



Malý-velký

MALÝ VZRŮSTEM, VELKÝ DUCHEM. TAKOVÝCH OSOBNOSTÍ BYCHOM V HISTORII NAPOČÍTALI OPRAVDU HODNĚ. KAŽDÉHO NAPADNE TŘEBA NAPOLEON, VE FILMU JISTĚ DUSTIN HOFFMAN, DANNY DEVITO NEBO WOODY ALLEN. VE SVĚTĚ OFFROADU JE TO BEZPOCHYBY SUZUKI JIMNY!

► Kořeny

„malého-velkého“ auta hledíme někde okolo roku 1970, kdy přišla Suzuki s prvním malým terénním autem LJ10. Od té doby začal malý offroad s motorem, který lidé do té doby znali spíše z motocyklu, dobývat svět. Od té doby sice uplynulo hodně času, ale tradice malých, všestranných a hbitých „teréňáčků“ pokračuje stále dál. Osvědčený recept lehkého terénního vozu s bytelným žebřinovým rámem a tuhými nápravami je zatím nesmrtný. I když se již delší dobu na světo-

vých výstavách objevují méně či více povedené koncepty nástupce Jimnyho, zatím se v dohledné době s generační obměnou tohoto „nezmara“ příliš nepočítá. A to je nakonec pro vyznavače offroadu dobře, protože je asi všem jasné, že kompletně nový Jimny už asi půjde „trendy“ cestou malého SUV s nezávislým zavěšením a dalšími „nezbytnostmi“ moderní doby.

My jsme se však na chvíli potkali s jeho posledním decentním faceliftem. Dovozcem propagované označení „NOVÝ JIMNY“ je přinejmenším hodně



nadnesené. Slovo decentní je spíše na místě, neboť kromě nové masky a lehce jiných tvarů nárazníku se prakticky nic nezměnilo. A po pravdě řečeno, proč by se taky mělo? Nadčasový design u Jimnyho funguje již od roku 1998, kdy se poprvé objevil tento „kulatý“ nástupce drsného Samuraie. Tenkrát bylo u Suzuki téměř revolucí, když Jimny dostal vinuté pružiny a automatické zámky předních volnoběžných nábojů! Poté, při jednom z řady faceliftů, zmizela v interiéru mezi sedadly malá řadič páka pro pohon 4x4 a redukce, a přišla

moderněji pojatá přístrojovka. Ne že by Jimny o redukci přišel úplně, jen se 4WD a 4WD-L nyní řadí tlačítky v dolní části středového panelu. Nepřesné manuální řazení táhly bylo tedy vyřešeno. Další „revoluce“ v podobě nějakých elektronických systémů nebo něčeho podobného se však Jimny díkybohu nedočkal. Nová přední část vozu se snaží působit svými ostřejšími hranami trochu víc „chlapácky“, ale opravdu se jí to moc nedaří a spíš mě napadá pro výraz Jimnyho tváře název: „rošfácký“. Jimny je prostě Jimny.



>> Jednoduchá palubní deska, tvrdé plasty a spartánská výbava k malému Jimny prostě patří



>> Sedadla mají krátké sedáky, ale jinak svému účelu poslouží



>> O zavazadlovém prostoru lze mluvit až po sklopení druhé řady...



>> ..., která je tak jako tak nouzová



>> Nezlomná „třináctistovka“ lehkému Jimnymu stačí

Díky váze nepotřebuje žádné uzávěrky diferenciálů či elektronické asistenty, které by jej zbytečně zdražovaly. Vyskáče tam, kam většina upravených vozů ani nenesla, že se dá vyjet. Nějaké novoty by byly snad jen případným rizikem možných závad, a to by prakticky bezúdržbovému a bezproblémovému autu nadělalo jen ostudu.

Musím přiznat, že když jsem se s ním mohl opět po pár letech svest, že jsem nostalgicky zavzpomínal na naše začátky závodění s Mirkem Zapletalem. Ano tenkrát, kolem roku 2004, jsme s upraveným Jimny proháněli po evropských soutěžích několikrát násobně výkonnější vozy, a když jsme jim pak v cíli ukázali

sériovou třináctistovku, jen nevěřícně kroutili hlavami. Tak jako tenkrát i dnes tento vůz vítězil díky své spolehlivosti, díky skvělé ovladatelnosti a především díky dobrému poměru výkonu s váhou. Výkonný čtyřválec jde rád do otáček, a tak papírový výkon 62,5 kW (85 k) je oproti některým konkurentům opravdu znát. Těchto 85 číperných kamzíků je k dispozici v celkem širokém spektru otáček, takže vůz nemá problém jet po dálnici na pětiku třeba 70 km/h a ochotně se roztočí až k finálním 140 km/h. I přesto, že ve finále točí při této rychlosti na pátý rychlostní stupeň zhruba 4500/min. motor je velmi slušně odhlučněn a v kabině se i v této rychlosti dá velmi

pohodlně povídat či poslouchat hudba. Ale primárně není Jimny zrovna auto, které je dělané na ukrajování dálničních rekordů. Proto s ním rychle odbočuji, a po pár kilometrech na okrajích hledám první polní či lesní cestu. Tady se teprve Jimny cítí jako doma. Krátké převisy a rozvor jen těžko hledají překážku, kterou by Jimny nezvládl. Pokud se to někde díky křížení a absenci uzávěrky přeci jen povede, stačí lehce couvnout a zkusit to napodruhé s více stlačeným plynovým pedálem k podlaze. Hop a jsme nahoře!

V terénu oceňuji dobře tvarované a akorát tvrdé sedačky, které jsou asi největší změnou v interiéru. V současné době je

v nabídce pouze jedna motorizace, zmiňovaná 1,3 VVT, ale popravdě řečeno, nedávno skončená výroba modelu 1,5 DDiS, tedy malého přeplňovaného vznětového modelu, mě nikdy nepřesvědčila. Jimny je především využíván v horských oblastech a většinou na takové to „do krámu a zpět“ je benzínový lehký a nenáročný agregát jistě lepší variantou. Navíc, i když je potřeba jej více točit, kombinovaná spotřeba se při testu držela na rozumné hranici do osmi litrů naturalu na sto kilometrů.

Shrnutí, podtrženo - Jimny s cenou lehce přes čtyři sta tisíc korun má stále co nabídnout a jistě si ještě pár spokojených majitelů na svůj účet připiše. Malý nenáročný vůz zůstává dál jedním z posledních zastánců offroadů a svou jednoduchostí a funkcí si umí zjednat respekt. Označení „Nový Jimny“ berte s rezervou. Při vši účtě se jedná o velmi decentní facelift. I přes proklamovaný „zcela nový interiér“ jsem si opravdu žádné zásadní změny nevšiml. Zvenčí je jasnou změnou zmiňovaná maska. Kapota nyní končí na horní hraně světel a mezi nimi navazuje plastová maska v barvě vozu, která má o poznání ostřejší rysy. Stylisticky je toto řešení bez připomínek, ale když jsem si „vygloboval“ japonskou verzi, tak se mi možná právě tato, jenž více připomíná masku staršího Samuraia, líbí o trochu víc. To jsou ale věci, které nejezdí, a tak jsou čistě otázkou vkusu každého z nás.



Text: Míla Janáček

Foto: Jiří Kaloč

