

SVET SUZUKI

2/1 2006 / nepredajné

Novinka Grand Vitara XL-7

predstavenie nového modelu

Malý veľký offroad

Suzuki tuning

Baví ma energia ukrytá v piesňach

rozhovor s Miroslavom Žbirkom



Váš cieľ s nami na dosah.



Lízing až na 6 rokov
BEZ POPLATKU!

■ OTP LEASING

Bratislava
Tallerova 10
813 08 Bratislava
tel.: 02/5710 3904
fax: 02/5710 3906
info@otpleasing.sk

Nitra
Fraňa Mojtu 18, 949 01 Nitra
tel.: 037/6554 699

Košice
Murgašova 3, 040 01 Košice
tel.: 055/7287 418,19

Dunajská Streda
Hlavná 48, 929 01 Dunajská Streda

Poprad
Nám.Sv.Egídia 95, 058 01 Poprad
tel.: 052/7723 469

Trnava
Bratislavská 78, 917 02 Trnava
tel.: 033/5340 147

Komárno
Eötvösa 12, 945 01 Komárno
tel./fax: 035/7730 312

Žilina - Sládkovičova 9, 010 01 Žilina
tel./fax: 041/5625 341

Banská Bystrica
J. Kráľa 7
974 01 Banská Bystrica
tel.: 048/4156 063, 64, 65

Trenčín - Palackého 6403
911 01 Trenčín
tel.: 032/7430 690, 91

www.otpleasing.sk

- 4** | aktuality
Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS
- 7** | rozhovor
Suzuki ako „Way of Life!“
- 8** | predstavenie nového modelu
Grand Vitara XL-7
- 11** | história Suzuki II
Ako Suzuki prebehol svet
genialitou myslenia
- 12** | napísali o Suzuki
4x4 jazdí pod 5 litrov
- 14** | Tokyo Motor Show 2005
Čo môžeme očakávať v blízkej
budúcnosti
- 16** | cestopis s SX4
Pozývame vás do raja
- 18** | jazda v podmienkach offroad I
Ako správne jazdiť v teréne
- 20** | Paralympijský výbor a Suzuki
Turínske návraty
- 22** | Suzuki tuning
Malý veľký offroad
- 25** | životný štýl
Baví ma energia ukrytá v piesňach
- 28** | svet motoriek
Test Suzuki M1800R Intruder
- 30** | Suzuki a šport
Jozef Béreš ml.: Žijem svoj sen
- 34** | predstavujeme dílera
Firma Ela Car v Piešťanoch



8 | predstavenie nového modelu Grand Vitara XL-7



22 | Suzuki tuning Malý veľký offroad



25 | životný štýl Baví ma energia ukrytá v piesňach



foto: Martin Trenkler

Vážený čitateľ,

počas septembrového nitrianskeho autosalónu prichádzame s druhým číslom časopisu Svet Suzuki. Tento rok sa však Autosalón Nitra uskutočňuje pred parížskym autosalónom, počas ktorého Suzuki pripravuje európsku premiéru modelu Swift Sport. Z tohto dôvodu sme túto novinku museli posunúť až do budúceho čísla a v aktuálnom čísle sme sa rozhodli predstaviť novinku Suzuki z amerického kontinentu – model Grand Vitara XL-7.

Okrem iného sme pre Vás pripravili tri zaujímavé rozhovory. Prvý je s Mekym Žbirkom, ktorý získava prvé skúsenosti na cestách s automobilom Suzuki Grand Vitara. Druhý je s pánom Onom, členom vrcholového vedenia spoločnosti Suzuki Motor Corp. a hlavným strojcom súčasného úspechu Suzuki v Európe. Tretí je s Jozefom Bérešom ml., v súčasnosti našim najlepším jazdcom v rely.

Pri tejto príležitosti by som Vás rád informoval, že pre majiteľov automobilov Suzuki sme v septembri a októbri pripravili špeciálnu servisnú akciu. Naše autorizované servisy Vám skontrolujú autá za zvýhodnenú cenu a ponúknu vybrané náhradné diely s 10 % zľavou. Zároveň máte možnosť získať lacnejšiu výmenu motorového oleja v spolupráci so spoločnosťou Shell. Spokojnosť našich zákazníkov je pre nás veľmi dôležitá a preto dúfam, že sa aj táto akcia stretne s pozitívnou odozvou.

Želám Vám príjemné čítanie.

Lubomír Habala

SVET SUZUKI ■ číslo 2 / 2006 / 1. ročník ■ nepredajné

■ vydáva: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, 821 09 Bratislava, IČO: 35 887 231 ■ redakčná rada: Ing. Lubomír Habala, Ing. Andrej Ilavský, Ing. Peter Potočár, Mgr. Marcela Kupčíková ■ sídlo tlačiarnie: Weltprint, s. r. o., Tomášikova 26, 821 01 Bratislava ■ názov a sídlo nakladateľa: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, 821 09 Bratislava, suzuki@suzuki.sk ■ grafika a spracovanie: PERGAM/DEFINITELY, s. r. o., Čajakova 1, 811 05 Bratislava, tel.: + 421 (2) 44 45 20 47, fax: +421 (2) 44 45 20 43, e-mail: pergam@pergam.sk ■ registračné číslo: 3539/2006 ■ ■ ■ ■

Najlepší je Swift

Redakcia magazínu *auto motor a sport* usporadúva už viac ako desať rokov čitateľskú anketu o najlepšie auto (The Best Cars). Všetky zúčastnené autá na svojich stránkach podrobne predstaví a čitatelia si vyberú v každej kategórii svojho favorita. V kategórii Malé autá určili čitatelia magazínu *auto motor a sport* na Slovensku tento rok víťazstvo presvedčivo pre Suzuki Swift.



Bestseller Suzuki SX4

Spoločný projekt s Fiatom prináša opäť nový dôkaz o obojstranných výhodách. Suzuki SX4 dostalo pod kapotu populárny motor 1.9 DDiS s objemom 1 910 cm³, výkonom 120 koní a maximálnym krútiacim momentom 280 Nm. Zároveň je to jediný motor, ktorý sa montuje aj do verzie Urban Line, teda do auta iba s predným pohonom, i do štvorkolky s označením Outdoor Line. Maximálna rýchlosť udávaná výrobcom pre Urban Line je 190 km/h a priemerná spotreba 6,3 litra nafty na 100 kilometrov. Štvorkolka môže dosiahnuť maximálnu rýchlosť 180 km/h a priemernú spotrebu 6,6 l/100 km. Novinkou je 6-stupňová prevodovka, filter pevných častíc vo výfukovom systéme je štandardnou výbavou. Základná cena SX4 s naftovým štvorvalcom je 499 000 korún.

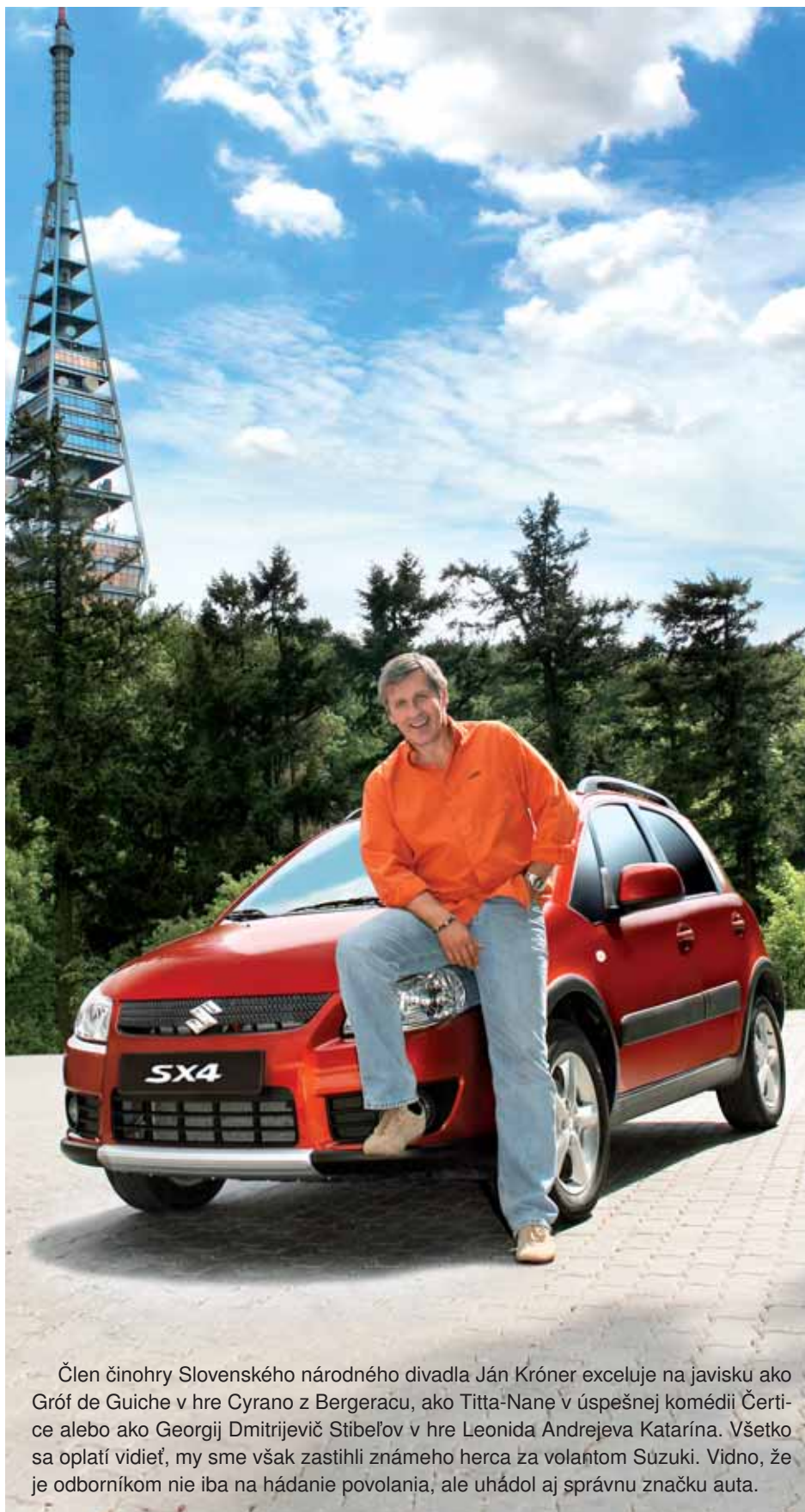


Žiadnemu offroadu by nemala chýbať naftová alternatíva Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS

Nová Grand Vitara si už aj u nás našla za krátky čas od uvedenia do predaja viac ako stovku spokojných majiteľov. Jej dominanciou sú výborné jazdné vlastnosti. Predná náprava typu McPherson a zadné viacprvkové závesy sú zárukou stability na spevnených povrchoch, medzinápravový diferenciál s uzávierkou a redukčná prevodovka sú zasa veci do terénu, ktoré akékoľvek SUV nemá. Tak ako ostatné modely Suzuki, aj Grand Vitara má najlepší pomer úžitkových vlastností, sériového vybavenia a ceny. Ponuku doterajších benzínových motorov najnovšie obohatil dlho očaká-

vaný turbodiesel. Štvorvalec má objem 1 870 cm³ a výkon 95 kW pri 3 750 otáčkach. Solídnych 300 Nm krútiaceho momentu je k dispozícii pri 2 000 otáčkach. Osvedčený osemventilový naftový motor pochádza z koncernu Renault. Grand Vitara s ním dosahuje maximálnu rýchlosť 170 km/h a spotrebuje priemerne iba 7,7 l nafty na 100 kilometrov. Sériovo má Grand Vitara aj s naftovým motorom veľmi bohaté vybavenie, v ktorom nechýba ani tempomat, kožené sedadlá, satelitná navigácia, automatická klimatizácia, xenónové svetlomety, ESP či bezklúčový štart a otváranie.

Ján Króner stavil na Suzuki



Člen činohry Slovenského národného divadla Ján Króner exceluje na javisku ako Gróf de Guiche v hre Cyrano z Bergeracu, ako Titta-Nane v úspešnej komédii Čertice alebo ako Georgij Dmitrijevič Stibelov v hre Leonida Andrejeva Katarína. Všetko sa oplatí vidieť, my sme však zastihli známeho herca za volantom Suzuki. Vidno, že je odborníkom nie iba na hádanie povolania, ale uhádol aj správnu značku auta.

Pomohli sme začať

Dňa 24. mája 2006 sa Robkovi Rubintovi splnil sen. Tak ako predseda Slovenského paralympijského výboru Ján Riapoš a riaditeľ MSC – Suzuki Slovensko Ľubomír Habala sľúbili, tak aj splnili. V marci na vernisáži jeho kresieb bol Róbertovi odovzdaný symbolický kľúč Suzuki a 24. mája 2006 mu spoločne Ján Riapoš a Ľubomír Habala odovzdali pravé kľúče od novučičkého červeného Suzuki Ignis.

Prvá Róbertova cesta povedie do Košíc, kde navštívi svoju starú mamu. Slovenský paralympijský výbor je hrdý na to, že vďaka spolupráci s MSC – Suzuki Slovensko – oficiálnym partnerom Slovenského paralympijského výboru mohol pomôcť mladému talentovanému chlapcovi.

Róbert Rubint sa narodil 15. 11. 1982 v Bratislave, od pol roka trpí muskulárnou dystrofiou, Düschenov typ, pri ktorom dochádza k úbytku svalstva a k jeho premene na tuk. Od 9. roku života je na invalidnom vozíku. V roku 2001 mu zaviedli tracheotómiu, odvtedy iba šepká a má funkčné len tri prsty na rukách. Nimi maľuje nádherné obrazy.

Prestížne japonské ocenenie pre Swift

Obdobou európskej vol'by Auta roka je podobná anketa aj v Japonsku. Jej princípy sú podobné ako v Európe, autám pridávajú body novinári, ale výber novinárov a kritériá nominácií pre vozidlá sú japonsky prísnejšie. Viac je aj víťazov, lebo sa vyhlasuje v rôznych kategóriách. V ročníku 2005/2006 získal najviac hlasov Suzuki Swift v kategórii Most Fun.



Suzuki Grand Vitara s jazdcom „Monster“ Tajima sa stali víťazmi medzinárodných pretekov do vrchu Pikes Peak

1. júla 2006 v Colorado Springs, USA, sa uskutočnili 84. preteky do vrchu Pikes Peak. Jazdec „Monster“ Tajima na špeciále Grand Vitara získal v týchto pretekoch víťazstvo.



Medzinárodné preteky do vrchu Pikes Peak sú tiež nazývané „Preteky do oblakov“. Prvý ročník sa konal v roku 1916. Tento rok, 90 rokov od vzniku pretekov, sa súťažilo už po 84. krát. Štartovacia čiara je vo výške 2 862 m nad morom, cieľová 4 300 m. Výškový rozdiel je 1 438 m. Trať je dlhá 20 km a má 156 zákrut. Pravidlá súťaže sú jednoduché: najrýchlejší vyhráva. Jazdci členia trať na tri časti: prvá, rýchla je dole. Druhá, komplikovaná v strede. Tretia začína od 3 660 m nad morom a je bez

porastov – vzhľadom na klimatické podmienky, v ktorých rastliny neprežívajú. Trať je bez zvodidiel a prípadné chyby jazdcov majú vážne následky. Vzhľadom na nízky obsah kyslíka v atmosfére je v tejto výške nevyhnutné mať stroje vybavené obrovskými prítláčnymi krídlami. Suzuki a „Monster“ Tajima štartovali v preteku po prvýkrát v roku 1989. V roku 1993 vyhral s dvoma motormi kategóriu Unlimited na Suzuki Cultus. V roku 1995 sa stal absolútnym víťazom so Suzuki Escudo.



V stredu 12. júla sa v priestoroch Aquatermal Senec uskutočnil už druhý ročník Suzuki Aquapark Day.

Po celý deň vládlo príjemné letné počasie, ktoré prilákalo do priestorov Aquatermalu viac ako 1 800 ľudí. Za vodou, slnkom a zábavou prichádzali návštevníci už od 10. hodiny. Podujatie napoludnie otvorila známa moderátorka Eva Pribylincová. Po celé popoludnie sa Disko Jarka a Šašica Tina starali o zábavu pre deti a dospelých. Vyvrcholením dňa bolo vystúpenie Mekylla Žbirku o 17.30 h. Všetci z podujatia odchádzali spokojní, oddýchnutí po príjemnej zábave.

Spoločnosť MSC – Suzuki Slovensko ďakuje všetkým priaznivcom značky, ktorí sa podujatia zúčastnili. Dúfame, že sa pri podobných akciách ešte stretneme.

Suzuki Aquapark Day



Suzuki ako „Way of Life!“

rozhovor s pánom Hirotaka Onom



Hirotaka Ono, člen predstavenstva Suzuki Motor Corporation zodpovedný za európsky trh

■ **Vážený pán Ono, značka Suzuki, vyrábajúca motocykle a automobily, prechádza v posledných rokoch výraznými zmenami. Výrazne sa zmenila nielen modelová paleta, ale napríklad aj komunikácia značky. Prečo k týmto zmenám došlo a kam smerujú?**

Spustenie programu, u nás pomenované ako Suzuki European Renaissance, som inicioval v roku 2000, kedy som bol menovaný generálnym riaditeľom pre európsky trh. Stratégia bola zameraná na všetky smery, nielen na vývoj produktov, ale aj na komunikáciu. Naš Swift je prvým modelom odrážajúcim túto stratégiu, za ním prišli Grand Vitara a SX4.

■ **Mohli by ste nám pomenovať základné hodnoty značky Suzuki?**

Značka Suzuki môže byť charakterizovaná slovami „Way of Life!“ (Životný štýl). Suzuki dlhodobo buduje svoj vzťah na pevnom základe starostlivosti o zákazníka a kvality. Naším cieľom je dodávať relevantné dopravné riešenia, z ktorých majú naši zákazníci potešenie, a ktoré im zvyšujú entuziazmus počas dňa, kdekoľvek pracujú alebo sa zabávajú. Tomuto hovoríme „Way of Life“.

■ **Koľko ľudí Suzuki momentálne zamestnáva a koľko motocyklov a automobilov ročne vyrába? Boli už naplnené plány, čo sa týka počtu vyrobených produktov?**

Tento rok by sme mali celosvetovo vyrobiť 2,2 milióna automobilov a 3,75 milióna

motocyklov. Závod v Maďarsku ako náš jediný európsky výrobný závod a centrála Suzuki v Japonsku sú úplne zaneprázdnené záujmom nielen európskeho trhu, ale aj trhov Japonska, USA a pacifického regiónu, ktorý je momentálne nad naše pôvodné plány. Žiaľ z dôvodu obmedzených výrobných kapacít nevieme pokryť tieto požiadavky.

■ **V posledných rokoch mnohé značky zverejňujú údaje, koľko áut by chceli na európskom trhu v horizonte niekoľkých rokoch predávať. Viete nám prezradiť, aké sú dlhodobé ciele značky Suzuki v Európe?**

Naším cieľom je predat' 320 tisíc kusov áut v Európe a 2,5 milióna kusov celosvetovo. Som presvedčený, že tento cieľ dosiahneme v roku 2007.

■ **V európskom závode Suzuki v Maďarskom Ostrihome schádza z výrobných linky každoročne aspoň jeden nový model. Určite to znamená investície do výroby a rozvoja. Aké investície tu plánujete v tomto roku a v budúcnosti? Budú sa týkať aj personálnej stránky? Koľko nových pracovníkov plánujete prijať?**

Výrobnú kapacitu by sme mali rozšíriť zo 150 tisíc kusov za rok na 220 tisíc kusov pri investícii viac ako 100 miliónov €. Toto je výrobná kapacita pri dvoch smenách. V roku 2007 budeme zavádzať 3-smennú výrobnú prevádzku, ktorá výrobnú kapacitu zvýši na celkovo 300 tisíc áut. V tejto súvislosti samozrejme zvýšime v rokoch 2006 a 2007

počet zamestnancov o viac ako 1 500 na plánovaný stav vyše 4 700.

■ **Produkty Suzuki sú z pohľadu verejnosti v porovnaní s obdobím pred uvedením nového modelu Swift omnoho žiadanejšie a akceptovanejšie novými zákazníkmi. Situácia na niektorých trhoch (taktiež na Slovensku) sa vyvinula až do polohy nedostatkovosti niektorých modelov. Očakávali ste takýto vývoj?**

Od začiatku som bol presvedčený o úspechu nového modelu SX4. Veľký záujem o SX4 spôsobujúci dlhý zoznam čakateľov v celej Európe je vítaný, ale my potrebujeme túto záležitosť vyriešiť čo najrýchlejšie zvýšením objemu výroby.

■ **Ktorý nový model Suzuki bude najbližšie uvedený v Európe na trh?**

V blízkej budúcnosti určite prideme s novým modelom, ale nebudem ho špecifikovať.

■ **Japonskí vrcholoví manažéri sú mimoriadne pracovne vyťažení. Prezradíte našim čitateľom, či sa popri vašich pracovných povinnostiach vyskytnú aj voľné chvíle a ako tieto trávite?**

Je pravda, že som veľmi zaneprázdnený a nemal som doposiaľ čas, ktorý by som si vypíňal nejakým koníčkom. Ak by sa však nejaký vyskytol, rád by som si prečítal nejaké knihy, ako napríklad od autora Clive Cusslera.

predstavenie nového modelu

**Najväčší
Suzuki –
výkonný,
komfortný,
bezpečný**

Americká „dcéra“ japonskej automobilky Suzuki ASMC (American Suzuki Motor Corporation) uvedie na jeseň do predaja najväčšie auto, aké kedy vyrobila. Nová vlajková loď chce atraktívnou kombináciou výkonu, komfortu a bezpečnosti nadviazať na predchádzajúce úspechy značky v segmente SUV.

Grand Vitara XL-7



Čistokrvný Američan

Dnes si už málokto spomenie, že Suzuki bola vlastne prvou automobilkou, ktorej sa podarilo dostať do kompaktného SUV až 7 miest na sedenie. Dozrel však čas na zmenu.

Nový model XL-7 narástol v porovnaní s predchodcom o hodný kus, najmä do dĺžky. Ale pridal tiež na šírke aj výške, čím sa stal najväčším modelom v histórii automobilky. Celkovo meria 4 996 mm (+ 236 mm), vysoký je 1 750 mm (+ 22 mm) a široký 1 833 mm (+ 53 mm). Rázvor náprav 2 855 mm je v porovnaní s Grand Vitarou XL-7 dlhší o 56 mm. Hoci sú to na naše pomery výrazne nadpriemerné rozmery, Američania ho klasifikujú ako stredne veľký Crossover.

Vývoj zabezpečila americká „dcéra“ automobilky Suzuki AMSC v spolupráci s GM, svetovú premiéru novinka absolvovala v apríli na autosalóne v New Yorku. Moderný, miestami až expresívny dizajn vychádza zo štúdie Suzuki Concept-X, ktorá bola predstavená na detroitskom autosalóne minulý rok. Z nej pochádzajú niektoré charakteristické črty XL-7, napríklad dlhá predná časť, predné smerovky v tvare obráteného trojuholníka či mohutné lemy blatníkov. Mnohými prvkami však pripomína aj novú Grand Vitaru. Napríklad líniu strechy, prednou kapotou so zahnutými krajinami a tiež malými, okrúhlymi svetlami do hmly. Ostatné doplnky ako dve chrómové koncovky výfuku a integrované strešné nosiče patria medzi typické črty súčasných amerických SUV.

Dve verzie pohonu

„Nový XL-7 v sebe spája štýl, priestor i zvýšenú úroveň komfortu pre vodiča a posádku s bezpečnosťou a možnosťami viacúčelového využitia vozidiel kategórie SUV,“ povedal Koji Yamada, šéfkonstruktér XL-7. Zároveň dodal, že „XL-7 neponúka len veľkú prepravnú kapacitu a výbornú variabilitu usporiadania interiéru, ale tiež výkon a bezpečnostné prvky, ktoré dodávajú vodičovi väčší pocit kontroly nad autom.“

Postavený je na spoločnej podlahevej plošine s Chevroletom Equinox, lenže v porovnaní s ním je kvôli tretiemu radu sedadiel dlhší zhruba o 200 mm. Zhodná je tiež nová koncepcia pohonu. Na rozdiel



od Grand Vitary XL-7, ktorá štandardne prenášala výkon na zadnú nápravu a pohon 4x4 sa pripájal manuálne len do určitej rýchlosti, základ nového modelu XL-7 tvorí verzia s poháňanou prednou nápravou. Pohon všetkých kolies je za príplatok a o pripájanie zadnej nápravy sa tento krát stará elektronicky riadený zadný diferenciál.

Stabilnejší, tichší a obratnejší

Istotu v správaní sa a kontrolu nad autom na všetkých druhoch povrchu, ale predovšetkým na asfalte, zabezpečuje nezávislé zavesenie všetkých kolies. Vpredu sú modifikované vzpery McPherson, vzadu je štvorprvková náprava s hydraulickými tlmičmi (v prípade 5-miestneho usporiadania) alebo pružením Nivomat automaticky udržiavujúcim svetlú výšku zadnej časti (pre voliteľné 7-miestne verzie).

Svetlá výška ostáva na veľmi solídnej úrovni 200 mm. Podvozok sa tiež podieľa na minimálnom prenose hluku a vibrácii do interiéru, v čom ho podporuje dvojitá izolácia motora od karosérie. Tyčové riadenie s hydraulickým riadiacim mechanizmom je naladené na presné a rýchle reakcie, aby vodičovi poskytovalo čo najlepší kontakt s vozovkou. Vďaka spomínanému mechanizmu sa nový XL-7 môže pochváliť relatívne malým priemerom zatačania – len 12,7 m, pričom otočenie volantu z jednej krajnej polohy do druhej si vyžaduje len 2,7 otáčky. Volant sa dá nastavovať iba výškovo v rozsahu 4°.

Väčší výkon, nižšia spotreba

Základným a zatiaľ jediným agregátom v ponuke je vidlicový šesťvalec objemu 3,6 l, ktorý navrhli v GM, no vyrábajú ho v licencií Suzuki v Japonsku. Vybavený štvorventilovým rozvodom a premenlivým časovaním ventilov dosahuje výkon 184 kW/250 k pri 6 200 ot/min a maximálny krútiaci moment 329 Nm pri 3 200 ot/min., čo je o 48 kW/65 k a 80 Nm viac než poskytoval predchádzajúci motor 2.7 V6. Pritom dosahuje nižšiu kombinovanú spotrebu.

Jedna je aj prevodovka, 5-stupňová automatická s možnosťou sekvenčného radenia.

Nový dvojjvkový systém z nehrdavej ocele bol navrhnutý v snahe dosiahnuť najlepšie hodnoty ak ide o hluk a kvalitu zvuku. Pozostáva z dvoch samostatných zberných potrubí, dvoch katalyzátorov, jedného centrálného a dvoch bočných tlmičov a 89 mm dlhých koncoviek.

Pohodlie pre siedmich

Interiér je oveľa väčší a ergonomickjší než u predchodcu. Červeno podsvietené rádio a ovládače klimatizácie sú atraktívne a ľahko ovládateľné. Kvalita materiálov je výborná, zodpovedajúca tomuto segmentu. V troch radoch sedadiel sa odvezie až sedem pasažierov, pričom aj poslední dvaja budú mať dostatok miesta na nohy aj hlavy. Prístup dozadu je pomerne jednoduchý – cez odklápacie sedadlá druhého radu. Batožinový priestor za tretím radom sedadiel je podľa očakávania veľmi malý. Po odňatí opierok hlavy sa však obe zadné sedadlá dajú samostatne zložiť do podlahy, čím sa objem priestoru pre batožinu samozrejme zväčší. Nehovoriac o tom, keď sklopíte aj sedadlá druhého

ktorej úlohou je chrániť pasažierov pri náraze spredu, zozadu i z boku. O vysokej bezpečnostnej úrovni nového Suzuki XL-7 svedčí aj fakt, že prvky ako 4 airbagy, ABS, elektronický rozdeľovač brzdných síly, ESP vrátane trakčnej kontroly a senzory monitorujúce tlaky v pneumatikách patria už k štandardu. Za príplatok si môžete doobjednať len kožené čalúnenie, DVD prehrávač pre zadných pasažierov a navigačný systém.

Nový Suzuki XL-7 bol vyvinutý špeciálne pre severoamerický trh, kde ho začnú predávať už túto jeseň. V Európe s ním výrobca zatiaľ nepočíta. Ponúkať sa bude v dvoch úrovniach výbavy, v oboch prípadoch s pohonom predných aj všetkých štyroch kolies. Dve verzie výbavy Premium budú k dispozícii s piatimi miestami na sedenie, tretia so siedmimi. Naopak obe verzie výbavy Luxury budú iba 7-miestne. Modely Premium štandardne jazdia na 16-palcových kolesách s pneumatikami rozmeru 235/65, Luxury sú vybavené 17-palcovými kolesami a pneumatikami 235/60. Výrobca odhaduje, že podiel vozidiel s predným pohonom a pohonom 4x4 bude 50:50.



radu – vtedy vznikne priestor vhodný aj na prepravu dlhých predmetov, ako sú lyže, snowboard či malý kajak.

Bezpečnosť

Jednopriestorová karoséria z vysoko pevnej dvojfázovo galvanizovanej ocele je vybavená tzv. bezpečnostnou klieťou,



Ako SUZUKI predbehol svet genialitou myslenia (2. časť)

■ Značka Suzuki, ktorá začínala ako popredný výrobca tkáčskych stavov, sa v polovici 20. storočia stala synonymom malého ľahkého motocykla. Pod novým názvom Suzuki Motor Corporation sa firma, ktorá v roku 1954 vyrábala 6 000 motoriek mesačne, vrhla na výrobu svojho prvého sériovo vyrábaného auta. Suzulight s objemom 360 cm³ bolo prvé japonské auto s predným pohonom vôbec. Vyrábalo sa od roku 1955. Začiatky modelu na trhu neboli jednoduché, lebo inovatívna technológia robila Suzulight o niečo drahším ako konkurenčné modely.

■ Roku 1959 prišla na trh verzia Fronte 360, ktorá s menšími inováciami vydržala až do roku 1966. Medzitým, roku 1961 začal Suzuki s predajom prvého nákladného auta, verzie Suzulight Carry. Roku 1963 prichádza firma na americký motocyklový trh. Americká pobočka Suzuki Motor Corporation vznikla v Los Angeles.

■ V Japonsku predstavilo Suzuki roku 1967 druhú generáciu modelu Fronte, už so zadným pohonom a trojvalcovým motorom s objemom 359 cm³. Výkon 25 koní bol nespornou výhodou oproti konkurencii – ostatné porovnateľné autá v Japonsku dosahovali v tom čase výkon 20 koní alebo nižší. Napriek tomu sa Suzuki podarilo zaujať v porovnaní s najväčším konkurencom menší podiel na trhu.

■ Nová verzia Fronte, ktorú Suzuki uviedlo na trh roku 1970, mal vodou chladený motor, v podstate rovnakých parametrov ako jeho predchodca. Karoséria však bola lepšie navrhnutá a umožnila zväčšenie priestoru v kabíne. Tento model bol roku 1979 nahradený modelom Alto. V 70. rokoch sa začal vyrábať aj malý terénny model Jimny.

■ Dôležitou súčasťou vývoja značky Suzuki bol štvorkolesový pohon. Inžinieri na ňom začali pracovať už roku 1968. Prvé vozidlo s pohonom 4x4 prišlo na trh roku 1970, v tom čase v trojsedadlovej verzii.

■ Prelom pre značku Suzuki prišiel však prostredníctvom vývozu. Osemdesiate roky boli v západnom svete obdobím prosperity a aj vrstvy, ktoré dovtedy na auto nemali, si ho zrazu mohli dovoliť. Záujem o malé autá, na ktoré bolo Suzuki špecialistom, výrazne vzrástol. V tom čase Suzuki so svojimi motorkami vyhrávalo jedny preteky za druhými a autá tejto značky s pohonom 4x4 sa vyrábali po celom svete.

■ Roku 1985 podpísalo Suzuki dohodu s koncernom General Motors, aby na zvýšený dopyt reagovalo. V spolupráci so značkou Isuzu sa na americkom trhu objavil model Chevrolet Sprint, v Japonsku predávaný pod názvom Suzuki Cultus. Prvým autom, ktoré sa na americkom trhu objavilo pod logom Suzuki, však bol Samurai. Nešlo o nič iné ako o novú verziu malého teréniaka s japonským názvom Jimny, ktorý bol vo zvyšku sveta známy ako SJ410/SJ413. Model sa úspešne predával až do roku 1988. Roku 1987 dosiahol celkový vývoz značky Suzuki dva milióny kusov.

■ Roku 1988 prichádza na trh kompaktný model Swift a SUV Sidekick s pohonom 4x4. V tomto roku sa pod značkou Suzuki vyrobilo 10 miliónov auto. V 90. rokoch sa rozbehla produkcia moderných motorov a modelov. Roku 1999 sa predstavili modely Vitara a väčšia Grand Vitara. V modeli XL-7 z roku 2000 uviedlo Suzuki prvýkrát vozidlo pre sedem pasažierov. Roku 2002 dosiahlo Suzuki celkový celosvetový predaj 30 miliónov kusov od začiatku výroby.

■ Prvé hybridné dvojsedadlové vozidlo Twin sa začalo v Japonsku predávať roku 2003. V tom istom roku oslávilo Suzuki nevšedné prvenstvo – 30 rokov bolo nepretržite lídrom na japonskom trhu malých áut. Roku 2005 malo Suzuki 15 výrobných spoločností v 14 krajinách sveta a 133 dovozcov v 119 krajinách. V tomto roku sa na trhu objavila nová Grand Vitara, ktorá útočí na konkurenciu ešte silnejším šesťvalcom a novými bezpečnostnými prvkami.



T-500 (1968)



Jimny (1970)



Alto (1979)



GSX 100 (1981)



Swift (1983)



Vitara (1988)

Na začiatku leta sme v redakcii Stop zorganizovali podujatie, ktoré sme v našej 36-ročnej histórii urobili niekoľkokrát. Bol to test spotreby, na ktorý sme pozvali niekoľko hercov a moderátoriek a chceli sme sa presvedčiť, či je pravdou fáma, že automobily s náhonom 4X4 majú výrazne vyššiu spotrebu ako tie s náhonom na jednu nápravu.

Vybrali sme si Suzuki Swift so zdvihovým objemom 1,3 l s nevypínateľným náhonom 4X4. Jednu sobotu sme pozvali hostí, aby jazdili na trase asi 60 km od redakcie Stop na Panónskej ulici v Petržalke po Šamorín a späť. Polovica trasy viedla mestom a bolo pomerne teplo, čiže niektorí mali zapnutú klimatizáciu, iní nie. Klimatizácia, samozrejme, tiež zvyšuje spotrebu.

1. Ako sa chystáte prežiť toto leto?

2. Myslíte si, že jazdíte úsporne?



■ Marcel Ochránek

1. Ako čerstvý novomanžel idem s mojou manželkou na svadobnú cestu do Talianska. Potom podľa každoročnej tradície nasleduje víkend vo Vysokých Tatrách a v Poľsku. Keďže mám divadelné prázdniny, budem sa môcť venovať mojim obľúbeným športom: cyklistike, plávaniu a behu.

2. Závisí to od situácie a času. Často jazdím za prácou do Prahy a niekedy si dám takú odvychočku, pri ktorej mi rapidne klesne spotreba aj na 5 litrov. Inokedy sa zasa modlím, aby ma nechytli policajti. Ale to naozaj iba zriedka.

4 X 4 jazdí pod 5 litrov

Zorganizovali sme test spotreby so zaujímavými ľuďmi

Pozvali sme známeho slovenského herca, ktorý vytvoril tucty veľkých postáv Leopolda Haverla, moderátorku Slovenskej televízie Alenu Heribanovú, herečku Zuzanu Kaprálikovú, herečku a moderátorku Katarínu Brychtovú, umeleckého šéfa a herca divadla Andreja Bagara v Nitre Marcela Ochránka a herca, ktorý sa uplatňuje najmä v muzikáloch, Martina Kaprálika. Kým vám prinesieme výsledky, kto mal akú priemernú spotrebu, pripravili sme malú anketu s dvoma otázkami.

1. Ako sa chystáte prežiť toto leto?

2. Myslíte si, že jazdíte úsporne?

Napokon sa stal víťazom Martin Kap-

rálík, tesne pred Marcelom Ochránkom a Martin získal ako cenu od importéra Suzuki toto vozidlo na dvojtýždňové jazdenie. Ukázalo sa, že štvorkolka môže byť veľmi úsporná, pritom nikto nejazdil abnormálne pomaly alebo tak, že by zdržieval premávku. Výsledok sa dosiahol najmä po plynulej jazde a pokojných štartoch, žiadna noha s plynom na podlahu. Šesť ľudí ukázalo, že spôsob jazdy má veľký vplyv na spotrebu a rozdiel môže byť vyše jedného litra. Ale aj tak klobúk dolu pred Suzuki, pretože spotreba pod 5 litrov je úctyhodná.

Ľuboš Kríž, šéfredaktor



■ Leopold Haverl

1. Čo možno najkrajšie, pod heslom slnko-voda-vzduch. Keďže som Vodnár, mám rád vodu pramenistú aj morskú. Aj dažďovú. Najradšej chodím do Grécka, na grécke ostrovy, keďže mám vzťah ku Grécku a grékovi Zorbovi. Toto leto sa chystám na Zakynthos. Každé leto chodím na folklórne slávnosti ako divák aj ako účinkujúci – Terchová, Východná, Detva. Preto, lebo mám rád veľkú ľudia, aj preto, že moja manželka bola folkloristka. Aj v Grécku chodím na grécke tance a grécke večery.

2. Je to určené aj mojim vekom. Celý život som sa ponáhlal, teraz už nemám kam. V mladosti som bol dynamickejší. U dôchodcov je to aj otázka financií. Pomaly ďalej zájdeš. Tento Swift je môj sen. Ak si v najbližšom čase kúpim auto, tak naozaj túžim po Swiftu. Aj názov mi pripomína vánok, cit. Šumenie Swiftu, to je taký nežný názov. Celý život sa usilujem byť nežný k ženám, ale aj k autám.



■ Martin Kaprálik

1. Toto leto budem doma s rodinkou lebo čakáme prírastok do rodiny. Dcéra by sa mala narodiť 19. júla. Budeme doma, vyťahujeme kočík a tak...

2. Myslím si, že celkom áno. Vo svojom aute nemám palubný počítač, ale vždy si vynulujem kilometre a zhruba to odhadujem a vypočítavam. Na mojom dieselovom aute mám priemernú spotrebu 5,5 litra. Jazdím plynulo, pretože malý syn je vzadu v autosedadle, a tak aj kvôli nemu jazdím opatrne, aby som nemusel prudko brzdiť, a to má pozitívny vplyv na spotrebu.



1. Martin Kaprálik 4,69 l
2. Marcel Ochránek 4,83 l
3. Katarína Brychtová 5,02 l
4. Zuzana Kapráliková 5,12 l
5. Alena Heribanová 5,37 l
6. Leopold Haverl 5,74 l



■ Zuzana Kapráliková

1. Veľmi sa teším na Oravu, na huby. Asi na týždeň pôjdem robiť vedúcu do detského tábora Rodného kruhu do Kokavy nad Rimavicou. Bude to tábor Po stopách starých Slovanov. V júli sa mi narodí neter Martinka. Na konci augusta možno pôjdem s bratom Martinom a jeho dvojročným Miškom niekam k moru, malá Martinka s mamou Miškou zostanú doma. Ak to vyjde – už sa teším na týždeň „kaprov“ (tak nás volajú) v mori.

2. Keby bola lacnejšia električenka – jazdila by som ešte úspornejšie. Auto momentálne nemám, no keď si ho občas požičiam, veľmi sa na spotrebu nesústred'ujem, skôr na bezpečnosť. Teraz som sa pri jazde na Suzuki sústredila a dala som na rady skúsenejších. Celkom rada by som toto auto vyhrala, lebo je oranžové a v zime som dostala prezývku oranžová Zuzanka, lebo som chodila v oranžovom kabáte.

■ Katarína Brychtová

1. Chcem oddychovať, cestovať, toto leto idem do Chorvátska, koncom augusta so synom do Kanady. Budeme aj na chalupe a odtiaľ budem chodiť pracovať do rádia.

2. Nie, skôr jazdím razantnejšie a dynamicky a to odjakživa. Nemám rada pomalú jazdu. Usilujem sa dodržiavať predpisy, ale väčšinou mám málo času alebo sa na cieľ veľmi teším, tak sa ponáhl'am.

■ Alena Heribanová

1. Toto leto strávim pravdepodobne na Slovensku, lebo prednedávnom som si užila mesiac dovolenky v Nepále. V Bratislave budem chodiť každý večer s manželom do kaviarne. Mám naplánovaný predĺžený víkend v Slovenskom raji. Chcem vidieť Ochtinskú aragonitovú jaskyňu. Budem chodiť do kúpeľov do Piešťan, na zmrzlinu a k rodičom. Toto leto je ešte otvorené a možno zjždeme aj na pár dní do Chorvátska.

2. Nemyslím si, že jazdím úsporne, ale slušne. Ja mám tiež štvorkolku 4 × 4 a myslím si, že ňou sa jazdiť úsporne nedá. Usilujem sa však jazdiť bezpečne, v súlade s pravidlami.

Čo môžeme očakávať v blízkej

Automobilky svoje tajné projekty a myšlienky zvyknú prísne tajiť. O svojich výrobných zámeroch a plánoch prezrádzajú málo, lebo sa celkom oprávnene obávajú, že by ich konkurencia rýchlo napodobnila. Na druhej strane zasa na výstavy a autosalóny zvyknú renomovaní automobiloví výrobcovia priniesť štúdie a prototypy, o ktorých tvrdia, že sa nikdy nebudú vyrábať. Pozorne však pozorujú reakcie návštevníkov, teda budúcich zákazníkov i odborníkov, a podľa toho chystajú autá do sériovej podoby. Mnohokrát prototypy



■ Suzuki LC

Vždy je sympatické, ak sa dizajnéri odvolávajú na minulosť a vracajú sa k úspešným modelom. Takýmto autám nechýba šarm a duša. Prototyp LC je reinkarnáciou modelu Suzulight, ktoré sa vyrábalo v šesťdesiatych rokoch minulého storočia. Vtedy toto auto poháňal dvojtaktný motor s objemom iba 360 cm³. Dnešné LC je určené pre dvoch cestujúcich na prepletanie v tokijských dopravných zápchach. Vyniká úžasnou prepracovanosťou každého detailu. Na pohon slúži štvortaktný trojvalec DOHC s objemom 660 cm³, skombinovaný so štvorstupňovou automatickou prevodkou.

■ Suzuki Ionis

Toto elegantné malé auto s ladnými proporciami a krivkami je dôkazom, že budúcnosť je už blízko. Neustály rast ceny ropy posúva dopredu vývoj vodíkového pohonu s palivovými článkami. I keď ešte treba mnohé veci doriešiť, ekologická a nehlučná prevádzka takého auta je veľkou výzvou. Japonskí konštruktéri umiestnili v prototypu Ionis komponenty pohonu pod podlahu. Posádka si počas jazdy oddýchne, alebo bude sťahovať z internetu hudbu. Samozrejmosťou súčasťou vybavenia je totiž vysokorýchlostné pripojenie k internetu.



budúcnosti

o konkrétnych budúcich autách prezradia viac, ako sa na prvý pohľad zdá. Podme sa bližšie pozrieť na zopár štúdií z neďalekej minulosti, ktorými automobilka Suzuki azda naznačila, čo nás čaká. Svoje karty Suzuki odkrylo najviac na domácej pôde v Japonsku. Už 39. ročník autosalónu v Tokiu mal motto Malé autá pre veľkú budúcnosť.

■ Suzuki P.X.

Luxusné rodinné auto so športovým feelingom s označením P.X., ktoré malo premiéru v Tokiu, je prísľubom, že čoskoro bude mať Suzuki v portfóliu aj van. Pre šiestich cestujúcich sú v troch radoch pripravené pohodlné sedadlá od renomovanej firmy Recaro. Sedadlá v druhom rade sa dajú otáčať, sklápať či vybrať – podľa potreby. V interiéri dominuje biela farba, palubné prístroje pod trojramenným volantom svietia na modro. Aerodynamická karoséria má bohaté presklenie a pod mirene rozšírenými blatníkmi sa krčia úžasné dvadsaťpalcové kolesá. Súčasťou futuristického stylingu je aj bohaté multimediálne vybavenie. Vo dverách sú umiestnené reproduktory rôznych veľkostí, medzi sedadlami vo všetkých radoch sú ovládače na obsluhu palubných hi-fi systémov.

■ Suzuki Mom's Personal Wagon

Mnohé mladé rodiny zistia, že to ich auto má malý batožinový priestor, až keď doň chcú naložiť detský kočiar. A paradoxne nejde iba o litre objemu, ale aj o veľkosť nakladacieho otvoru alebo šírku podlahy. Tvorcovia v Suzuki skonštruovali usmiavavé malé auto určené aj názvom pre mamičky s malými deťmi. Hlavným konštrukčným znakom karosérie je chýbajúci stĺpik medzi bočnými dverami na strane, ktorá je bližšie k chodníku (hoci v Japonsku je to naopak). Nastupovanie, nakladanie kočíka či ukladanie dieťaťa do detskej sedačky je bez stĺpika oveľa jednoduchšie a bezpečnejšie. Sedadlá sú pochopiteľne rôzne sklápaceľné a vyberateľné, aby sa dal vnútorný priestor čo najlepšie využiť. Na strane spolujazdca je v palubnej doske zabudovaný jedálenský stolík s držiakom na nápoje.



Pozývame vás do raja



Najkrajšia je na horách vraj jeseň. Vo Vysokých Tatrách je v toto ročné obdobie najstálejšie počasie. Oddych si treba naplánovať dokonale. Nielen miesto, ale i spoločníka na cesty. V našom prípade sme zvolili všestranného športovca Suzuki SX4 a dúfame, že sa inšpirujete.

Cieľ cesty: Štrbské Pleso

Dôvod cesty: Víkendový oddychovo relaxačný pobyt

Doprava: SUZUKI SX4

■ Štrbské Pleso leží v najvyššie položenom horstve Karpát – Vysokých Tatrách, presnejšie v západnej časti južného úpätia a je najvyššie položenou a najatraktívnejšou tatranskou osadou, pomenovanou podľa ľadovcového jazera. Je východiskovým miestom na túry, napríklad do Mengusovskej doliny, k chate pri Popradskom Plese, na neďaleký symbolický cintorín, do Tatranskej Štrby, na Sliezsky dom, Chatu pod Rysmi, Solisko a ďalšie. Celoročne tu pulzuje čulý spoločenský a kultúrny život. Poriadajú sa tu podujatia európskeho a svetového významu. V zime je populárne hlavne vďaka najdlhšej lyžiarskej sezóne. Na Štrbskom Plese sa nachádzajú viaceré klimatické kúpele a komfortné hotely.

Miesto ticha

■ Pred nami je vidina krištáľovo čistého vzduchu a panenskej prírody. O to ľahšie sa nám sadá do auta. I keď cieľ cesty by sme mali na dosah alebo na dohľad najradšej hneď, absolvovanie stovák kilometrov je nevyhnutné. Na cestu sa vydávame s malými deťmi. Dokonalé pohodlie a bezpečnosť sú teda na prvom mieste. Kvalitne vypracovaný športovo úžitkový interiér SX4 už na prvý pohľad vzbudzuje dôveru. Priestranosť a vzdušnosť dotvára príjemnú atmosféru na cestovanie. Tichý chod motora a eliminácia prieniku vonkajších ruchov do interiéru v spolupráci s dokonalou prácou podvozku vytvárajú kolísku pre malých náročných pasažierov. V komforte nezaostáva ani prostredie pre vodiča. Veľkorysý výhľad aj vďaka vyššiemu sedeniu sprehľadňuje situáciu na vozovke. Nezvykle veľké spätné zrkadlá zasa výborne asistujú pri akýchkoľvek manévroch. Ovládacie prvky sú na dosah a príjemne sadne do ruky i kožený tvarovaný volant. Sedadlá

sú dostatočne tuhé aby boli dobrou oporou i počas dlhej cesty.

■ Vchádzame do raja prírody a obklopuje nás nezameniteľná scenéria Vysokých Tatier. Spúšťa sa dážď. Krkolonné horské zákruty sa pokúšajú nás vyzvrtať. Siahame po nenápadnom ovládači na stredovej konzole a prepíname ho do polohy AUTO. SX-štvorka sa ujíma svojej najobľúbenejšej práce. Nový systém pohonu automaticky pripája pri preklze kolies zadnú nápravu na čas nevyhnutný pre lepšiu trakciu. Po zvládnutí jazdnej situácie s nižšou adhéziou sa z auta automaticky stáva „dvojkolka“, pripravená opäť reagovať. K horskej chate je to už len na skok. Na skok po rozblatenej ceste stúpajúcej do neba, ktorú v takomto stave zanechali mechanizmy zväžajúce kalamitné drevo. V zálohe máme ešte funkciu LOCK umožňujúcu zafixovať prerozdelenie výkonu na obe nápravy v pomere 50:50. Suzuki SX4 je kratšie a nižšie ako

čistokrvné SUV a preto je i obratnejšie a ľahšie ovládateľné v teréne. So svetlou výškou 19 centimetrov má však podobne vysokú priechodnosť terénom ako väčšia sestra Grand Vitara. Doslova lahodne sme sa prepracovali k cieľu cesty. Pred nami sa rozprestiera jazero s rozlohou necelých dvadsať hektárov. Rarita, ktorej podzemné vody napájajú dve moria. Štrbské Pleso je ideálnym miestom na načerpanie nových síl, od vzniku slúži ako turistické stredisko, neskôr pribúdali liečebné domy a zariadenia pre rekreačný a vrcholový šport.

■ Na Štrbskom Plese sa nachádzajú i kúpele. Čisté ovzdušie pozitívne vplyva na chronické ochorenia dýchacieho systému. Mimoriadne čistý ľad z neho vyvážali dokonca do Budapešti, Berlína a Viedne. Na výber máte z nekonečných možností trávenia voľného času. Klasické túry v horskom teréne, cykloturistika s trasami rôznej dĺžky a náročnosti, paragliding, rafting, jazda na koni, horolezectvo, skalolezectvo a skialpinizmus. Neďaleko, vo Veľkej Lomnici sa nachádza Golfový klub s deväťjamkovým tréningovým ihriskom. Prostredie vytvára ideálne podmienky pre wellness a zrelaxovať a pookrieť možno vo viacerých zariadeniach. Urobiť si dokonalý program teda nie je problém. Čas ubieha veľmi rýchlo. Rovnako preletel i ten náš. Balíme batožinu na cestu späť a sadáme do nášho spoľahlivého spoločníka.

■ S prehľadom sme sa vymotali z horského terénu a prechádzame na rýchlostnú komunikáciu. Suzuki SX4 s dieslovým motorom okamžite reaguje na zošliapnutie plynového pedála, úsporný agregát je mimoriadne živý a má kultivovaný chod, ktorý netrasie karosériou ani posádkou. Naš výlet sme zvládli s priemernou spotrebou pod 7 litrov na sto kilometrov. Všestranný športovec nás komfortne dopravil i po bežnej ceste, po ktorej dokáže uháňať rýchlosťou približujúcou sa k dvestovke. Našich stovadsať koní parkujeme večer v garáži v nádeji, že ich čoskoro opäť preháňame po cestách-necestách.



Ako správne jazdiť v teréne

návod na bezpečnú jazdu offroad a využitie technológie pohonu všetkých kolies
(1. časť)



Máte offroad? Jazdiť offroadom je v móde, málokto však jeho vlastnosti naplno využije. Brázditiť terén si totiž vyžaduje nielen špecifické schopnosti automobilu, ale i zdatnosť a pripravenosť vodiča. Ani ten najlepší offroad nemusí situáciu v teréne zvládnuť, ak jeho vodič neovláda pravidlá pre jazdu mimo cesty.

Auto treba pripraviť

Pneumatiky: dostatočná hrúbka behúňa je rovnako dôležitá ako správny tlak v pneumatikách. Pri kontrole pneumatík si všimajte ich poškodenie a odstráňte neznáme objekty (kamenky a pod.) z behúňa.

Tlak: správna hodnota tlaku je uvedená na dvierkach otvoru palivovej nádrže.

Disky: poškodené disky môžu narobiť v teréne problémy.

Súprava náradia: bežné náradie sa vždy zide, okrem toho potrebujete ťažné lano a skladací rýľ.

Dôležité

- Sedenie vodiča je mimoriadne dôležité. Jazda si vyžaduje zvýšenú pozornosť a rýchle rozhodovanie. Sklon operadla na sedadle má byť taký, aby ste sa mohli opierať celou dĺžkou chrbta. Pri správnej výške sedadla má vodič dobrý výhľad na terén pred automobil. Počas jazdy sú ramená mierne vpredu. Noha má v miernej ohybe dopadať na spojku celým chodidlom, nie iba končekmi prstov.
- Pred jazdou je nutné uložiť a upevniť batožinu.
- Vždy myslíte na ochranu životného prostredia. Rešpektujte zákazové značky.

Odporúčame pred vstupom na úsek offroad krátko zastaviť a zaradiť nízky prevodový stupeň.

Zásady pre jazdu v teréne

- Nikdy nevypínajte motor počas jazdy.
- Nevypínajte spojku a pri automatickej prevodovke nepreraďujte na neutrál.
- Jazdite pomaly a opatrne. Mnoho situácií si vyžaduje jazdu krokom.
- Vždy sa uistite, že kolesá sú v kontakte so zemou.
- Zvýšte opatrnosť v neznámom prostredí, ktorý dostatočne nevidíte. Ak treba, vystúpte a terén pred sebou si prezrite.

Jazda vo vode

Zistite, akú hĺbku vody váš offroad zvládne.

Pred vjazdom skontrolujte hĺbku vody. Nikdy vo vode nestojte a nevypínajte motor.

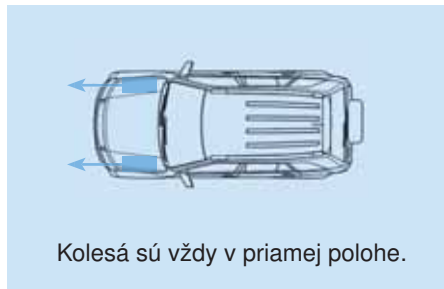
Ako si poradiť s terénom

Na strmom svahu treba držať priamy smer!

Na kopce, svahy a valy nevystupujte diagonálne, ale priamo, v smere sklonu svahu. Kolesá by mali byť natočené rovno. Na klzkom povrchu hrozí, že pneumatiky neudržia stopu a vozidlo sa zošmykne. Pri strate bočného vedenia zlyháva trakčná schopnosť. Ak vás prekážky, napríklad kamene alebo pne nútia jazdiť šikmo a vozidlo sa začne nakláňať, ihneď sa snažte presunúť do priamej polohy. Ak je sklon príliš veľký, nesnažte sa vozidlo otočiť – hrozí nebezpečenstvo prevrátenia! Radšej cúvajte pomaly späť, opäť v smere sklonu svahu.

Praktické tipy:

Zaradte uzávierku diferenciálu a redukciu. Vyhýbajte sa vysokým otáčkam motora. Pri mechanickej prevodovke podľa sklonu svahu zaradte prvý alebo druhý prevodový stupeň, v kopci nepreraďujte. Pri automatickej prevodovke do kopca zaradte D.



Kolesá sú vždy v priamej polohe.

K násypu je dôležité sa správne priblížiť!

Extrémne horské prejazdy, príkre sklony a strmé svahy sú obľúbenými testovacími skúškami pre terénne vozidlá. Grand Vitara zvláda takéto testy ako málokterý offroad. Pre každé vozidlo však existujú určité limity dané výškou, dĺžkou, rázvorom náprav, prevismi kolies a svetlou výškou vozidla. Dôležitý je nájazdový uhol. Obmedzuje možnosti stúpania a zostupovania najmä na strmých svahoch. Uhol priblíženia alebo nájazdu jej napríklad u Grand Vitary

29 stupňov a zjazdový uhol 27 stupňov. To stačí na väčšinu svahov, po ktorých sa mimo cesty jazdí.

Praktické tipy:

Zaradte uzávierku diferenciálu a redukciu. Vyhýbajte sa vysokým otáčkam motora. Pri mechanickej prevodovke zaradte prvý prevodový stupeň, na kopci nepreraďujte. Pri automatickej prevodovke do kopca zaradte D.



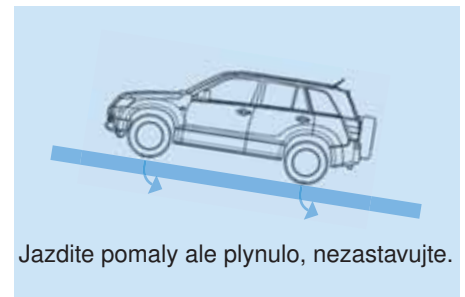
Venujte pozornosť uhlu priblíženia.

V kopci nenechávajte pretáčať kolesá!

Pre dosiahnutie vrcholu kopca je dôležité nechať kolesá odvalovať! Akcelerácia musí byť postupná, citlivá. Ak sa stratí trakcia, kolesá sa začnú pretáčať. Vozidlo sa potom môže zošmyknúť z kopca bokom. V prípade, že treba zastaviť v kopci, systém uzávierky diferenciálu v Grand Vitare vám výrazne pomôže pri opätovnom pohybní sa. Rozbeh by mal byť potom primerane rýchly. Ak sa vám nedarí, umiestnite dosky, konáre alebo kamene pred a za kolesá a pomaly skúste vozidlo „rozhojdať“.

Praktické tipy:

Zaradte redukciu, uzavrite diferenciál. Vyhýbajte sa vysokým otáčkam motora. Pri mechanickej prevodovke zaradte prvý prevodový stupeň, na kopci nepreraďujte. Jazdite pomaly. Pri automatickej prevodovke do kopca zaradte D.



Jazdite pomaly ale plynulo, nezastavujte.

Turínske návraty



■ Iveta Chlebáková

Prvá, ktorá dosiahla na medailu v Turíne, bola šarmantná lyžiarka z Banskej Bystrice, Iveta Chlebáková. Už pred štartom alpských súťaží prebehla agentúrami skvelá správa – Chlebáková je najrýchlejšia na tréningu v zjazde. Čerstvý sneh nakoniec úplne zmenil podmienky na trati a z vysnívaného zlata sa stal bronz. „Som šťastná i nahnevaná, chcela som vyhrať,“ povedala Chlebáková na konci zjazdovky

Kandahar Banchetta v Sestriere. Po pár dňoch od zjazdu nasledovali super G, obrovský slalom i slalom. Iveta napriek viróze vybojovala ešte jedno štvrté a jedno piate miesto. V roku 2002 prišla zo Salt Lake City s dvoma bronzovými medailami, preto chcela tentoraz zlato. „Všetky chcú medailu. Ale Iveta najviac,“ vrel tréner Jozef Ledvák, Ivetin životný partner. Víťazka Svetového pohára v slalome ešte na koniec kariéry nepomýšľa, máme sa teda na čo tešiť.

Celá 41-členná slovenská výprava prispela k šíreniu dobrého mena našej krajiny najmä v zahraničí, pretože v medializácii, v rešpekte a v neposlednom rade aj v pomoci akoukoľvek formou telesne postihnutým športovcom máme najväčšie rezervy práve my na Slovensku. „Nominácia na paralympijské hry znamená štyri roky plniť tie najnáročnejšie kritéria,“ povedal predseda Slovenského paralympijského výboru Ján Riapoš. „Majú to o to ťažšie, že šport nie je ich živobytím. Trénujú s veľkou láskou, a nie z donútenia,“ pokračoval Riapoš.

■ Radomír Dudáš

Najúspešnejším členom slovenskej výpravy bol v Turíne zrakovo postihnutý Košičan Radomír Dudáš. Tridsaťpäťročný reprezentant obhajoval v Taliansku striebornú medailu zo Slat Lake City 2002 v slalome, ale tentoraz mu medaila v tejto disciplíne unikla doslova o vlások. Skončil v slalome štvrtý. Takmer neuveriteľné je, že bol štvrtý aj v zjazde aj v obrovskom slalome. Smoliarske miesto však pokoril v super G a spolu s navádzačom Marošom Hudíkom vybojoval striebro a tretieho Španiela Erica Villalona doslova deklasoval o 1,83 sekundy. „Asi mi je tá štvorka súdená. Aj som sa narodil štvrtého. Verím, že smolu som

si už vyčerpал. Bola to výborná skúsenosť, v ďalších sezónach to môžem zužitkovať,“ uzavrel Radomír Dudáš.

„V ére slovenskej samostatnosti sme zo zimných paralympiád priviezli trinásť strieborných a trinásť bronzových medailí. V Turíne sme v medailovej bilancii obsadili trinásť miest. Verím, že o štyri roky vo Vancouveri sa z týchto trinástok odrazíme k ešte lepším výsledkom a získame aj vytúžené zlato. Teší ma nástup mladých športovcov, ktorí postupne vytlačujú tých starších. Je v nich potenciál, aby to dotiahli veľmi vysoko,“ pridal predseda Slovenského paralympijského výboru Ján Riapoš.



Slovenský paralympijský výbor

SUZUKI, oficiálny partner Slovenského paralympijského výboru



Suzuki Jimny prišiel na trh ako nástupca drobnej legendy menom Samurai. Málokto si však dodnes uvedomuje, že pod zženštilým zovňajškom sa dodnes ukrýva skutočný offroad, ktorý už v sériovej podobe zvláda náročné prekážky. Offroadový tuning dokáže z najmenšieho terénneho auta na svete urobiť dospelé auto, ktoré hravo pokorí i silnejšie, väčšie a omnoho drahšie expedičné špeciály.

malý veľký offroad





■ Najpodstatnejšou výhodou Jimnyho je jeho nízka pohotovostná hmotnosť, len tesne prekračujúca jednu tonu. Tu sa skrýva podstata vynikajúcich jazdných vlastností v teréne. Menšími či väčšími úpravami je následne možné tieto dobré vlastnosti iba zlepšovať. Tuning v off-roadovom ponímaní je pravým opakom toho cestného. Podstatou je prirodzene dostať auto čo najvyššie, alebo, lepšie povedané, zväčšiť čo najviac svetlú výšku podvozku, pri zachovaní istej úrovne stability, ani nie tak na ceste a v zákrutách, lež v náklonoch a krkolomných polohách zavážajúcich prevrátením.

■ V podstate jediným možným spôsobom, ako zväčšiť vzdialenosť medzi zemou a diferenciálmi, je obuť väčšie kolesá. Pôvodný rozmer 205/70 R15 bol v tomto prípade nahradený rozmerom 215/75 R15. Realizácia je však o čosi náročnejšia. Aby v priemere o niekoľko centimetrov väčšia pneumatika obutá na diskoch ET-12 dokázala pracovať vo vykrojeniach blatníkov aj pri plnom vytočení riadených kolies a plnom krížení náprav, bolo nevyhnutné upraviť podvozok. Sériové pružiny a tlmiče tak boli nahradené kompletnou sadou značky

Ironman tvrdosti C, teda najtvrdšie. Od pôvodných sa líšia samotnou hrúbkou struny, ale i dĺžkou a tvrdosťou.

■ Výmenou kolies samozrejme so vzorkou MT, teda Mud Terrain a výmenou podvozka sme získali dovedna 90 mm do výšky. Aby však kríženiu dvoch tuhých náprav, ktoré je v prípade terénneho auta bez uzávierky zadného diferenciálu veľmi dôležité, nič neprekážalo, bol odstránený skrutný stabilizátor. Po tomto zásahu sa ukázal upgrade podvozku stále nedostatočný. V extrémoch si prepruženia odnášali lemy blatníkov. V talóne boli dve možnosti. Bodylift, čiže podloženie karosérie na rebrinovom ráme, alebo navrhnutie podložiek pod struny a predĺženia tlmičov. Voľba padla na druhý variant. Kombinácia duralu a ocele v súčinnosti so šikvým obrábačom kovov dostala Jimnyho o ďalších 40 mm nahor a kolesá mali konečne miesta dosť.

■ Neoddeliteľnou súčasťou upraveného terénneho auta je navijak. Tu je odborníkmi navrhovaná minimálna ťažná sila na úrovni 1,5 násobku hmotnosti auta. Zo skúseností však vieme, že sily v navijaku nikdy nie je dosť a výber padol na KEW 8000 s ťažnou silou vyše 3,6 tony, teda v tomto prípade



Ako každá anténa, aj 1,5 metra dlhý prút občianskej rádiová stanice potrebuje dobré ukostrenie. Pre príjem je ideálna poloha priamo na streche, tam však musí odolávať konárom, na nárazníku je v bezpečí.



Ochranný rám, ktorý je súčasťou pevnostného nárazníka, slúži i na uchytenie ocelových lán, ktorých druhý koniec je prichytený o strešný nosič a plní tak funkciu rozovierača kroviek pred čelným oknom.

Suzuki tuning

trojnásobok hmotnosti Jimnyho. Možnosti uchytenia navijaku sú rovnako rôzne. V prípade, že sa chystáte do skutočného extrému je najlepšou voľbou kombinácia s pevnostným nárazníkom, ktorý bez problémov odoláva kolíziám s kríkmi, stromami či hlinou v príkrych výjazdoch, kde si treba cestu dopredu preorať. Na mieru navrhnutý nárazník, ktorý je priamo do šasi Jimnyho

uchytený šiestimi pevnostnými skrutkami priemeru 12 mm odoláva väčšine týchto nástrah bez väčšej ujmy.

■ Okrem ochrany exponovanej prednej časti auta a montáže navijaku, je do ochranného rámu navyše uchytená dvojica pogumovaných oceľových lán. Druhý koniec si našiel miesto na rovnako na mieru navrhnutom strešnom nosiči. Funkciou

je ochrana čelného okna pred nárazmi vetiev. Takzvaný rozovierač krovísk.

■ Posledným detailom tejto stredne ťažkej úpravy bolo skonštruovanie ťažného oka miesta ťažného zariadenia, pre prípady vyprostovania dozadu. Na pracovisku vodiča pribudlo ovládanie navijaku a občianska rádiová stanica, ako vynikajúci pomocník pri napredovaní v expedičnej kolóne.

Foto: Štefan Malák



Pre možnosť vyprostovania smerom dozadu bolo navrhnuté ťažné oko, ktoré pasuje do pôvodného ťažného zariadenia. Samozrejme je demontovateľné rovnako, ako hák pre vozík.



Tam, kde končia trakčné schopnosti aj najoffroadovejšieho dezénu a nestačí ani permanentný pohon všetkých kolies, prichádza na rad navijak. V tomto prípade KEW 8000 s ťažnou silou 3 625 kg.



Spodná hrana chladiča motora a prvá priečka rebrinového rámu je schovaná pod masívnym ochranným plechom pod pevnostným nárazníkom



Baví ma energia ukrytá v piesňach

Prvý slovenský Zlatý slávik Miro Žbirka oslávil tento rok tridsať rokov svojej speváckej kariéry. Večne mladý džentlmen s anglickou výchovou nerobí na javisku saltá, aby oslovil čo najviac ľudí. Energia z jeho piesní vás opantá ako jarný vánok. Jeho prvé auto sa narodilo v Japonsku, to posledné tiež. Dnes mu robí spoločnosť na cestách Suzuki Grand Vitara.





■ Vraj pripravujete nové DVD, čo na ňom bude?

Je to zaujímavý projekt a som rád, že zažívam niečo nové, čo som vo svojej dlhej kariére nezažil. Fascinujú ma neustále sa zlepšujúce technické možnosti. Na DVD-čku bude v podstate revitalizovaný album Dúhy, ale s vymenenou prvou pesničkou za novinku s názvom Mám t'a viac. Bude tam i zostrih z megaturné, ktoré som absolvoval po Slovensku, dokument o tom, čo všetko sme na ňom zažili, rôzne zábery zo zákulisia, fotky a klipy, ktoré sa viažu k albumu Dúhy. Natočilo sa štyridsať hodín a som rád, že nezostanú len v našich súkromných archívoch. Je neuveriteľné, čo všetko sa na taký nosič zmestí. Teší ma i jeden nevšedný klip k pesničke Kráľovná rannej krásy, ktorý je zostavený len z fotografií Tona Stana. Nikdy som si nemyslel, že sa to dá takto urobiť.

■ Duety robíte v podstate s neznámymi speváčkami, podľa čoho si vyberáte partnerky?

Podľa ucha, všetko, čo na to potrebujete sú uši. Nemusí to byť slávne meno, a napríklad v prípade Marthy som mal aj šťastie. Nepoznal som ju do momentu, kedy so mnou naspievala pesničku Čo bolí, to prebolí. Jan Horáček, ktorý produkoval túto skladbu, ju počul spievať na nejakej narodeninovej oslave a zapísal si jej číslo. A keď prišlo k tomu nahrávať pesničku a zistil, že nemám interpretku, navrhol mi práve ju. Nakoniec bol prekvapený, že som súhlasil. Ale je to v podstate zámer, osloviť nové tváre. Nie je nič obvyklé pozvať si k duetu známu hviezd. Vedome sa snažím priniesť iný rozmer. A zatiaľ som mal šťastie a žiadny duet nešiel do prázdna.

■ Na hviezdou šoubiznisu ste až prekvapivo normálny, nemali ste chuť niekedy uletieť?

Každý v šoubiznise je tak trochu uletený. Normálny človek sa pódiu vyhýba a nebude sa po ňom producovať. Ja sa hlavne držím toho, čo mi prirodzene sedí a čo mi je blízke, z toho vychádza môj druh prezentácie. Bavi ma energia ukrytá priamo v piesňach, ľudia by mala oslovit', práve ona. Nemusíte k tomu robiť saltá aby ste zaujali ale ak urobíte v pravej chvíli salto, dokáže to byť pekná nadstavba, nie som proti tomu. Väčšinou mi však ide o to, aby práve pieseň oslovila ľudí. Za tie roky sa samozrejme mnohé piesne nazbierali a každá z nich oslovuje rôzne generácie a niektorá ich oslovuje naraz aj viac.

■ Ako sa cítite v aute, nedáva vám krídla?

To je zaujímavá otázka. Auto, v ktorom teraz jazdím je vyššie a musím si na to zvykať. Doteraz som mal nízke autá. Musím si zvykať na jeho vlastnosti a chápať ho. Urobil som dokonca jednu vec, ktorú som predtým opomínal. Príručku k nemu som si poctivo prečítal. Nečudujem sa teda už niektorým jeho vlastnostiam.

■ Ako vyzeralo vaše prvé auto, pamätáte si naňho?

Keď začnem spomínať na svoje prvé auto, nebude to až taká minulosť. Dlhú som totiž nemal vodičský preukaz a na vystúpenia ma vozili. Moment, ktorý ma donútil zaklopať na dvere autoškoly, prišiel vtedy, keď som sa zoznámil s mojou manželkou Katkou. Bývala v Prahe a vždy, keď som chcel za ňou ísť, musel som zháňať niekoho, kto ma odvezie. Bolo to už neúnosné. Našiel som si autoškolu kúsok od nášho domu. Mysleli si, že žartujem, že točím niečo pre televíziu, nevedeli, či to myslím ironicky alebo vážne. Chvil'ú som im vysvetľoval, že nemám vodičák, ale nechceli veriť. Nakoniec mi dali fajn inštruktora a keď ma učil jazdiť po uliciach Bratislavy, všetci sa obzerali a prichádzalo k mnohým komickým situáciám. Rozhodujúcu jazdu s policajtom som celú prerozprával. Ak si robíte vodičský preukaz v neskoršom veku, je to i výhoda. Nemáte už tie pretekárske chůtky ako v sedemnástich. Dokonca som jeden z tých, ktorého vôbec nemrzia nové veľmi prísne pravidlá v Čechách. Skutočne je dnes už veľký rozdiel jazdiť na Slovensku a v Čechách. Vyhovuje mi skôr rovnomerná rýchlosť a zo skúsenosti viem, že riskantnou jazdou nič nedosiahnem, prídem rovnako.

■ Akú atmosféru máte v aute, počúvate muziku?

Áno, auto je o tom, inak by to bol stratený čas. Keď idem po mojej najobvyklejšej trase Praha – Bratislava, cesta trvá približne tri hodiny. Svojím spôsobom by to bol nevyužitý čas, takže beriem CD-čka a konečne si ich vypočujem. Doma má málokto čas si len tak sadnúť a sústredene počúvať.

■ Máte nejaké špeciálne požiadavky na auto?

Áno, musí sa do kufru vojsť gitara. Tou-to požiadavkou som už sklamal dokonca aj snobské značky automobilov a pamätám si na situáciu, kedy som problém s gitarou vysvetľoval dosť ťažko. Dostal som veľmi dobrú ponuku na auto, ale ja som si ho periférne pozrel a zamieril som rovno ku kufru. Povedal

som „moment, prepáčte“, otvoril som kufor a „Gibsona“ tam nešla dať. Musím povedať, že som toho predajcu riadne vytočil. Tak som to potom žehlil a vysvetľoval a on to nedokázal pochopiť. Postupne však z niektorých kritérií zľavujem, pretože už nejazdievam sám a aparáturu si rozdelujeme do viacerých áut. K ďalším požiadavkám patrí napríklad klimatizácia. Pre speváka však predstavuje i riziko. Keď sedím v aute a je tam neúnosné teplo, poviem si, nech žije klimatizácia, zapnem ju, ale o chvíľu ju už vypínam. Ono sa to neobjaví hneď, na druhý deň však už čakám, čo bude s hlasom. Povedal by som, že sa snažím s klimatizáciou nejakým spôsobom dohodnúť. Na druhej strane v Amerike sa vás nikto nepýta, či vám klíma vadí, majú ju všade a do každého nápoja vysypú kopy ľadu.

■ Prešli ste celý svet, ako sa vám kde jazdilo?

Jazdil som v rôznych štátoch a Čechy mi teraz pripomínajú Kanadu. Mal som tam k dispozícii auto a chvíľu som váhal, či to zvládnem. Nakoniec to bolo jednoduché, lebo všetci v Kanade jazdia veľmi disciplinovane a pomaly. Každý sa bojí prekročiť rýchlosť. Naozaj jazdiť dnes v Čechách je obrovský rozdiel. Keď prejdem hranice, jediné autá, ktoré sú rýchle, patria Slovákom alebo Rakúšanom. Postihy sú tvrdé. Mne to však vyhovuje.

■ Nemali ste s autom žiadne kolízie?

Nič mimoriadne si nepamätám. Jeden nepríjemný zážitok mám ešte z čias, keď som bol neskúsený šofér a viezol som v aute z Prahy do Bratislavy celú rodinu. Bolo to v zime, ideme, ideme a naraz vidím stáť autá na kraji cesty. Zažartoval som, či je to zájazd z NDR, pripadalo mi to strašne zábavné. Vyšiel som na kopec a hneď som zistil, prečo všetci stoja. Okamžite som letel do hodín a zostal stáť v protismere. Nebola to vôbec jednoduchá situácia, byť na zľadovatelej diaľnici v protismere s rodinou a malými deťmi v aute. Nevšimol som si šmykľavú cestu, bolo to na začiatku zimy. Z tej situácie som sa nakoniec dostal, ale veľmi dobre som si ju zapísal za uši.

■ Aké sú reakcie policajtov, funguje na nich vaša tvár?

Nie som vodič, ktorý by sa rútil o päťdesiat kilometrov vyššou rýchlosťou ako treba. Takže policajtom veľa dôvodov na zastavenie nedávam. Stalo sa mi, že som normálne zaplatil a niekde ma aj pustili. Väčšinou mi dajú natol'ko humánny návrh, že nemám dôvod vyjednávať.



Nedá sa povedať, že by sme veľkoobjemový cruiser z dielne Suzuki neočakávali, no to, čo Suzuki predstavila v podobe nového Intrudera, bolo pre mnohých prekvapením a najmä pre konkurenciu aj dosť nemilým. Namiesto očakávanej klasiky sa objavil výrazne športovo ladený cruiser, ktorý poriadne rozčeril pokojné hladiny v tejto kategórii.

■ Je 1 800 ccm dost?

Na prvý pohľad ťažká otázka, najmä ak zoberieme do úvahy práve prebiehajúcu „objemovú vojnu“ a modely ako Triumph Rocket (2 300 ccm), alebo Kawasaki VN 2000, ktoré kubickými centimetrami rozhodne nešetrlili. V tomto prípade však existuje jednoduchá odpoveď, ktorá znie – áno! Čo sa Intrudera týka, tak je 1 800 ccm, alebo presnejšie 1 783 ccm zdvihového objemu rozhodne dosť. V podstate existujú dve možnosti, ako využiť zdvihový objem: držať sa nízkootáčkového konceptu a vtedy máte pocit, že výkonu nikdy nebude dosť, alebo povoliť otáčkam uzdu a využiť výkonový potenciál, ktorý vyššie otáčky ponúkajú, čo je prípad Intrudera a 125 k pri 6000 ot. hovorí samo za seba. Rovnako ohromujúci je aj údaj o maximálnej hodnote krútiaceho momentu, ktorý vrcholí na 160 Nm už pri 3 200 ot. Z pohľadu výrobcu ide konštrukčne o úplne novú pohonnú jednotku. Kvapalinou chladené „véčko“ používa v každom valci štvoricu ventilov ovládaných rozvodom DOHC. Zaujímavosťou tohto rozvodu je jeho dvojstupňové reťazové ovládanie. V každom valci nájdete až dvojicu reťazí, ktoré sú medzi sebou spojené akýmsi „medzi“ prevodom. Toto

Test Suzuki M1800R Intruder

Nespútaná sila

V kategórii cruiserov to chvíľami vyzerá, akoby sa nič nedialo, občas nejaká novinka, ktorá na chvíľu zaujme, no všetko sa opäť rýchlo vráti do starých kol'ají. Jednoducho taký klídek, pohoda, tabáček. No raz za čas sa objaví niečo, čo priaznivcom pohody dokáže maximálne zdvihnúť hladinu adrenalínu. Presne takýto rozruch vyvolala tohtoročná novinka, športový cruiser Suzuki M 1800R Intruder, ktorý sme podrobili redakčnému testu.

riešenie umožňuje znížiť výšku hlavy a tým aj ťažisko samotného motora. Pri konštrukcii tejto pohonnej jednotky ťažili konštruktéri z bohatých superšportových skúseností. Okrem už spomínanej štvorventilovej hlavy sa pohonná jednotka môže pochváliť ultrakrátkymi piestmi, špeciálnou keramickou vrstvou SCEM a relatívne vysokým kompresným pomerom 10,5:1. Vo výfukovom potrubí je umiestnená elektronicky ovládaná výfuková prívera, ktorá zvyšovaním spätného tlaku v nízkych otáčkach zvyšuje krútiaci moment motora. Priamo z modelovej rady GSX-R pochádza elektronický systém vstrekovania paliva SDTV s dvojicou sacích ventilov v sacom hrdle. Druhý elektronicky ovládaný ventil reguluje optimálnu rýchlosť v sacom potrubí a má nemalý podiel na lineárnom náraste výkonu.

■ Športovo ladený podvozok

Základom podvozku je dvojité kolískový rám pozváraný z oceľových rúrok, zadné koleso je odpružené centrálnou umiestneným tlmičom pruženia s možnosťou nastavenia predpätia pruženia, vpredu nájdete teleskopickú vidlicu typu upside down s priemerom 46 mm. Brzdny systém s dvojicou radiálne uchytených strmeňov vpredu pochádza zo superšportového modelu GSX-R1000. Jedným z prvkov, ktoré sú na Suzuki bezkonkurenčné je rozmer pneumatík, najmä zadná s rozmerom 240/40 je najširšou sériovo montovanou pneumatikou. V maximalistických údajoch budeme ešte pokračovať, suchá hmotnosť dosahuje hodnoty 315 kg, čo síce nie je najviac, no stále je to hodnota, ktorá vzbudzuje rešpekt. Dizajnovu sa Suzuki drží moderných trendov v tejto kategórii, obliny

kvapkovitého tvaru a hladké línie dominujú celému vzhľadu, aj keď samozrejme len ťažko sa dajú prehliadnúť mohutné valce motora a dlhé výfukové potrubie plné chrómu. Individuálnym dizajnerským prvkom na Suzuki je predĺžený čelný svetlomet, ktorý tvorí akýsi retro prvok, no plastová konštrukcia predĺženého svetlometu pôsobí trochu lacným dojmom, čo by na takomto majestátnom motocykli určite nemalo byť. Toto je však bolesťou všetkých „Japoncov“ a Suzuki nie je výnimkou pri používaní plastov aj tam, kde by nemuseli byť.

■ Orient express

Názov tohto legendárneho transkontinentálneho vlaku mi okamžite napadol pri pohľade na nového Intrudera. Dlhý, nízky a agresívne pôsobiaci motocykel nemusí byť ani naštartovaný a už na prvý pohľad viete, že pred sebou máte niečo „extra“. Tento pocit je ešte intenzívnejší po naštartovaní, zvuk motora je presne ako má byť, drsný a hlučný (v rámci platných noriem EU samozrejme, ale aj tak sa to dobre počúva). Hlboko vykrojené sedadlo vás doslova usadí do motocykla a pri jeho výške 700 mm sú vaše nohy neustále pevne na zemi, čo je najmä v prípade manipulácie na mieste k nezaplateniu. Jedným z hlavných cieľov konštruktérov bolo vytvoriť najvýkonnejší sériový cruiser na trhu a stačilo mi pár metrov, aby som sa presvedčil, že urobili v tomto smere vynikajúcu prácu. Už od najmenších otáčok je k dispozícii masívny výkon, ktorý dáva veci do pohybu neuvěřiteľne rýchlo. V praxi to znamenalo, že aj na druhom prevodovom stupni pri prudkom pootočení plynovou rukoväťou dokázalo zadné koleso preklzovať. Tu to však



všetko len začína, schopnosť motora ísť do otáčok doslova vyráža dych. Nie je problém radiť skôr a udržiavať motor v stredných otáčkach a nechať sa potiahnúť ohromným krúťakom, ale potiahnúť 1 800-kubíkový dvojvalec do cca 7 000 ot./min má svoje čaro. Sila vás ťahá dozadu a treba sa poriadne držať. Výkon narastá plynulo bez najmenších výkyvov, spolu s výkonom závratne narastá aj maximálna rýchlosť, no a pokoriť hranicu 200 km/hod nepredstavuje pre Intrudera problém. Zvuková kulisa, ktorá vás pri tom sprevádza, je vynikajúca a je jedno, či práve zrýchľujete alebo spomaľujete, zvuk motora vytvára patrične agresívnu kulisu k tomuto motocyklu. Masívny výkon však neznamená, že jednoducho podradíte po piaty prevodový stupeň a ďalej to pôjde samé. Výkonu zodpovedá aj sprevodovanie a napríklad ak na päťke klesla maximálna rýchlosť pod 80 km/hod, tak vám motor jasne dal najavo, že je treba podradiť. Pri prevodovke ešte chvíľu zostanem. Počas prudkej akcelerácie bolo radenie citlivejšie a stalo sa mi, že som musel radiť na dva krát, aby požadovaný stupeň „zaskočil“. Pri váhe presahujúcej 300 kg a 1 715 mm rázvore sa samozrejme nedá hovoriť o obratnosti športového motocykla, no Intruder až prekvapivo ochotne reaguje na vaše podnety a bez väčších problémov zvláda aj mesto, ale svoje prednosti vám najlepšie predvedie na otvorených priestoroch, kde sa cíti najlepšie. Maximálna stabilita a tuhšie pruženie sú zárukou, že motocykel sa „nerozhúpe“ už na prvej cestnej nerovnosti. Extra široká 240-tka na zadnom kolese nijako negatívne neovplyvňuje jazdné vlastnosti, skôr naopak prispieva k mimoriadne stabilite. Dostať

motocykel do zákruty možno vyžadovalo viac úsilia zo strany jazdca ako na športovom motocykli, no v momente, keď bol Intruder „položený“, išiel ako po kofajniciach a najmä v rýchlych a tiahlych zákrutách sa cíti ako doma. Používať brzdový systém zo superšportu na cruiser je diskutabilné, no v prípade Intrudera to bol rozhodne správny krok. Výkonné a citlivé brzdy vás bez najmenšieho zaváhania spomalia, pričom na intenzívnejšie brzdenie sa dá použiť aj zadná brzda, ktorá dobre odoláva zablokovaníu. Hľadať nedostatky na tomto motocykli nie je jednoduché, ale ak niečo vyplávalo na povrch, tak to bola už spomínaná citlivá prevodovka a osobne mi trochu prekážalo umiestnenie ukazovateľa rýchlosti na nádrži, ktoré nie je v zornom poli jazdca a ak chcete zistiť, akou rýchlosťou idete, musíte na zlomok sekundy skloniť hlavu. Toto riešenie je síce súčasťou väčšiny cruiserov, no v prípade Intrudera by určite bolo lepšie, keby bol viac „na očiach“, nakoľko rýchlosti sa väčšinou nepohybovali na úrovni typickej „pohody“.

■ Záver

Suzuki s novým Intruderom dokonale rozvírili stojaté vody na mierne stagnujúcom európskom trhu cruiserov a rozhodne prináša potrebné oživenie. Pri vývoji tohto motocykla boli kladené tie najvyššie ciele a v drvivej väčšine boli aj splnené. Agresívny vzhľad priamo zodpovedá masívnemu výkonu a jazdným vlastnostiam, jednoducho taká nespútaná sila. No a nesmiem zabudnúť na cenu, ktorá je mimoriadne atraktívna.

Zdroj: MOTOMAGAŽÍN 7–8/2006

Text: M. Tamáši, **Foto:** V. Brniak



+ mohutný výkon, zrýchlenie, vzhľad, podvozok, radiálne brzdy vpredu, cena
– rýchlomer nie je v zornom poli jazdca, niektoré použité plasty

■ Technické parametre: Suzuki M 1800R Intruder

■ motor

Typ: kvapalinou chladený štvortaktový dvojvalec do „V“, rozvod DOHC, 8 ventilov

Vítanie x zdvih: 112 × 90,5 mm

Zdvihový objem: 1 783 ccm

Kompresný pomer: 10,5:1

Max. výkon: 125 k pri 6000 ot./min

Max. krútiaci moment: 160 Nm pri 3200 ot./min

Príprava zmesi: elektronické vstrekovanie paliva

Zapaľovanie: digitálne

Štartovanie: elektrické

Prevodovka: 5-stupňová

Sekundárny prevod: kardanový hriadeľ

■ podvozok

Rám: dvojitý kolískový, pozváraný z oceľových rúrok

Rozmery (D × Š × V): 2 485 × 940 × 1 180 mm

Rázvor: 1 715 mm

Výška sedla: 700 mm

Objem palivovej nádrže: 19 l

Pneu: vpredu: 130/70-18, vzadu: 240/40-18

Pruženie: vpredu: teleskopická vidlica typu upside down, vzadu: jeden centrálny uložený tlmič pruženia

Brzdy: vpredu: 2 × kotúčová, priemer kotúča 310 mm, vzadu: kotúčová, priemer kotúča 275 mm

Hmotnosť: 315 kg

Cena: 440 000 Sk

Motocykel na test zapožičal:

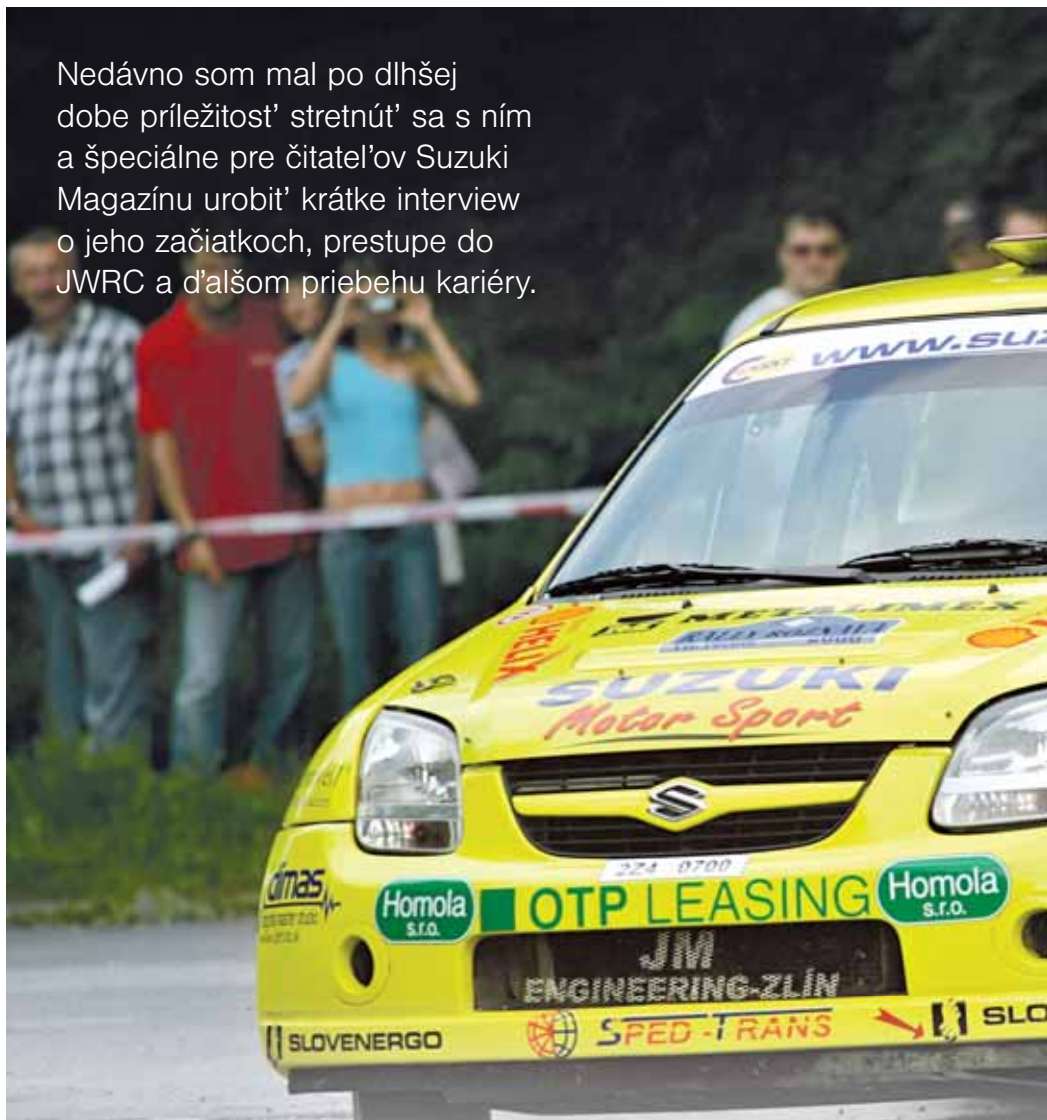
Magyar Suzuki Corporation – Suzuki Slovensko o. z.

Multitalent od Košíc

Narodil sa neďaleko Košíc v rodine, kde bol motoristický šport súčasťou každodenného života. Keď boli v domácej pokladničke peniaze, rodinná rada rozhodovala, či kúpiť niečo do domácnosti alebo nové pneumatiky na súťažné auto. Väčšinou zvíťazila druhá alternatíva...

Dalo by sa povedať, že Ďodi (ako ho familiárne prezývajú fanúšikovia rely z východného Slovenska) vstúpil do motoristického športu ako zázračné dieťa. Ale ako sa hovorí, talent nie je všetko. Preto sa ho v 17-tich rokoch ujal popredný tím domácej rely scény Styllex Tuning Motorsport. Keďže v tom čase ešte nemal vodičský preukaz, na svoj prvý štart v rely musel rok počkať. Čas využil na zoznamovanie sa s asfaltovým povrchom (šotolinu dôverne poznal z relykrosu) v rámci majstrovstiev Slovenska v pretekoch automobilov do vrchu, kde sa jazdí na uzatvorených tratiach a „vodičák“ nie je podmienkou. Štartoval so Seatom Ibiza Kit Car v triede A7 a dodnes si tú sezónu 2002 veľmi dobre pamätá. Ďodi si ihneď získal medzi súpermi rešpekt a svojou jazdou, podobne ako jeho otec, vedel prilákať k trati davu fanúšikov. Bolo zážitkom vidieť, ako sa už v tom veku pohráva s autom, ktoré malo vyše 200 koní a na milimetre využíva celú šírku trate. Pokiaľ nestál na prípravnej čiare pred štartom, vozil sa na skútri po pretekárskom depe a oči mu žiarili od nadšenia. Zo všetkého, čo malo motor a dalo sa nejakým spôsobom riadiť, mal obrovskú radosť. Keď mu však na štarte zasvietila zelená, odpálil hore kopcom ako keď rozzúreného býka vypustia do arény. Nikdy som nemal taký rešpekt pred jazdcami štartujúcimi za mnou, ako pred Ďodim. A ak sa mi na trati niečo prihodilo, mal som plné oči spätných zrkadiel, či sa za mnou nedorúti revúca Ibiza s Ďodim. Vždy som si pýtal radšej dvojminútový odstup...

Nedávno som mal po dlhšej dobe príležitosť stretnúť sa s ním a špeciálne pre čitateľov Suzuki Magazínu urobiť krátke interview o jeho začiatkoch, prestupe do JWRC a ďalšom priebehu kariéry.



Jozef Béreš ml.:

Ďodi bol už v tom čase nielen výborný jazdec, ale aj mechanik. Keď mal technický problém alebo auto niečo vyparatil na trati sám, neváhal vyhrnúť si rukávy a pridal sa k svojim mechanikom. Hovorilo sa, že svoje auto pozná lepšie než oni. Majstrovstvá Slovenska 2002 v pretekoch do vrchu ukončil ziskom titulu v skupine A i v triede A7 a stal sa vicemajstrom v kategórii cestovných automobilov.

V druhej polovici sezóny (už ako 18-ročný) absolvoval so svojim doterajším spolumajstvom Petrom Starým prvú rely. Premiéru mal na bratislavskej Rely Mikona, no pre

technickú poruchu musel odstúpiť. Na nasledujúcej súťaži v Košiciach však obsadil hneď 3. miesto absolútne a ešte pred koncom roka si pripísal aj 1. miesto v skupine F2 (vozidlá s jednou poháňanou nápravou) a tiež v triede A7 na Waldviertel Rely v Rakúsku. V nasledujúcom roku 2003 s Toyotou Corolla WRC štartoval na prvých troch súťažiach MS: vo Švédsku, v Grécku a vo Veľkej Británii. Domáci šampionát absolvoval na Subaru Impreza WRC, v ktorom zvíťazil na šotolinovej Raly Hurbanovo a celkovo ukončil sezónu ako tretí. V roku 2004 vymenil Subaru Impreza WRC za Hyundai

Keď jablko nepadne ďaleko od stromu



Žijem svoj sen

Accent WRC a ďalej naberal skúsenosti v MS. Podarilo sa mu dosiahnuť najlepšie umiestnenie slovenského jazdca vo svetovom šampionáte – na Rely Monte Carlo skončil deviaty, čiže iba o jednu priečku za bodovaným miestom. Nuž a vlaňajšia sezóna bola doposiaľ najúspešnejšia v jeho kariére, keď získal svoj premiérový titul domáceho šampióna v rely. Minulý rok mu tiež priniesol prestup z kategórie WRC do triedy produkčných vozidiel a návrat k značke Subaru. Po víťazstve v majstrovstvách SR vedenie tímu premýšľalo, ako ďalej. Rozhodlo sa pre trojročný projekt s účasťou

Jozefa Béreša ml. v juniorskej kategórii majstrovstiev sveta (JWRC). Cieľ? Získať angažmán v továrenskom tíme. Zo značiek pôsobiacich v JWRC si zvolili Suzuki, ktorá má silné zastúpenie v tomto šampionáte (model Ignis Super 1600). V doterajšom priebehu sezóny má Ďodi za sebou už tri svetové súťaže a s 12 bodmi sa v priebežnom poradí drží na veľmi peknom 5. mieste. Na domácich tratiach je v rámci tímu Suzuki Motorsport s rovnakým vozidlom po troch podujatiach na čele a vyzerá to tak, že ak sa nič zásadné nestane, obháji vlaňajší titul.

V šiestich rokoch sa už sám preháňal autom po rodnej dedine a v pätnástich sa stal prvýkrát majstrom Slovenska v relykrose. Ešte skôr, než dostal vodičský preukaz, mal na svojom konte viac titulov, ako jeho otec, žijúca legenda automobilových súťaží. V sedemnástich si ho vzal pod svoje krídla Styllex Tuninnig Motorsport, najúspešnejší rely tím v slovenskej histórii tohto športu a odvtedy jeho súťažná kariéra nabrala na obrátkach. Stal sa súčasťou prvého projektu svojho druhu u nás, ktorého cieľom je výchova mladého jazdca s perspektívou štartov na majstrovstvách sveta FIA v automobilových súťažiach. Odvtedy sa už tri roky aktívne zúčastňuje svetového šampionátu v rely. Hoci má ešte len 21 rokov, už dosiahol najlepšie umiestnenie Slováka v tomto seriáli a je držiteľom svojho prvého titulu absolútneho majstra SR v rely. Zoznámte sa: Jozef Béreš mladší.



■ Ďodi, každý z nás má vlastnú profesionálnu dráhu. Aká bola tá tvoja, ktorá ťa priviedla k motoristickému športu?

Motoristický šport som takpovediac zdedil po otcovi. Od detstva som vyrastal s ním v dielni. Trávil som tam celé dni už ako malý chlapec a vždy, keď išiel niečo vyskúšať na súťažnom aute, sadol som si vedľa neho.

■ Z minulosti o tebe viem, že hoci si skvelý jazdec, nesadneš si vedľa hocihoho. S otcom sa nebojíš?

Stále mám strašný strach sadnúť do auta ako spolujazdec. S hocikým. Nevieť sa sústrediť na cestu a je mi zle už po pár metroch. S otcom je to však iné, vedľa neho sa nebojím. Problém mám skôr s cudzími ľuďmi, preto radšej šoférujem sám.

■ Otec zohral v tvom osobnom i súťažnom živote veľmi dôležitú úlohu. Dáš ešte aj dnes na jeho rady, keď si už v podstate sám profesionál?

Určite áno. Má obrovské množstvo skúseností, takže stále mi má čo povedať. Veľmi mi vie pomôcť pri nastavení auta, aj čo sa týka samotnej jazdy. Dá sa však povedať, že všetky dôležité rady mi dal, keď som len začínal jazdiť a toho sa držím.

■ Ešte sa pamätáš, kedy si prvýkrát sadol za volant?

Spomínam si. Bolo to, keď som mal šesť rokov, pretože už do prvej triedy som išiel

autom. Školu sme mali síce v dedine, ale pokiaľ sa dalo, jazdil som autom. Predtým som ako trojštvorročný šoféroval otcovi na kolenách.

■ V sedemnástich ťa angažoval slovenský rely tím Styllex Tuning Motorsport. Čo sa potom zmenilo?

Dovtedy som jazdil relikros z otcových peňazí, ktoré nám začali pomaly dochádzať. Išli sme teda za šéfom tímu Styllex Tuning Motorsport pánom Petrom Kočím a požiadali ho o pomoc. Ujal sa ma a odvtedy jazdím pod jeho vedením a žijem svoj sen.

■ Čo sa zmenilo v tvom osobnom živote?

Všetko. Začal som sa intenzívnejšie učiť angličtinu, zmenil som životosprávu, chodím do posilňovne. Jednoducho celý režim podriadujem príprave na súťaže, aby som bol fit a v dobrej fyzickej kondícii.

■ Koľko ľudí sa venuje tvojej príprave?

V tíme máme moju osobnú manažérku, troch mechanikov a keď sa nejazdia súťaže ja som štvrtý v dielni. A samozrejme je tu ešte šéf.

■ Kto rozhoduje o logistike a stratégii na každej súťaži?

Taktiku určuje v prvom rade vedenie tímu, ale vypočujú si aj mój a spolujazdcov názor. Dá sa teda povedať, že všetky dôležité otázky preberáme spolu.

■ Minulý rok si ako prvý Slovák vstúpil do kategórie JWRC. Ako vnímaš tento prestup? Vo svetovom šampionáte si najprv začal v najvyššej kategórii, potom si prešiel o stupeň nižšie do produkčných vozidiel a teraz zasa do skupiny vozidiel s pohonom prednej nápravy. Nepovažuješ to za krok späť?

Ani nie, aj keď je pravda, že ideálne by bolo urobiť to naopak. Z začať so slabším autom a postupne presadať do silnejších. Najprv som jazdil s WRC, ktoré som nevyužíval na maximum, takže prestup do triedy N mi nerobil až taký problém (N je kategória produkčných vozidiel, ktoré vychádzajú zo sériových modelov a v porovnaní s WRC sú len minimálne upravované – pozn. redakcie). Horšie bolo prejsť z pohonu 4x4 na „dvojkoľku“ (kategória Super 1600 alebo junior WRC), ale veľmi skoro sme si zvykli.

■ V závere vlaňajšej sezóny ste sa rozhodovali, s ktorou značkou vstúpite do JWRC. Testoval si tri modely – Citroën C2, Fiat Punto a Suzuki Ignis. Čo rozhodlo v prospech Suzuki?

Ignis sa nám páčil po motorickej stránke, no dôležitú úlohu zohrala najmä fabrická podpora od Suzuki. Kvôli nám privezú na každé podujatie plný kamión náhradných dielcov a keď niečo potrebujeme, zaplatíme iba konkrétny kus. Nemusíme teda všetky náhradné veci kupovať, čo nám dosť šetrí náklady.

■ Na začiatku sezóny sa spomínalo, že na niektorej z domácich súťaží sa objavíš aj s novým Swiftom Super 1600. Ako dôvod sa uviedlo, že Ignis, s ktorým jazdíš svet, sa kvôli časovej náročnosti prepravy musel presúvať z jedného podujatia na druhé bez zastávky na Slovensku. Doposiaľ si sa však so Swiftom na Slovensku neukázal.

Swift, s ktorým sme plánovali jazdiť, mal byť prenajímaný. Keďže toto auto má na celý rok stanovený vlastný súťažný kalendár a u nás niekto ko podujatí zrušili alebo presunuli, nenašli sme termínovú zhadu. Okrem toho ja za ním ani veľmi neplačiem, pretože s Ignisom som spokojný. Na domáce trate úplne stačí, hoci nepopieram, že rád by som vyskúšal aj Swift.

■ A vo svete to nepocituješ ako hendikep?

Niektoré autá sú v porovnaní s Ignisom predať len o generáciu novšie.

Pomaly všetky autá sú novšie, ale neprekáža mi to. Mojim cieľom na tento rok je dokončiť všetky súťaže a popritom testovať rôzne nastavenia auta. Táto sezóna je vyhradená na učenie.

■ Tvoje výsledky v JWRC majú vzostupnú tendenciu. Dosiahol si šieste, piate a štvrté miesto. Kedy skončíš v prvej trojke?

Na túto otázku sa ťažko odpovedá, pretože úspech v rely pozostáva z viacerých činiteľov. Ako som spomínal, tento rok sa len učím. V budúcom na to nastúpim trochu tvrdšie.

■ V poslednom období stúpila aj tvoja jazdecká spoľahlivosť. Čím to podľa teba je? Si vyjazdenejší, alebo je to o šťastí, prípadne o psychike?

Jedno s druhým, ale najväčšiu úlohu zohrala asi vyjazdenosť. Bolo obdobie, kedy som sedel v aute aj tri týždne v kuse (Španielsko, Maďarsko, Korzika), takže ani na chvíľu som nevyšiel z cviku. Teraz, keď sú

pauzy dlhé 4 až 5 týždňov, je pre mňa trochu ťažšie si opäť zvyknúť na auto.

■ Aký máš ďalší program v majstrovstvách sveta?

Nemecko vynechávam, najbližšie idem do Fínska. Hneď po ňom je Turecko a na záver štartujem vo Veľkej Británii.

■ Čo budúci rok? Máš nové tréningové vozidlo – sériový Suzuki Swift. Naznačuje to niečo?

Nie, nič som tým nechcel naznačiť. Doposiaľ som trénoval so Škodou Fabia a keďže jazdím s Ignisom, chceli sme si zadovážiť adekvátne auto rovnakej značky.

■ S ktorými jazdcami v JWRC najlepšie vychádzaš?

Každý z pilotov je tak trochu blázon a jazdí veľmi dobre. Všetci veľa testujú, pravidelne sedia v autách, no nikto z nich nie je namyslený a s každým sa dá porozprávať. My so spolujazdcom samozrejme najviac komunikujeme s Čechmi Prokopom a Valouškom, ale tiež s Poliakmi.

■ Aký najkrajší a najhorší zážitok z rely sa ti vryl do pamäte?

Všetky dokončené súťaže sú pre nás veľký úspech. Najviac ma však spolu so spolujazdcom potešil vlnajší titul absolútnych majstrov SR v rely. Je to naše prvé víťazstvo v absolútnej klasifikácii, a preto má pre nás veľkú cenu.

■ A situácia, ktorú by si nerád zažil znova?

Najhoršie zážitky sú z havárie. Keby sa dalo, tak tie by som dal bokom ako prvé.

■ Na záver dovoľ jednu osobnú otázku: Málokto z mladých jazdcov dostane v živote takú šancu, akú máš ty – presadiť sa vo svetovom šampionáte. Myslíš, že si ju využil?

Mojím snom bolo odjakživa jazdiť majstrovstvách sveta a ešte väčším dostať sa do fabričného tímu. Prvá časť sa mi splnila a veľmi si to vážim, pretože ako si spomínal, nie každý dostane tú šancu. Zároveň robím všetko preto, aby som sa dostal ešte ďalej.

Zhováral sa Michal Karpát

Jozef Béreš mladší

Narodený: 4. 10. 1984

Bydlisko:

Debrad', Moldava nad Bodvou

Povolanie: súťažný jazdec

Majstrovské tituly:

4 (rely, kopce, relykros)

Stav: slobodný,

ale má priateľku Reku

Koníčky: motorka

Obľúbená kapela:

maďarské kapely

Film: nemá

Jedlo: dukátové buchtičky

Čo rád robí vo voľnom čase:

Veľa voľného času nemá, ale vždy si nájde chvíľu na svoje obľúbené autá.



Firma Ela Car v Piešť'anoch patrí k najstarším predajcom Suzuki na Slovensku. Pánovi Vondrovi, riaditeľ'ovi a majiteľ'ovi v jednej osobe, sme položili niekoľko otázok:



Marián Vondra



■ Pán Vondra, váš autosalón dnes patrí k najkrajším a najväčším na Slovensku. Začiatky vášho podnikania so Suzuki však určite nevyzerali takto. Ako si na tieto časy spomínate? Ako ste sa k Suzuki dostali?

Naše začiatky nepatrili k najľahším. Táto značka bola roku 1997 pri oficiálnom vstupe na Slovenský trh značkou pre širšiu verejnosť neznámou. Povedomie ľuďí ju spájalo najmä s motocyklami. K samotnej značke sme sa dostali vďaka jednému pánovi, ktorý mal informácie o úmysloch Suzuki vstúpiť na náš trh. Tak sme vtedy ukončili práve prebiehajúce jednanie s Peugeotom, ktorý sme chceli predávať, a vstúpili sme do jednaní so Suzuki. Toto rozhodnutie sa nám dnes javí ako správne, keďže Suzuki začína robiť vrásky na čele ostatným predajcom aj podstatne lepšie uchyteným značkám, ktoré Slovenský trh poznal už dávno pred jej príchodom.

■ V Piešť'anoch patrí Suzuki so svojim trhovým podielom k najúspešnejším značkám. Ako oslovujete svojich zákazníkov? Sú určité špecifiká, prečo tu predávate lepšie?

Našu celú filozofiu sme postavili na dobrých, ba až rodinných vzťahoch s klientmi. Vysoký trhovú podiel v piešť'anskom regióne prekvapil aj nás samotných, keďže niektorí naši kolegovia predávajú oveľa viac vozidiel, no ako výsledky prezrádzajú, robíme dobrú marketingovú politiku a ľuďia z nášho regiónu nás poznajú. A čo je najdôležitejšie, veria našej práci, ktorú sa snažíme odvieť vždy čo najprecíznejšie. A vďaka patrí určite i mladšiemu synovi, ktorý sa stará práve o predaj automobilov.

■ Ako by ste popisali vznik a rozvoj vašej firmy?

Vznik firmy priamo súvisí s neľahkými začiatkami Suzuki na Slovensku, takže ani náš začiatok nebol najjednoduchší. Firmu som zakladal spolu s manželkou. Ja som mal spoločnosť na starosti predaj a servis, manželka ekonomiku. Od začiatku sa do aktivít zapájali aj obaja synovia, ktorí našej práci zostali verní

i po škole a vniesli do firmy mladú rastúcu dynamiku, takže skutočne duch našej firmy je rodinný. Začínali sme s jedným zamestnancom, no ako roky pribúdali a s nimi aj požiadavky na množstvo a kvalitu odvedenej práce, pribúdalo aj zamestnancov. Teraz ich je desať, nepočítajúc externých zamestnancov, ktorí pre nás pracujú na dohodu či živnosť. Tento počet bude pravdepodobne z roka na rok narastať, keďže Suzuki stále expanduje a rastie.

■ Viete, čo sa pre zákazníka zlepšilo otvorením vášho nového centra?

Samozrejme, že najskôr chceme skvalitniť služby, ktoré budeme poskytovať v nových moderných priestoroch. Nový komplex klientom ponúka dostatok miesta na parkovanie, príjemné moderné prostredie na trávenie času, počas ktorého sa budú naši mechanici starať o ich štvorkolesového priateľa. Servis má plochu 400 m² a je vybavený moderným značkovým náradím, pneuservisom, geometriou a klampiarskym pracoviskom. Vďaka jeho veľkosti sa skrátí čas opráv a budeme môcť pružnejšie vybavovať požiadavky našich klientov. Popri servise sa samozrejme nezabudlo ani na predaj, o ktorý sa na ploche 400 m² postarajú naši kvalifikovaní predajcovia, ktorí odprezentujú každý model s maximálnou ochotou.

■ Váš servis má dobré meno v širokom okolí. Je váš úspech postavený aj na kvalite poskytovaných služieb?

Úspech nášho servisu je postavený v prvom rade na kvalite poskytovaných služieb, no určite aj na ochote a snahe riešiť prípadné vzniknuté problémy čo najrýchlejšie a najlepšie. Tento úspech môžeme pripísať aj serióznejmu

a priateľskému prístupu ku klientom, no nielen k tým, ktorí odchádzali na novom automobile Suzuki práve od nás. No a to najdôležitejšie: naše firemné bohatstvo je najmä v našich zamestnancoch, keďže naši mechanici nie sú nováčikovia a naše automobily už za takmer 10 rokov poznajú do najmenšej súčiastky.

■ V čom podľa vás spočíva úspech Suzuki v SR v posledných rokoch?

Zmena vedenia importérstva Suzuki na Slovensku prišla súbežne s novými strategickými plánmi, takže ťažko povedať, kto alebo čo sa pričínilo o úspech našej značky v SR viac. No bude to najskôr perfektnou koordináciou medzi vedením značky na Slovensku, ktorá rozumne investuje prostriedky do marketingu, a novou modelovou politikou, ktorá začína z výrobných pásov spúšťať jeden úspešnejší model za druhým.

■ Aké sú Vaše plány do budúcnosti v oblasti predaja a služieb?

Od septembra 2006 už budeme naše služby poskytovať v novom predajno-servisnom komplexe na okraji Piešť'an, pri hlavnej ceste z Piešť'an do Trnavy, kde nás nikto neprehliadne. Ponúkame našim klientom väčšie priestory, 400 m² predajnej plochy a 400 m² plochy, ktorá bude slúžiť servisným účelom. Nové moderné zariadenie, technológie a náš skúsený personál by mal poskytnúť ešte lepšie služby a viac spokojných zákazníkov ako doteraz.

■ Na akom aute jazdíte vy osobne a prečo ste si vybrali tento model?

Jazdím aktuálne na Grand Vitare s dieslovým motorom 1,9 DDiS. A prečo som si ho vybral? Bezpečná, komfortná jazda, ktorá ma pri množstve najjazdených kilometrov nenúti často navštevovať čerpaciu stanicu. No prakticky som dlhodobejšie vyskúšal snáď každý náš model. Nakoniec, keď sa žide rodinná oslava, vyzereá to, akoby sa konala výstava automobilov značky Suzuki, keďže inú značku si do rodinného kruhu nepustíme.


■ Ako by ste charakterizovali typického zákazníka kupujúceho Suzuki?

Už dnes sa naši zákazníci neodlišujú od zákazníkov ostatných značiek, i keď nebolo to tak vždy. Kedysi sme mali špecifickú modelovú ponuku, kedy sa dala klientela bližšie určiť. Dnes máme skutočne širokú modelovú ponuku, kde si takmer každý nájde to, čo hľadá. Stačí nás prísť navštíviť a poradíme vám, ktorý automobil je vám šitý na mieru.

Máme pre Vás vždy správny kľúč

www.suzuki.sk



- **Jesenná servisná prehliadka*** všetkých modelov Suzuki len za 99,- Sk
- Pri výmene motorového oleja Shell **dostanete 1l**  **HELIX** Motor oils **zadarmo**
GIVE YOUR CAR THAT JUST SERVICED FEELING
- **Zľava 10 %** na vybrané **náhradné diely**

* kontrola pneumatík, brzdovej sústavy, kvapaliny, podvozku, nastavenia svetlometov, chladiacej zmesi, ostrekovačov, stieračov, manžiet, optická kontrola tlmičov, premazanie el. okien

Banská Bystrica, PRO AUTO, s.r.o., Tel.: 048/4125 076 • **Bratislava**, AUTO - IDEAL SERVIS s.r.o., Tel.: 02/4463 7881
• **Bratislava**, Mikona, s. r. o., Tel.: 02/6224 2511 • **Dunajská Streda**, SOMA F s.r.o., Tel.: 031/5515 021 • **Košice**,
Auto-Mokrání, Tel.: 055/6748 878 • **Lučenec**, DSB Autošpeciál s.r.o., Tel.: 047/4331 102 • **Malacky**, AUTO TEAM 4x4 s.r.o.,
Tel. 034/774 66 01 • **Nitra**, BMC, s. r. o., Tel.: 037/6926 824 • **Nové Zámky**, Automobil s.r.o., Tel.: 0907 741 546
• **Piešťany**, Ela car s.r.o., Tel.: 0905 925 773 • **Poprad**, Roadex, s. r. o., Tel.: 052/7767 182 • **Prešov**, ACK Auto s.r.o.,
Tel.: 051/7480 951 • **Prievidza**, Marián Grič - MOTOPRES, Tel.: 046/5430 792 • **Trenčín**, Autotrend s.r.o.,
Tel.: 032/6401 257 • **Zvolen**, I.S.A., Tel.: 0905 609 745 • **Žilina**, A-auto s.r.o., Tel.: 041/7003 183

Akcia platí do konca októbra 2006.



SUZUKI
Way of Life!

Osviežte svoj automobil Suzuki motorovými olejmi Shell HELIX

Shell HELIX - partner Suzuki v majstrovstvách sveta JWRC



Shell
HELIX Motor oils
GIVE YOUR CAR THAT JUST SERVICED FEELING