

SVET SUZUKI

Elegancia zasnúbená s priestorom

predstavenie nového modelu

Suzuki Splash – vlna, ktorá osvieži

predstavenie nového modelu

Novinky 2008

svet motoriek



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

- 4** | aktuality
Suzuki Grand Vitara si v sériovej podobe zmerala sily v ťahaní stotónového obra
- 6** | predstavenie nového modelu
Elegancia zasnúbená s priestorom
- 8** | rozhovor s pánom I. Ozawom
Budúcnosť Suzuki pripravená na úspech
- 10** | koncept Kizashi
Predzvesť symbolu
- 11** | životný štýl
Mal som viac ako päťdesiat áut, rozhovor s J. Rážom
- 14** | predstavenie nového modelu
Suzuki Splash – vlna, ktorá osvieži
- 16** | napísali o nás
Kto bol najrýchlejší?
- 19** | cenník automobilov Suzuki
Aktuálny cenník automobilov Suzuki
- 20** | tuning
Suzuki Grand Vitara Bandit
Inšpirácia z WRC
- 22** | rallye
Vítary obstáli aj na Sibíri
v dravej konkurencii
- 24** | Monster Tajima
Nový rekord Suzuki
- 25** | Suzuki a šport
JRC v réžii Suzuki
Na ceste medzi elitu
- 30** | svet motoriek
Novinky 2008
- 34** | predstavujeme dílera
AUTO Mokráň s.r.o., Košice



6 | predstavenie nového modelu Elegancia zasnúbená s priestorom



14 | predstavenie nového modelu Suzuki Splash – vlna, ktorá osvieži



30 | svet motoriek Novinky 2008



Vážený čitateľ,

s blížiacim sa nitrianskym autosalónom prichádzame i my s druhým tohtoročným vydaním časopisu Svet Suzuki. Vo svojej premiére sa na tohtoročnom autosalóne v Nitre predstaví novinka na trhu Suzuki SX4 Sedan. Jeho predaj začína už počas konania autosalónu a nás teší, že ním rozšírime svoju stále pestrejšiu ponuku. Nitriansky autosalón nadväzuje na autosalón vo Frankfurtu, na ktorom spoločnosť Suzuki predstavila atraktívne svetové premiéry, ako je finálna verziu nového modelu Splash, koncept Kizashi a model SX4 WRC. O týchto novinkách sa na bližších stranách dočítate viac.

Rád by som Vás informoval, že spoločnosť Suzuki sa aktívne zapája do rôznych charitatívnych projektov. V lete sa začala spolupráca na projekte „Život bez násilia“, ktorý zastrešuje prvá dáma Slovenskej republiky Silvia Gašparovičová. Spoločnosť Suzuki sa zároveň stala oficiálnym partnerom Slovenskej nadácie Silvie Gašparovičovej.

Verím, že Vás v tomto vydaní zaujmú aj rozhovory s osobnosťami, ako je napr. Jožo Ráž, či novo vymenovaný generálny riaditeľ spoločnosti Magyar Suzuki Corporation Isao Ozawa. V neposlednom rade Vám predstavíme bohatú ponuku nových modelov motocyklov na nadchádzajúcu sezónu 2008 a mnoho ďalších zaujímavých informácií.

Želám Vám príjemné čítanie

Lubomír Habala

SVET SUZUKI ■ číslo 2 / 2007 / 2. ročník ■ nepredajné

■ vydáva: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, 821 09 Bratislava, IČO: 35 887 231 ■ redakčná rada: Ing. Ľubomír Habala, Ing. Andrej Ilavský, Ing. Zuzana Thomková, Mgr. art Marcela Kupčíková ■ sídlo tlačiarne: 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 ■ ■ ■ ■

Suzuki partnerom nadácie Silvie Gašparovičovej – Vzdelanie a zdravie pre všetkých

Spoločnosť MSC Suzuki Slovensko sa tradične angažuje v projektoch, ktoré majú charitatívny charakter. Slávnostným odovzdaním automobilu sa oficiálne začala v týchto dňoch spolupráca medzi MSC Suzuki Slovensko a Slovenskou nadáciou Silvie Gašparovičovej – Vzdelanie a zdravie pre všetkých. MSC Suzuki Slovensko zapožičala automobil



Suzuki Ignis, ktorý bude nadácia využívať pre potreby krízového centra v rámci projektu „Život bez násilia“. Suzuki Ignis prevzala osobne pani Silvia Gašparovičová od výkonného riaditeľa MSC Suzuki Slovensko Ing. Ľubomíra Habalu.

Hlavným cieľom krízového centra je pomoc obetiam domáceho a spoločenského násilia. Poskytuje individuálnu

pomoc a rieši situácie obetí násilia. Ako prvým pomohlo krízové centrum žene s dieťaťom – obetiam domáceho násilia – ktorým poskytuje ubytovanie a nepretržitú starostlivosť.

Viac informácií o nadácii Silvie Gašparovičovej – Vzdelanie a zdravie pre všetkých – získate na www.nadaciasg.sk.

Suzuki Grand Vitara si v sériovej podobe zmerala sily v ťahaní stotonového obra Jeho 140 koní skúšku zvládlo



Neveriacky v nemom úžase sledovali ľudia na frankfurtskom medzinárodnom letisku nezvyčajné divadlo. Suzuki Grand Vitara mala na ťažnej tyči zapriahnutý Airbus A300-600, ktorý váži 97 ton a so svojimi 55 metrami je dvanásťkrát dlhší ako Grand Vitara. Terénny automobil s pohonom všetkých kolies v sériovej podobe bez úprav s dvojlitrovým benzínovým motorom a automatickou prevodovkou bez akýchkoľvek problémov pohol vzdušným kolosom a odtiahol ho po pojazdovej dráhe.

Suzuki pomáha k návratom do života

Slovenský paralympijský výbor a Suzuki Motor Corp. darovali auto



Sprava: m. prof. MUDr. Myrón Malý, PhD, riaditeľ Národného rehabilitačného centra v Kováčovej, Isao Ozawa, generálny riaditeľ Magyar Suzuki Corp., Ján Riapoš, predseda Slovenského paralympijského výboru, Ing. Ľubomír Habala, výkonný riaditeľ MSC Suzuki Slovensko

V Národnom rehabilitačnom centre v Kováčovej sa dňa 14. júna 2007 pri príležitosti 20. výročia jeho vzniku udiala malá slávnosť. Zástupcovia spoločnosti Suzuki a Slovenského paralympijského výboru odovzdali tejto inštitúcii hodnotný dar. Symbolický kľúč od nového automobilu Suzuki Swift, ktorý odovzdal generálny riaditeľ jediného výrobného závodu Suzuki v Európe pán Isao Ozawa, prevzal riaditeľ tohto centra, pán m. prof. MUDr. Myrón Malý, PhD. Prítomní na tejto udalosti boli aj Ing. Ľubomír Habala, výkonný riaditeľ MSC Suzuki Slovensko a Ján Riapoš, predseda Slovenského paralympijského výboru.

Národné rehabilitačné centrum Kováčová je zdravotnícke zariadenie zaradené ako špeciálny ústav s celoslovenskou pôsobnosťou pre liečbu pacientov po úrazoch chrbtice s poškodením miechy, polytraumatizmoch, amputáciách, náročných operačných výkonoch na pohybovom systéme. Prvých pacientov prijalo v roku 1987. Odvtedy pomáha ľuďom s vážnymi zraneniami k návratom do normálneho života.

Pán Isao Ozawa prevzal pozíciu generálneho riaditeľa dňa 15. 5., v jeho kompetencii je aj pôsobenie Suzuki v Slovenskej republike.

Slovenská koruna silnie a ceny automobilov značky SUZUKI opäť klesajú

Vďaka silnejúcej korune Suzuki znižuje ceny automobilov už po druhý raz v tomto roku.

Tento krát sa zníženie týka všetkých modelov. Okrem toho prichádzame aj s tromi novými modelmi: SX4 1,6 GS 2WD, SX4 Sedan a Grand Vitara JLX-A s nižšou výbavou a mimoriadne priaznivou cenou. Kompletný cenník automobilov nájdete na strane 19.

Automobilka Suzuki postaví nový závod v Rusku

Rusko je obrovským trhom pre nové autá a Suzuki chce využiť ponúkané možnosti. Po pozitívnych skúsenostiach so závodom v Maďarsku teraz plánujú Japonci postaviť nový v meste Sankt Peterburg. Spoločnosť Suzuki Motor Corporation zaznamenala nárast dopytu po nových autách na ruskom trhu. Závod v priemyselnej štvrti Šušary bude mať rozlohu 243-tisíc štvorcových metrov a dohodu o výstavbe už podpísali prezident spoločnosti Osamu Suzuki i ruský minister hospodárstva a obchodu Herman Gref. Suzuki investuje približne 90 miliónov eur a výroba sa začne v druhej polovici roku 2009. Ročná produkcia montážneho závodu by mala byť 30-tisíc vozidiel Grand Vitara a SX4. Automobilka zamestná asi 500 zamestnancov.

Predajcovia automobilov Suzuki v SR

Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 • **Bratislava**, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 • **Bratislava**, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 • **Dunajská Streda**, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 • **Komárno**, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 • **Košice**, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878 • **Lučenec**, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 • **Malacky**, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 • **Martin**, MIKONA, Tel.: 043/428 1491 • **Nitra**, BMC, Tel.: 037/692 6824 • **Piešťany**, ELA CAR, Tel.: 033/774 4133 • **Poprad**, ROADDEX, Tel.: 052/776 7182 • **Prešov**, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951 • **Prievidza**, MARIÁN GRIČ-MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 • **Trenčín**, AUTOTREND, Tel.: 032/640 1257 • **Zvolen**, ZV AUTO, Tel.: 045/532 2334 • **Žilina**, A-AUTO, Tel.: 041/700 3183

Predajcovia motocyklov Suzuki v SR

Trnava, TT CHOPPERS TUNING, Tel.: 033/551 1572 • **Galanta**, HP MOTO, Tel.: 031/782 6288 • **Vráble**, JÁN BALOGH - STYX, Tel.: 037/783 1145 • **Banská Bystrica**, STYX - BB, Tel.: 048/428 5500 • **Prešov**, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951



Elegancia zasnúbená s priestorom

Na autosalóne v Nitre oslávila výstavnú premiéru ďalšia, v poradí už tretia verzia modelového radu SX4 s predĺženou zadnou časťou a karosériou typu sedan. Výrobca tak logicky nadväzuje na dvojicu mimoriadne úspešných hatchbackov a prináša alternatívu pre tých, ktorým SX4 učaroval svojim vzhľadom a koncepciou, ale potrebujú viac miesta pre batožinu.



Nová elegantná limuzína chce presvedčiť najmä nadštandardným komfortom sedenia a prepravnou kapacitou, mnoho krát tak nesmierne dôležitou pre mladé rodiny.

Dynamická predná časť s klínovitým profilom ostáva takmer nezmenená. Drobné retuše je vidieť iba na väčšej maske chladiča s výraznejším mriežkovaním a upravený bol tiež predný nárazník, ktorý v porovnaní s hatchbackom nie je až taký hlboký a mohutný. Od stredného stĺpika začína potom nová, samostatná kapitola, na ktorej "obsahu" si konštruk-

téri dali skutočne záležať, aby nepôsobila disproporčne a obstála v súťaži krásy aj so silnou talianskou konkurenciou. Výsledkom je citlivo dopasovaná stupňovitá zadná časť, ktorá veľmi elegantne nadväzuje na štylistický jazyk hatchbacku.

V interiéri sa konštruktéri podobne ako pri sesterských verziách zamerali na vyváženú kombináciu príjemného dizajnu a praktických riešení. Vďaka použitiu kvalitných materiálov a ich spracovaním na vysokej úrovni, pôsobí interiér hodnotným dojmom na pohľad i dotyk. V porovnaní s hatchbackom sa v kokpite

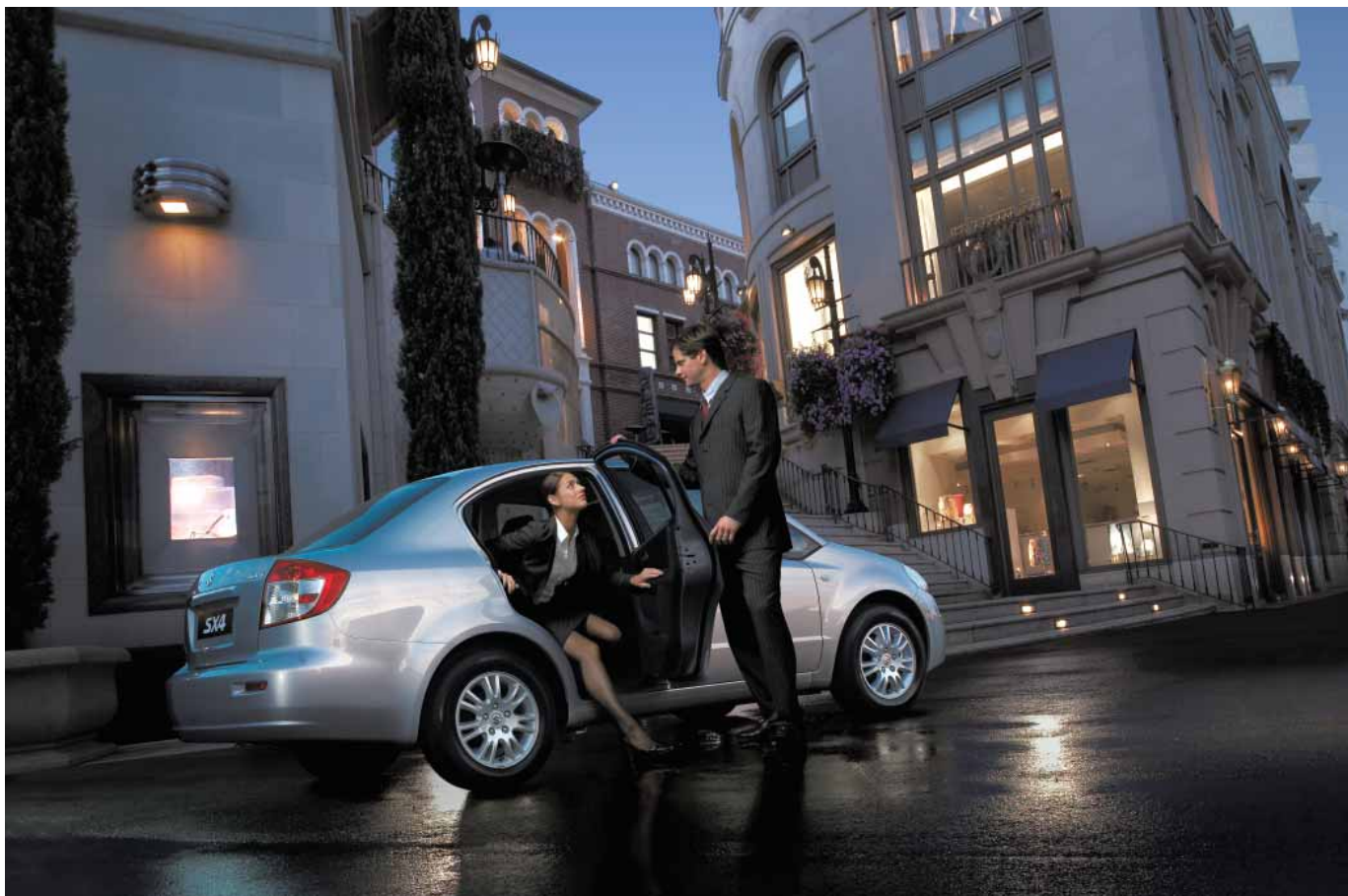
veľa nezmenilo. Vodič aj spolujazdec si budú pochvaľovať pohodlné nastupovanie do vyššie ukotvených predných sedadiel, ktoré sa zaobíde bez zbytočných gymnastických úkonov, čo ocenia nielen starší ľudia, ale napríklad aj tehotné mamičky. Samotné sedačky majú dostatočne dlhý sedák a operadlo aj pre európske typy postáv. Volant je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný, čím v kombinácii s výškovo nastaviteľným sedadlom pomáha vodičovi rýchlo a ľahko upraviť polohu sedenia podľa vlastných potrieb. Vyššie ukotvené sedadlá lepšie podopierajú nohy a aktívne tak prispievajú k oddialovaniu únavy pri cestách na dlhé vzdialenosti. Nezanedbateľným prínosom tohto riešenia je aj lepší výhľad okolo auta, na čom nesú podiel veľké presklené plochy a smerom dolu vykrojené predné trojuholníkové okienka. V snahe poskytnúť zadným pasažierom rovnako dobrý výhľad ako tým vpredu, ukotvili konštruktéri zadné sedadlá ešte o kúsok vyššie než predné. Zároveň tak prispeli k uľahčeniu komunikácie medzi cestujúcimi v prednej a zadnej časti kabíny. Kvalita sedenia vzadu v ničom nezaostáva za sedením vpredu. Sedačky majú príjemne šikmý

sklon, operadlá sú adekvátne dlhé, vďaka čomu nebudete mať opierky hlavy na úrovni krku, ale aj dlhání si budú môcť hlavu pohodlne zakloniť a oprieť. Nie však preto, že by na ňu nemali dostatok miesta. Priestorové pomery vzadu sú na túto kategóriu veľkorysé, čo pre rodičov s malými deťmi znamená, že v priestore pre nohy zadných pasažierov budú mať ešte niekoľko rokov ďalšie nezanedbateľne hlboké miesto na odkladanie vecí pre prípad, ak by im kapacita batožinového priestoru nestačila.

Ten má základný objem 515 l, ktorý sa dá zložením asymetricky delených zadných sedadiel samozrejme zväčšiť. Oveľa viac ako samotný objem je ale v jeho prípade zaujímavejší veľký vstupný otvor a vnútorný pôdorys s vykrojením do rohov, uľahčujúci prepravu zložených detských kočiarov, bicyklov, detských lyží a iných dlhých predmetov, ktoré by inak bolo treba uložiť priečne a tým sa zamedzilo využitiu plnej kapacity kufra.

Podvozok sedanu SX4 vychádza podobne ako v prípade 5-dverového hatchbacku z modelu Swift, ktorý za

svoje schopnosti na ceste žne samé úspechy. Vzhľadom na dlhšiu karosériu ale dostal pevnejší predný stabilizátor, jeho svetlá výška bola kvôli dosiahnutiu nižšieho ťažiska a teda menšej náchylnosti na bočné nakláňanie v porovnaní s cestnou 5-dverovou verziou znížená ešte o ďalších 10 mm a pruženie konštruktéri prispôbili vyslovene charakteru limuzíny. V spojení s touhou karosériou odolnou voči krúteniu, prednou nápravou so zavesením typu McPherson a torznou priečkou vzadu, ako aj s príspevom 15-palcových kolies s pneumatikami rozmeru 195/65 R15 tak ponúka perfektnú kombináciu komfortu a bezpečných jazdných vlastností. Na pohon slúži len jediný, 1.6-litrový zážihový štvorvalec s variabilným časovaním ventilov a výkonom 79/107 k, ktorý si urobil dobré meno atraktívnym pomerom dynamických schopností a spotreby (6,8 l/100 km). SX4 sedan s ním zrýchli z 0 na 100 km/h za 10,7 sekundy a ručička tachometra zastaví až na hodnote 180 km/h. Štandardne je dodávaný s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou. K dispozícii je aj 4-stupňová automatická prevodovka.





Budúcnosť Suzuki pripravená na úspech

O rozvoji jediného európskeho výrobného závodu Suzuki v Ostrihome sme sa rozprávali s jej generálnym riaditeľom Isao Ozawom.

■ Do funkcie generálneho riaditeľa Vás vymenovali iba nedávno. Aké sú Vaše prvé dojmy na novom poste?

Magyar Suzuki Corporation (MSC) je jediný výrobný závod v Európe a na pozíciu jeho generálneho riaditeľa som nastúpil v máji 2007. V súčasnosti sa kapacita MSC zvýšila na 300 000 automobilov ročne, takže je to už naozaj veľká spoločnosť. Okrem výroby som zodpovedný za predaj automobilov a motocyklov značky Suzuki v regióne Strednej Európy. Veľá vecí je pre mňa úplne nových, takže sa dá povedať, že sa ešte v niektorých oblastiach stále len zaúčam.

■ Ako dlho pracujete pre spoločnosť Suzuki?

Začal som pracovať pre Suzuki Motor Corporation v roku 1978, takže teraz pre túto spoločnosť pracujem už 29 rokov. V Japonsku neustále pretrvávajú systém celoživotného zamestnávania. Veľká časť Japoncov ide do dôchodku v spoločnosti, pre ktorú pracovali celý svoj život.

■ Môžete nám povedať, akí odborníci majú v Suzuki hlavné slovo? Sú to technici, finančníci alebo obchodníci?

Systém v Suzuki funguje tak, že vedúci pracovníci rotujú v rámci spoločnosti v pravidelných cykloch. Je jedno, aké majú vysokoškolské vzdelanie, po vstupe do spoločnosti sú na rovnakej úrovni a ich postavenie rastie odpracovanými rokmi. Postupne prejdú všetky oddelenia

(výroba, logistika, financie, predaj, marketing) a časom sa z nich stavajú univerzálni manažéri.

■ Aká je súčasná a budúca pozícia automobilky Magyar Suzuki Corporation v rámci štruktúry výrobných závodov Suzuki? Je tento závod niečím výnimočný?

MSC je pre Suzuki strategický výrobný závod, ktorí vyrába automobily pre všetky európske štáty a Turecko. V Európe máme ambiciózne plány v oblasti nárastu predaja a MSC je základom pre tento nárast.

■ U Vás pracuje aj veľa občanov zo Slovenska. Ste spokojný s ich prácou?

MSC sa nachádza hneď vedľa Štúrova a vďaka tejto blízkosti u nás pracuje už viac ako 2000 Slovákov. S kvalitou ich práce sme veľmi spokojní. Každý nový zamestnanec prejde zaškolením a po 2 týždňoch sa môže zapojiť do výrobného procesu. Okrem toho máme mnohých slovenských dodávateľov komponentov, takže môžeme konštatovať, že naše autá sú z veľkej časti slovenské.

■ Ako by ste charakterizovali prednosti automobilov značky Suzuki?

Suzuki sa snaží vyrábať svoje produkty podľa sloganu Way of Life. To znamená, že každý produkt (automobil, motocykel,

lodný motor) by mal podporiť životný štýl svojho majiteľa. A to všetko by malo byť sprevádzané vysokou úrovňou kvality všetkých našich produktov.

■ Model Swift je veľmi úspešný a zaznamenal spontánnu priaznivú reakciu publika. Aké novinky máte výhľadovo v pláne?

V marci budúceho roka sa na slovenský trh dostane novinka – model Suzuki Splash. Ku koncu budúceho roka by sme chceli predstaviť novinku v triede mini – model Suzuki Alto.

■ V Európskom závode Suzuki v Maďarskom Ostrihome schádza z výrobnéj linky každoročne aspoň jeden nový model. To znamená investície do výroby a rozvoja. Aké investície plánujete v tomto roku a v budúcnosti? Koľko nových pracovníkov prijmete po spustení výroby modelu Splash?

Tento rok zvyšujeme výrobnú kapacitu MSC na 300 000 automobilov ročne. Završili sme tak štvorročný cyklus rozšírenia výrobného závodu, počas ktorého sme investovali 1 miliardu Eur. Minulý rok sme vyrobili 164 000 automobilov. V tomto roku plánujeme vyrobiť 220 000 automobilov a na budúci rok to už bude 300 000.

■ Ako ste spokojný s výsledkami značky Suzuki vo svete a v Európe?

Čo sa týka ekonomických výsledkov, tak Suzuki dosahuje rekordné výsledky za posledných 7 rokov. Predaj automobilov neustále rastie a celkovo by sme ich mali v tomto roku predat' 2,4 milióna. Naše najväčšie trhy sú v Ázii a v Japonsku. V Európe máme v pláne predat' 340 000, čo predstavuje nárast o 10 % oproti roku 2006.

■ Prispel k tomu aj rozvoj predaja na Slovensku?

Určite áno. Veľmi ma teší silné postavenie značky Suzuki na Slovensku. Za prvých osem mesiacov 2007 sme predali 2940 automobilov, čo predstavuje nárast o 39,3 % oproti rovnakému obdobiu predchádzajúceho roka. Dostali sme sa na druhú priečku v predajnosti osobných automobilov v SR s trhovým podielom 7,5 %.

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

Je pravda, že japonskí manažéri pracujú veľmi tvrdo. To isté platí aj pre mňa. Aby som však bol efektívny, tak musím aj správne relaxovať. Na relax využívam hlavne víkendy, keď predovšetkým cestujem a spoznávam krajinu v okolí Ostrihome a keď sa pozbiera dobrá partia, tak si zahrám golf.



Suzuki Splash sa rovnako ako Swift, SX4, a Ignis bude vyrábať vo výrobnom závode v Ostrihome.



Predzvest' symbolu

Automobilka Suzuki sa rozhodla vstúpiť do strednej triedy prestížnym modelom, ktorý príde na trh v roku 2010. Prvé ohlasy budúcich zákazníkov sa rozhodla získať na tohtoročnom autosalóne vo Frankfurte. Názov Kizashi znamená predzvest' a koncept tohto auta budí rešpekt. Podobne ako pri Swift, Grand Vitare a SX4 i v prípade Kizashi stáli dizajnéri na emóciách a ponúkajú sebavedomé moderné tvary v súlade so stratégiou značky.

Technická špecifikácia

Celková dĺžka (mm): 4650

Celková šírka (mm): 1950

Celková výška (mm): 1400

Rázvor (mm): 2850

Motor: nový 2.0L 4-valcový turbo diesel

Prevodovka: 6-rýchlostná sekvenčná

Systém pohonu: i-AWD (inteligentný pohon 4x4)

Pneumatiky: 255/30R21

Kolesá: 21", deväťlúčové, hliníkové



Mal som viac ako päťdesiat áut



„Cesty sú plné nezodpovedných šoférov,“ tvrdí legenda populárnej hudby Jožo Ráž.
„Napriek tomu, že rád jazdím rýchlo, jazdím bezpečne a nikoho neohrozujem.“

Líder najpopulárnejšej Slovenskej skupiny Elán patrí nielen k najlepším hitmejkrom a muzikantom, ale aj zanietým šóférom a hlavne závodníkom. Jeho rukami prešlo niekoľko desiatok áut rôznych značiek. Posledným úlovkom do jeho automobilovej zbierky je Suzuki Grand Vitara.

■ **Čo musí spĺňať auto, pre ktoré sa rozhodnete? Čo vás presvedčilo, že ste si vybrali Suzuki Grand Vitaru?**

Myslím, že dôležité je to, ako je Grand Vitara dimenzovaná. Je optimálnej veľkosti pre Slováka, nie je ako tie veľké džípy, čo sa tu roja po uliciach. Ale na druhej strane je dosť veľká vo vnútri. Najdôležitejšie je, že má pomerne výkonný a úsporný motor. Takmer dvojlitrový turbo diesel je vynikajúci, takže sa aj hýbe. Základná výhoda je, že nemá veľkú spotrebu.

■ **Spomínate si na vaše motoristické začiatky? Na čom ste začínali jazdiť?**

Ešte ako chlapec som začínal na motorke Pionier 50, to však bolo pred sto rokmi. (Smiech) Bolo to nenormálny motocykel, išiel neuveriteľne! Ale bol maličký... Keď som mal osemnásť, tak prvé moje auto bolo Škoda 1000 MB. Tú som potom roky a roky prerábala na stále výkonnejšiu a výkonnejšiu. Až som ju nakoniec zadrel. (Smiech)

■ **Sám ste si prerábali auto?!**

Mal som, teda mám výborného kamaráta mechanika a s ním sme ho vyšpičkovali na strašný výkon, takých 90 koní. (Smiech) Dosiahla neuveriteľnú rýchlosť 160 km/h. Jednoducho – bolo to neskutočné. Neskôr som mal desiatky áut.

■ **Desiatky áut? Viete ich vôbec spočítať, koľko ich bolo?**

(Smiech) Strašne veľá. Takých päťdesiat...

■ **Kedy ste začali profesionálne závodieť?**

Neviem presne, ale bolo to asi v deväťdesiatich rokoch.

■ **Zažili ste pri závodoch aj nejaké kuriózne situácie?**

Zažil som rôzne situácie a bolo ich dosť. V Poznani, keď som chcel predbehnúť dve autá, tak sa začali predo mnou tukať a nedali mi šancu. Keďže som nemal kam ísť, tak som to v stošesťdesiat kilometrovej rýchlosti napálil rovno do zvodidiel. Ľudia





sa rozpíchl ako vrabce. Z auta zostal úplný šrot. Alebo, keď som manželku pozval na závody do Brna. Prvé kolo technická pasáž, rútilo sa asi 40 áut, jeden ma navihol, spravil som štyri saltá priamo pred ženou. Infarktová situácia, všetci mysleli, že je po mne.

■ Máte za sebou aj nejaké úspechy. Môžete prezradiť aké?

Áno, bol som majster Slovenska v jazde na autách do 1600 cm³. Cez VIP CUP som sa dostal na závodnú dráhu a už som jednoducho odtiaľ nechcel odísť, pretože to je nenormálny pocit, neuveriteľná zábava. Tak som zostal závodit'. Na to, že sme boli

amatéri, sme boli dosť úspešní. Usporiadatelia radi videli, keď tam mali slávnych usmievajúcich sa ľudí. No nepáčilo sa im, keď sa nám darilo a začali sme vyhrávať. Mali sme dosť problémov.

■ Robili vám podrazy? Ako sa to prejavovalo?

Hmm, áno. Robili podrazy. Napríklad, mali sme uvoľnené šróby na kolesách... Čo je dosť nebezpečné, pretože dosahujú sa tam obrovské rýchlosti...

■ Aký je váš rýchlostný rekord?

Neviem presne, ale takých dvestoosemdesiat až tristo kilometrov za ho-

dinu. Veľké rýchlosti som dosahoval na motorkách aj na autách. Vždy som totiž inklinoval k silným vozidlám, niektoré dosahovali rýchlosť tých 280 kilometrov za hodinu. To sú jednoducho vozidlá, na ktorých ma na týchto cestách nikdy nikto nepredbehol.

■ S dodržiavaním rýchlosti máte teda asi poriadny problém. Koľko ste zaplatili na pokutách?

(Smiech) Ani sa nepýtajte! Ale ešte stále mám doklady, to je dôležité. A pokuty za rýchlosť? Tak za tie som zaplatil strašne, strašne veľa peňazí. Ale jazdím rozumne, neriskujem a nikoho neohrozujem. Ale keď sa dá, tak jednoducho idem!

■ Čo vás dokáže na cestách najviac rozčúliť?

Blbci. Tí sú všade, aj na cestách. To sú nezodpovední ľudia, ktorí vás dokážu ohroziť bezdôvodne a beztrešne. Vyvalia sa na vás z bočných ulíc, kašľú na bezpečnosť. Najhoršie je, že s takými nič nezmôžete. Ak sa aj ozvete, tak na vás vyťahne pištoľ. Už sa mi to raz stalo.

■ Vytiahli na vás zbraň? Ako ste to riešili?

Keď vystupovala moja mama z auta pred domom. Išiel som ju odprevadiť do brány. Chlapík zastavil za mnou, pokojne ma mohol obísť. Bol drzý, nervózne na mňa vytruboval, blikal. Keď som sa ho spýtal, aký má problém, vytiahol na mňa pištoľ. Tak som mu povedal, nech teda vystrelí. Na to sa otočil a odišiel preč.

■ Čo sa týka vašej hudobnej práce, nechystáte nejaký koncert?

My koncertujeme veľmi málo, pretože málokedy nám to dokážu zaplatiť. To je celý problém. Chceli by sme hrať viac, ale nie je šanca. Najbližšie máme veľký koncert v Myjave. Potom na jeseň možno budeme hrať v Amerike.

■ A nejakého nového cédečka sa nedočkáme?

Robíme na jednom už pár rokov. Problém je ten, že urobiť niečo nové je stále ťažšie. Tým, že už máme 20–30 cédečiek za sebou, niektoré sú mnohoplatinové, a tak je latka položená veľmi vysoko. Očakávania sú obrovské. Sú takí, čo čakajú, kedy už konečne urobíme niečo, čo nebude dobré. A preto je to veľmi ťažké.



Suzuki Splash – vlna, ktorá osvieži

V Európe nastáva boom najmenších áut. Jazdiť najmä po meste s malým ekologickým autom sa stáva výrazom vzdelania, rozumu a uvedomeného postoja k životnému prostrediu.



V niektorých veľkých mestách už platí a inde sa chystá prirodzený a rozumný zákaz vjazdu áut kategórie SUV. V Taliansku sa napríklad najmenších osobných áut predá takmer 30 %. Aj najmenšie autá musia spĺňať bezpečnostné predpisy a stále ťažia z nižšej

hmotnosti. Relatívne malé motory preto spĺňajú vysoké dynamické nároky pri nízkej spotrebe a malých emisiách oxidu uhličitého. Po Swift, Grand Vitare a SX4 je Splash štvrtým novým modelom Suzuki za posledné tri roky. Pokračuje vo filozofii „Way of Life“ a je

vyjadrením stratégie vytvárať modely, ktorými sa budú nadchýňať zákazníci po celom svete. Splash sa bude vyrábať v závode v Ostrihome spolu s modelmi Swift, SX4 a Ignis. Spoločnosť Suzuki plánuje v Európe predáť ročne okolo 60 000 Splashov.

„Splash bol navrhnutý na základe úplne nových kritérií a šitý na mieru európskym zákazníkom,“ vysvetľuje Toshihiro Suzuki, hlavný projektový technik.



Suzuki Splash je zameraný predovšetkým na mladé rodiny. Jeho dominantnými vlastnosťami sú preto priestranosť, variabilita a hospodárnosť. Napriek tomu je elegantný a má moderný svieži dizajn. Vedúci tímu dizajnérov Akira Kamio má iba 44 rokov a pracoval aj na karosérii modelu Swift. Na autosalóne v Paríži v septembri 2006 predstavili štúdiu budúceho modelu Splash. Odozva na koncept bola priaznivá, čo bolo pre Akiru Kamia potvrdením, že si pri navrhovaní nového modelu zvolili správnu cestu. Jedno je isté: Splash bude významným hráčom v segmente

mini MPV. Dĺžka 3,72 metra je ideálna na parkovanie, zároveň však poskytuje dostatok priestoru pre päť cestujúcich a batožinu (225/1050 litrov). Rázvor je 2350 milimetrov.

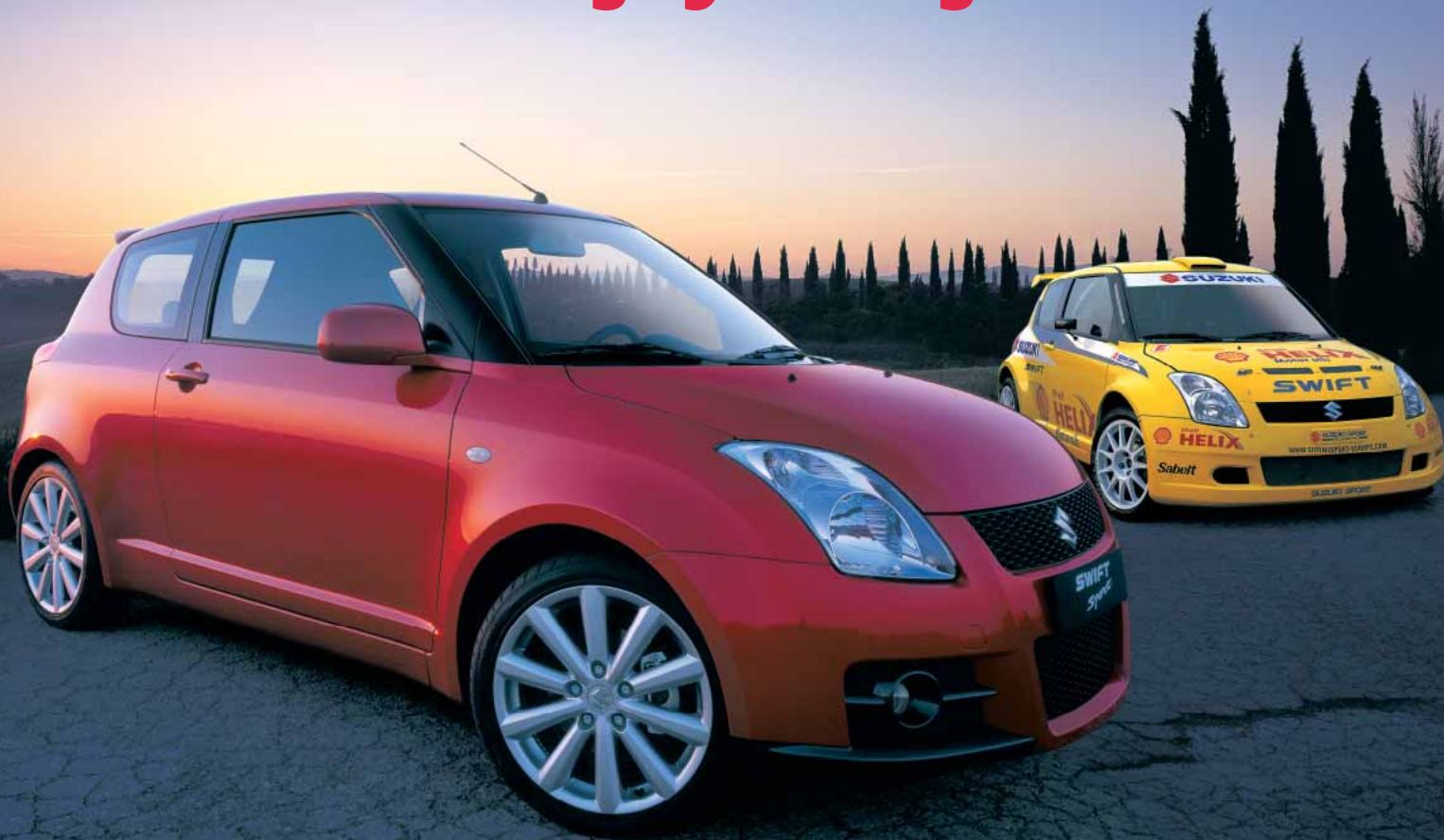
Splash sa u nás začne predávať na jar 2008, od začiatku sú plánované tri motory. Základom bude úsporný trojvalcový 12-ventilový benzínový motor s objemom 1.0 litra. Výkonom 65 koní (48 kW) a maximálnou rýchlosťou 160 km/h však zahanbí aj väčšie objemy. Druhým benzínovým motorom je štvorvalec 1.2 16 V s rovnako nadpriemerným výkonom 86 koní (63 kW). Jeho zvláštnosťou je

zdvojený nasávací kanál s prídavnou klapkou. Pri nízkom zaťažení prúdi do valcov zmes cez úzky kanál vyššou rýchlosťou a výsledkom je nižšia spotreba a priaznivý priebeh krútiaceho momentu. Maximálna rýchlosť s motorom 1.2 je 174 km/h. Pre naftofilov je určený už osvedčený motor. Má objem 1.3 litra, 16 ventilov a vstrekovanie common rail. Výkon 75 koní (55 kW) a najmä krútiaci moment 190 Nm sú zárukou dynamiky a zároveň priemernej spotreby pod 5 litrov na 100 kilometrov. Na želanie bude mať naftový štvorvalec aj filter pevných častíc.



Pri navrhovaní modelu Splash kládli konštruktéri veľký dôraz na bezpečnosť. Prvky aktívnej bezpečnosti zahŕňujú ABS, elektronické rozdelenie brzdných síl a ESP. K prvkom pasívnej bezpečnosti patrí šesť airbagov, spevnený priestor pre cestujúcich a napínače bezpečnostných pásov na predných sedadlách.

Kto bol najrýchlejší?



Populárne osobnosti jazdili na Suzuki Swift Sport

(Prevzaté z časopisu STOP)

V redakcii Stop z času na čas pripravujeme akcie s populárnymi osobnosťami. Väčšinou je to súťaž o to, kto má najnižšiu spotrebu, ale teraz sme zavolali päť osobností z televíznej obrazovky, aby súťažili, kto je najrýchlejší. Pozvali sme moderátorky Ivetu Malachovskú, Eriku Judíniiovú, herečku Zuzanu Kaprálikovú, hercov Iva Hlaváčka a Petra Sklára. Prišli na skúšobnú dráhu do bratislavskej Autoškoly 1. Je to krátka dráha plná zákrut a ešte sme na ňu postavili tucet kuželov.

A teraz príde to hlavné! Automobil Suzuki Swift Sport. Toto trojdverové autíčko je vypracované do detailov a športové charakteristiky z neho priam sršia. Krásne vyfarbené do modra, vzadu dvojica chromovaných výfukov, auto je ospoilerované, veľké sedemnástky kolesá s peknými zliatinovými diskami, moderné športové anatomické sedadlá, elegantný interiér na prístrojovom paneli a nerezové športové pedále. Najpodstatnejšia vec je však pod kapotou. Štorvalcový motor 1,6 vvt s výkonom 125 koní. Skvelý výkon na také malé auto s vynikajúcim zvukom motora. Malý Swift dokáže ísť rýchlosťou 200 km/h a zrýchli z 0 na 100 km/h za 8,9 s. Malé žihadlo, ktoré má pritom veľmi dobrú kombinovanú spotrebu iba 7,2 l na 100 km.

Naším hosťom sa autíčko páčilo a cítili sa skoro ako pretekári. Najprv si každú trasu autom prešiel, a potom sa

dvakrát meral čas každému z nich a ten lepší sa zarátal do výsledkov. Zuzana Kapráliková už dvakrát vyhrala našu súťaž na spotrebu, ale jazda na rýchlosť je presný opak a tu sa jej až tak nedarilo. Našťastie, každému bolo jasné, že ide o to, získať čo najlepší čas, pretože raz pred rokmi sa jeden účastník nášho testu na spotrebu po dojazde spýtal, aký má čas. Mal samozrejme najlepší, lebo ostatní jazdili na spotrebu. V tomto teste zvíťazil herec Ivo Hlaváček a bolo hneď po štarte jasné, že vyhrá. Jediný mal športový grif, pneumatiky hvižďali, aj v zákrutách išiel bez strachu, bolo vidieť, že to má v rukách.

Aj keď trasa bola krátka, športové autíčko dostalo zabrať a bolo vidieť, že veľa dokáže, pretože pod kapotou sa skrýva netušená sila. Je to auto pre milovníkov rýchlosti, a preto bude na týždeň v dobrých rukách vífaza.



Iveta Malachovská

časy – 45:62 a 45:75 s

„Nenávidím vodičov, ktorí počas jazdy telefonujú.“

1. Leto trávim najradšej pri mori, mám veľmi rada grécke ostrovy alebo slnečný Egypt, kde som bola už päťkrát. Oblubujem aj relax na horách, tento rok sa teším do Podbanského, kde spolu s rodinkou budeme zbierať hríby.

2. Ja som dopravnú nehodu našťastie ešte nezavinila, ale mám jednu sympatickú príhodu, kedy jeden vodič vo Felícii do mňa zozadu t'ukol na Bajkalskej ulici, jednej z najfrekventovanejších križovatiek v Bratislave. V tom aute dokonca sedela na zadnom sedadle moja dcérka, ale ten chlapec čo sedel za volantom geniálne zareagoval. Vyskočil z auta a začal sa radosť – „Jéj to ste vy? Vždy som sa s vami chcel stretnúť.“ Nemusel mi však pri tom nabúrať moju Lagunu (smiech). Mladík sa volal Vratko a v ten deň mal meniny. Nakoniec sme išli do bočnej uličky, kde prišli policajti a čo ma šokovalo, obidvaja sme museli fúkať. Takže takýto mám zážitok, inak sa snažím jazdiť veľmi opatrne, ale občas sa mi podarí pri cúvaní t'uknúť nárazníky, alebo naopak mne nejaký dobrák zanechá svoj lak na mojom aute, no nie je to nič vážne.

3. Keď som si vedomá dopravného priestupku, tak pokuty vždy platím a nesnažím sa s policajtní vyjednávať. Pred časom som sa ponáhľala a zastavili ma policajti. Povedala som im, že som si vedomá toho, že som išla rýchlo, ale ponáhľam sa, tak nech im môžem zaplatiť čo najskôr. Už som išla vyberať z peňaženky peniaze, keď mi pán policajt povedal, aby som odišla bez zaplatenia, keď sa tak strašne ponáhľam.

4. Pretekárske chůt'ky za volantom mám len vtedy, keď vidím pred sebou l'udí, ktorí spomaľujú pre svoju neschopnosť a nesústredenosť. Lebo si myslím, že aj starší l'udia jazdia výborne, len sú možno menej

sústredení. Nenávidím l'udí, ktorí telefonujú za volantom a nemôžem pochopiť, keď už má niekto auto, prečo si doň nemôže kúpiť Bluetooth. Ja ho používam v každom aute a nemám s ním žiadne problémy. A Bratislava je v podstate taká malá, že tu nie je ani miesto sa pretekársky realizovať, pretože dupnete na plyn a hneď je tu nejaký semafor. V aute sa snažím skôr relaxovať, zažívať príjemné chvíle a nerozčuľovať sa. Automobil beriem ako prostriedok, ktorý ma dostane z jedného miesta na druhé.



Erika Judíniová

časy – 49:09 a 51:12 s

„Všetky nehody sa mi stali na tej istej ceste.“

1. Smotánka má dvojmesačnú pauzu, takže si počas prázdnin určite pôjdem oddýchnuť k rodičom a niekde k moru. Budem sa snažiť relaxovať a vynechávať z môjho programu rôzne žúry a oslavy, ktoré sú súčasťou mojej práce.

2. Mala som už tri nehody, ale vždy som bola ich obeťou. Paradoxne, všetky sa mi stali na Lamačskej ceste počas cesty do Markízy alebo naspäť. Prvýkrát do mňa napálili robotníci, ktorí si ma nevsimli a vtláčili ma do kamiónu. Druhý raz som zastavila na červenú a zozadu do mňa t'ukol jeden mladík, ktorý len nedávno dostal vodičák a na mokrej ceste neodhadol bezpečnú vzdialenosť. A posledný krát mi do cesty z vedľajšej ulice vběhol nákladniak, ale ani v jednom prípade sa mi našťastie nič nestalo.

3. Nikdy som pokutu ešte neplatila a s policajtní mám len príjemné zážitky. Ešte pred 10 rokmi som platila možno 100 korún za prekročenie rýchlosti o 10 km/h, ale to bolo veľmi dávno.

4. Čím som staršia, tým som triezvejšia a po tom, čo som absolvovala tieto nehody sa snažím riadiť veľmi disciplinovane, dodržiavať rýchlosť, neblokovať ostatných vodičov a nezavádzať na ceste. Absolútne odsudzujem alkohol za volantom, je to asi to najhoršie, čo môže vodič urobiť.



Preteky/Otázky

1. Ako zvyčajne trávite leto?
2. Mali ste už niekedy automobilovú nehodu?
3. Ako často platíte pokuty, máte nejaké príjemné i nepríjemné zážitky s policajtní?
4. Máte niekedy za volantom pretekárske chůt'ky?



Ivo Hlaváček

časy – 37:00 a 37:87 s

„Riadiť sa heslom – pomalšie ďalej zájdeš.“

1. Práve teraz som sa vrátil z ruského Soči, kde som bol na futbalových majstrovstvách sveta umelcov a 10. júla odchádzam na dvojtýždňovú dovolenku do Chorvátska.

2. Musím si zaklopať, mojou vinou nie, ale dvakrát mi vybehli vodiči z vedľajšej ulice na STOP-ke, takže som do nich zboľku nabúral, ale ja som ešte nehodu nezapríčinil. K druhým vodičom som sa vždy zachoval korektné, v prvom prípade mi nečakane do cesty vošla žena, ktorá nafúkala 2,8 promile a spôsobila mi škodu za 80 000 Sk. Druhýkrát mi skrížil cestu chlap z jednej mobilnej spoločnosti a auto mal z požičovne. Nenahlásil nehodu poisťovni a mal som kvôli tomu zbytočné problémy, lebo škoda sa vyšplhala až na 160 000 Sk.

3. Policajtní musím pochváliť, nemal som doteraz s nimi žiadne nepríjemnosti. Čo ma trápi, tak u nás je taký zvyk, že ak

zbadáme policajtov, stiahne sa nám zadok. Keď som bol ešte v západnom Nemecku, tak tam sa ľudia radovali, ak uvideli policajta. Tiež by som chcel k nim nadobudnúť taký vzťah, ide to síce pomaly, ale funguje to. Minule sa mi stala taká príhoda, keď som nevidel STOP-ku a vbehol som na hlavnú cestu. Mal som zaplatiť 2000 Sk a už som ich vytáhal z vrečka, keď sám policajt začal zjednávať cenu, nakoniec som si s ním podal ruku a odišiel ľahší len o 500 korún.

4. Nikdy som za volantom nemal pretekárske chůtky. Otec ma naučil, že pomalšie ďalej zájdeš a podľa tohto príslovia sa snažím riadiť. Odsudzujem podobné akcie, ako bola napríklad nedávno Gumball 3000. Keď som mal 19, chodil som s kamarátmi na lyžovačky do Jasnej. Mali sme škodovku 1000 a súťaží sme, kto tam príde skôr. V tom čase bola diaľnica len po Trnavu a potom rôzne vedľajšie cesty, takže sme nemohli ísť príliš rýchlo. V súčasnosti neznášam na cestách rôznych samovrahov, pirátov a majstrov sveta, ktorí dostanú vodičský preukaz a približne do 35 rokov jazdia rýchlo, nezodpovedne a ohrozujú ostatných. Jazdím radšej pomalšie, rýchlejšim vodičom sa aj pokloním a pustím ich pred seba. Pretože nehoda môže prísť v zlomku sekundy a pre mňa je dôležitejšie zdravie, šťastie a vidieť svojich blízkych.



Zuzana Kapráliková

časy – 47:03 a 50:01 s

„Hneď v prvý deň držania vodičského preukazu som musela fúkať.“

1. Na letné prázdniny sa veľmi teším, ale nemám ešte konkrétne plány. S priateľom sa chystáme do Slovenského raja. Toto je prvý rok, čo nebudem v rôznych táboroch, kde som po minulé roky robila

vedúcu a bolo to pre mňa typické trávenie prázdnin.

2. Nehodu, ktorú by som zapríčinila ja, som ešte nemala, ale raz do mňa narazila mladá dievčina, ktorú som musela dokonca upokojuvať, ale nebolo to nič vážne.

3. Hneď prvý deň, ako som dostala vodičák, som išla v Škode 1000 a viezla som kamarátov z krčmy, takže celé auto kvôli nim zapáchalo alkoholom. Bolo jedenásť hodín večer a videla som iba jedno auto, tak som na STOP-ke nepribrzdila. Nanešťastie to boli policajti, ktorí ma zastavili. Ospravedlňovala som sa, že inokedy by som určite zastavila, ale teraz je už neskoro a bolo tu iba jedno auto, čo ste boli práve vy. Kamarát mal zle zatvorené dvere a nebol pripútaný, tak počas brzdenia skoro vypadol z auta. Potom som ešte neskoro vypla smerovku po odbočení, čo som ospravedlnila tým, že som si práve urobila vodičák a v tom aute tá smerovka pípala a tu bola ticho. Policajti cítili z kamarátov alkohol, tak som musela okamžite fúkať, no ja som samozrejme nepila. Pustili ma bez pokuty, ale hneď v prvý deň s mojim vodičákom som musela prejsť dychovou skúškou.

4. Rada šliapnem na plyn, ale len na miestach, kde je široká, rovná a prázdna cesta, pretože zákruty vo väčších rýchlostiach mi robia problémy a prechádzam ich opatrne.



Peter Sklár

časy – 41:60 a 43:94 s

„Pretekárske obdobie svojho života mám už za sebou.“

1. Cez letné prázdniny chodievame vždy s autom na dovolenku do Dalmácie.

2. Nehodu, ktorú by som zapríčinil ja, som mal iba jednu, keď som neskoro zabrzdil, narazil som do vpredu stojaceho auta a rozbil si predné sklo. Vážnejšiu haváriu som našťastie ešte nemal.

3. Na to, ako často šoférujem, tak ich je naozaj málo.

4. Mám už dvoch synov, Mat'a a Miša, a postupne s vekom som si uvedomil, že pretekárske obdobie svojho života mám už za sebou. Skôr sa snažím dosiahnuť čo najmenšiu spotrebu, pretože to je najvyššia položka v mojich mesačných výdavkoch. Občas síce, keď sa ponáhľam na predstavenie trošku zrýchlim, ale inak sa snažím jazdiť ohľaduplne ako každý iný vodič.



Swift Swift Sport



	Cena s DPH
1,3 3 dv. GC, ABS	285 000 Sk
1,3 3 dv. GC, ABS, AC	320 000 Sk
1,3 3 dv. GS, ABS, AC	395 000 Sk
1,3 3 dv. GS, ABS, AC, MTA	420 000 Sk
1,5 3 dv. GS, ABS, AC	420 000 Sk
1,5 3 dv. GS, ABS, AC, AT	445 000 Sk
1,3 5 dv. GC, ABS	300 000 Sk
1,3 5 dv. GC, ABS, AC	335 000 Sk
1,3 5 dv. GLX, ABS, CD	340 000 Sk
1,3 5 dv. GLX, ABS, AC, CD	375 000 Sk
1,3 5 dv. GS, ABS, AC	410 000 Sk
1,3 5 dv. GS, ABS, AC, MTA	435 000 Sk
1,5 5 dv. GS, ABS, AC	435 000 Sk
1,5 5 dv. GS, ABS, AC, AT	460 000 Sk
1,3 5 dv. GLX, 4x4, ABS	410 000 Sk
1,3 5 dv. GLX, 4x4, ABS, AC	445 000 Sk
1,25 DDiS 5 dv. GLX, ABS, AC	445 000 Sk
1,6 3 dv. SPORT, ABS, ESP, AAC	499 000 Sk

Ignis



1,3 GA, ABS	279 000 Sk
1,3 GC, ABS	299 000 Sk
1,3 GC, ABS, AC	334 000 Sk
1,3 GLX, ABS	336 000 Sk
1,3 GLX+, ABS, AC	383 000 Sk
1,3 GLX, 4x4, ABS	380 000 Sk
1,3 GLX, 4x4, ABS, AC	415 000 Sk
1,3 GS, ABS, AC	406 000 Sk
1,5 GS, 4x4, ABS, AC	465 000 Sk
1,25 DDiS GLX, ABS	410 000 Sk
1,25 DDiS GLX, ABS, AC	445 000 Sk

SX4 SX4 Sedan



1,5 GC, ABS	369 000 Sk
1,5 GC, ABS, AC	404 000 Sk
1,5 GLX, ABS	409 000 Sk
1,5 GLX, ABS, AC	444 000 Sk
1,5 GS, ABS, AAC, MP3	494 000 Sk
1,6 GS, ABS, AAC, MP3	519 000 Sk
1,6 GS 4x4, ABS, ESP, AAC, MP3	567 000 Sk
1,9 DDiS GC, ABS, AC	499 000 Sk
1,9 DDiS GS, ABS, AC	579 000 Sk
1,9 DDiS GS, ABS, AAC, MP3	584 000 Sk
1,9 DDiS GS 4x4, ABS, ESP, AC, MP3	654 000 Sk
1,6 Sedan, ABS, AAC, MP3	503 000 Sk
1,6 Sedan, ABS, AAC, MP3, AT	531 000 Sk

novinka

novinka

novinka

Jimny



1,3 JLX, ABS	509 000 Sk
1,3 JLX, ABS, AC	544 000 Sk

Grand Vitara



1,6 VVT 3 dv. JX-A, ABS, AAC	697 000 Sk
2,0 5 dv. JLX-EL, NAVI, ESP, AAC	889 000 Sk
1,9 DDiS 5 dv. JLX-A, ABS, AAC	838 000 Sk
1,9 DDiS 5 dv. JLX-EL, NAVI, ESP, AAC	939 000 Sk
1,9 DDiS 5 dv. SE, ESP, AAC	906 000 Sk

novinka

špeciálna ponuka

príplatok za metalízu

11 000 Sk

Informácie na www.suzuki.sk majú informatívny charakter. Spoločnosť MSC – Suzuki Slovensko, o. z., si vyhradzuje právo na zmenu oproti údajom a vyobrazeniam modelov a špecifikácií zobrazených a popísaných v tomto cenníku bez predchádzajúceho upozornenia. Cenník je platný od 27. 9. 2007.

Suzuki Grand Vitara Bandit



Conceptcar Bandit vznikol z nadšenia holandského importéra značka Suzuki, ktorý sa chcel predviesť na amsterdamskom autosalóne niečím výnimočným.

Kto už niekedy riadil Grand Vitaru poslednej generácie určite uzná, že to je vážny off road z hľadiska jazdných vlastností, ale vyzerá pomerne kultivovane a civilizovane. Holanďania sa síce rozhodli tuningom pritvrdiť terénu vážnosť a údernosť, ale akýže by to bol tuning, keby sa zároveň nepoužili v interiéri lepšie a luxusnejšie materiály a nepridali by poriadne „multimediálne DVD“ prehrávače a zosilňovače a reproduktory.

Grand Vitara Bandit nevznikla po tuningovej improvizácii, ale ako seriózny projekt. Na začiatku to boli skice a návrhy dizajnéra, potom podrobne rozpra-

cované kresby detailov a nakoniec dielenské výkresy. Ústredným mottom boli vodné športy. S banditom sa dá pohodlne dostať aj k tej najodľahlejšej divokej rieke, pretože oproti bežnej Vitare má o 30 centimetrov vyššiu svetlú výšku.

Hlavnú pozornosť si pri prestavbe vyžadovala predná časť karosérie. Predné čelo muselo ísť preč, nakoniec aj blatníky. Vpredu namiesto toho pribudol mohutný rám tvaru písmena H s predĺženou strednou priečkou. Nová je aj predná kapota a všetky štyri blatníky, ktoré museli aspoň čiastočne prekryť nové obrovské kolesá. Súbežne s vonkajšími úpravami muselo ísť všetko von aj zvnútra. Palubná doska, sedadlá, stropné obloženie i výplne dverí. Všetko dostalo nové kožené obloženie z bielej a čiernej kože.

Uprostred rámu vpredu pribudol výkonný navigiák a štyri svetlomety. Na strechu tvorcovia zabudovali ešte päť ďalších svetlometov. Celá karoséria vrátane nových dielcov dostala nový snehobiely lak.



Inšpirácia z WRC

Prototyp Suzuki SX4 Zuk vznikol v Kalifornii ako súčasť projektu 2007 Live Vehicles.



Zuk je príkladným spojením decentného tuningu a účelných úprav podriadených výkonu a jazdným vlastnostiam. Suzuki SX4 Zuk ako keby dal za pravdu slávnemu architektovi Adolfovi Loosovi, ktorý pred sto rokmi vyhlásil, že ornament je zločin. Ani Zuk nezdobia žiadne tuningové ornamente, ale krásne ladené výfuky, päťlúčové kolesá s pneumatikami Toyo, ktoré majú rozmery 245/40 R19. Pod prednou kapotou sa skrýva dvojitrový

turbo motor ozdobený lesklými výfukovými zvodmi. Ako klišé kategórie World Rally Car znie údaj výkonu – 300 koní. Krútiaci moment sa na obe nápravy prenáša cez päťstupňovú mechanickú prevodovku a tri diferenciály. Interiér sa vyrovná bez zvyšku pravému pretekárskemu autu. Dve anatomické športové sedadlá, široké šesťbodové bezpečnostné pásy, volant Sparco a palubná elektronika MXL, ktorá skvelo dopĺňa karbónovú palubnú dosku.



Vitary obstáli aj na Sibíri v dravej konkurencii

Je veľa automobilových súťaží, niektoré sú slávne, lebo majú dlhú tradíciu, iné sú také ťažké, že sa stali výzvou i keď riskantnou. Nemeckí usporiadatelia vymysleli Transsibírsku rely, ktorá vedie z ruskej Moskvy do mongolského Ulanbátaru.



Trat' merala 7 108 km a bola rozdelená na 14 etáp.



Takto vyzerá v Mongolsku čerpacia stanica.



Pred štartom posádky Suzuki trénovali a testovali autá.



Žltá Grand Vitara najmladšieho jazdca Larsa Kerna pri štarte na Červenom námestí v Moskve.

Ročník 2007 mal 14 celodenných etáp a jeho trať merala 7108 kilometrov. Na trať boli zaradené rýchlostné skúšky, kde sa meral čas ako na normálnej rely a viedli cez pohoria Ural, Altaj a púšť Gobi. Trať bola mimoriadne náročná. Štartovné sa platilo 1700 eur a usporiadatelia si stanovili, že štart povolia maximálne 35 tímom. Z Červeného námestia v Moskve odštartovali posádky na 4549 kilometrov súťaže po ruských tratiach a 2559 kilometrov po mongolských. Väčšina posádok (29) štartovala na automobiloch Porsche Cayenne, dve s Mercedesmi G a ML, jedna s Toyotou a jedna na aute kórejskej značky SsangYong. Dve žlté trojdverové Grand Vitary na štarte nechýbali – vynikali svojou žltou farbou.

Medzi najpopulárnejšie postavy na štarte patrilo nesporne Nemeckému Armin Schwarz, bývalý majster Európy v rely a naposledy jazdec tímu Škoda Motorsport v majstrovstvách sveta. Hviezdou bol aj Francúz Rene Metge, trojnásobný víťaz Dakaru. Nás však najviac zaujímali posádky na žltých Grand Vitarách. Najmladším jazdcom bol devätnásťročný Nemecký Lars Kern s Grand Vitarou

1,9 DDiS, ktorý jazdí doma Rally Suzuki Cup. Spolujazdca mu robil Daniel Van Kan. Druhú Suzuki Grand Vitaru obsadili dve Nemky. Pilotka Katja Poensgenová (30 rokov), bývalá motocyklová pretekárka a jej spolujazdkyňa Petra Rutzková. Autá Suzuki Vitara boli takmer sériové, naftové motory s objemom 1,9 litra mali približne 150 koní, zrýchlenie z 0 na 100 km asi za 12,8 sekundy. Najväčšou viditeľnou úpravou bolo nasávanie vzduchu vyvedené až na strechu. Neboli to však mimoriadne výkonové hodnoty, keď si uvedomíme, že väčšina áut mala benzínové motory V8 s objemom 4,8 litra a výkonom 385 koní.

V cieľi sa nakoniec radoval z víťazstva Američan Rod Millen, bývalý víťaz slávneho kopca Piakes Peak s novozélandským navigátorom Richardom Kesleyom. Najväčšie prekvapenie však spôsobil mladík Lars Kern so Suzuki Grand Vitarou, keď dorazil do Ulanbátaru na štvrtom mieste obklopený Cayennami s viac ako s dvojnásobnými výkonmi. Katja a Petra skončili na šťastnom trinástom mieste, čím porazili Armina Schwarza o 3 miesta.

Výsledky **TRANSYBERIA** 2007

- 1. Millen Rod** / Kelsey Richard, Porsche Cayenne, Team North America 2, 13:42:28.59
- 2. Tognana Antonio** / Cassina Carlo, Porsche Cayenne, Team Italy + 00:17:19.48
- 3. Abdulla Adel** / Lutteri Norbert, Porsche Cayenne, Team Qatar + 00:23:14.42
- 4. Kern Lars** / van Kan Daniel, Suzuki Grand Vitara, Jungster Team + 01:12:23.44
- 5. Soler Pau** / Peinado Laia, Porsche Cayenne, Team Ibérica + 01:19:21.80
- 6. Garnham Simon** / Garnham Matt, Toyota Landcruiser, The Big White Box + 01:44:10.14
- 7. Metge Rene** / Reisser Silvain, Porsche Cayenne, Team France + 02:15:23.80
- 8. Schmidt Oliver** / König Thomas, Porsche Cayenne, Team + 02:39:34.85

<http://www.transsyberia-rallye.com/>

Nový rekord Suzuki

Prezident Suzuki Sport Nobuhiro Tajima zvíťazil v pretekoch Pikes Peak a zapísal si nový rekord trate.

Dlhých trinásť rokov odolával rekord najznámejších pretekov automobilov do vrchu nazývaných Pikes Peak, ktoré sú považované za neoficiálne majstrovstvá sveta. Rekord prelomil Nobuhiro „Monster“ Tajima a pôvodný najlepší čas Roda Milena (10'4''060) z roku 1994 prekonal o takmer 4 sekundy.

Prezident športového oddelenia automobilky Suzuki, Tajima vyhral 85. ročník medzinárodných pretekov do vrchu Pikes Peak časom 10'1''408, ktorý bude zapísaný aj do Guinnessovej knihy rekordov. Vozidlo Suzuki XL7 Hill Climb Special, s ktorým tento úspech dosiahol, nemá nič spoločné so sériovým modelom. Ide o špeciál poháňaný dvojicou turbodúchadiel preplňovaným zážihovým šesťvalcom objemu 3,6 litra s výkonom 730 kW (1007 k) pri 8500 ot/min a krútiacim momentom 998 Nm. Vozidlo vrátane jazdca váži 1190 kg a dlhé je 5,3 m.



Prezidenta divízie Suzuki Sport prezývajú Monster, pre jeho úžasný dravý štýl jazdy. V skutočnosti sa volá Nobuhiro Tajima. Narodil sa 28. júna 1950 a keby bol Európan, jeho meno by sme azda skloňovali rovnako často ako mená Juha Kankkunen, Markku Alén, Walter Rohrl, či Ari Vatanen. Rely začal jazdiť už v roku 1968 a jeho zbierka úspechov je naozaj bohatá. Vyhral napríklad triedu A5 na Rally Olympus v USA v roku 1988, teda v čase, keď bol táto súťaž započítavaná do majstrovstiev sveta.

Monster Tajima je jedným z mála šéfov továrenských tímov, ktorý popri vykonávaní svojej funkcie ešte zasadne do kokpitu pretekárskeho špeciálu. Okrem toho, že už takmer 20 rokov (od roku 1988) sa pravidelne zúčastňuje pretekov Pikes Peak, aktívne sa tiež podieľa na vývoji všetkých súťažných vozidiel Suzuki pre majstrovstvách sveta v rely. Ako šéf Suzuki Sport stál pri zrode továrenského tímu pre juniorské majstrovstvá sveta v automobilových súťažiach a za veľmi krátky čas doviedol Suzuki na vrchol tejto kategórie. Jeho ambície, ako aj ambície japonského výrobcu však siahajú ešte ďalej, a preto Suzuki už tento rok absolvuje debut v kráľovskej triede svetového šampionátu v rely s novým špeciálom SX4 WRC.

Ku pretekom Pikes Peak Tajima povedal: „Je fantastické, že práve na tomto pamätnom 85. ročníku a pri mojom jubilejnom dvadsiatom štarte sa mi podarilo zapísať do histórie týchto pretekov

japonské meno. Dnešný výsledok nebol cieľom, ale začiatkom novej výzvy”, a dodal: „Naša nová výzva, návrat na Pikes Peak v roku 2008 a prekonanie môjho vlastného rekordu, práve začala. Mojim cieľom pre budúci rok je čas 9'59”.

Prvý ročník medzinárodných pretekov do vrchu Pikes Peak sa konal v roku 1916. Štart leží v Cristal Creek vo výške 2862 m nad morom a cieľovú čiaru pretekári pretnú vo výške 4301 m. Výškový rozdiel je teda 1439 m. Trať dlhá 20 km a s meniacou sa šírkou (od 6 do 15 m) pozostáva zo 156 zákrut a rôznych povrchov. Najväčšiu časť tvorí piesok a šotolina. Pri stúpaní do oblakov sa pretekári musia vysporiadať s rôznymi poveternostnými podmienkami. Často sa stáva, že zatiaľ čo štartujú na slnku, v niektorých miestach trate prší, alebo dokonca sneží a na vrchole je neraz silný vietor a opäť slnečno. Pravidlá preteku sú jednoduché: najrýchlejší vyhráva.



JRC v réžii Suzuki



Juniorský šampionát sa stal neoddeliteľnou súčasťou seriálu MS v rely. Pred štartom tohtoročnej sezóny ho neminulo niekoľko zmien. Pozmenený názov (Junior Rally Championship – JRC) hovorí o najväčšej novinke, ktorú organizátori tento rok pre jazdcov pripravili. Všetky doň zarátované podujatia sa totiž odjazdia v Európe, čím šampionát logicky prišiel o punc majstrovstiev sveta a odteraz bude jeho víťaz korunovaný iba titulom FIA juniorský šampión. Seriál tvorí sedem podujatí, z ktorých päť už jazdci absolvovali.

Tím Suzuki MotorSport pre sezónu 2007 posilnil minuloročný juniorský vicemajster, Estónci Urmo Aava, ktorého naviguje krajan Kuldar Sikk. Najhorúcejšími kandidátmi na titul však bola súrodenecká dvojica Anderssonovcov – Per Gunnar navigovaný svojím bratom Jonasom, ktorej vlnajší primát unikol doslova pomedzi prsty a nakoniec skončili v celkovom hodnotení JWRC tretí. Veľká nádej estónskeho relyšportu, Urmo Aava so šťastím získal v minulom roku titul vicemajstra.



■ Nórsko – suverénny Andersson

Úvodné podujatie zavítalo v polovici februára na sever starého kontinentu, do Nórska. Centrom súťaže sa stalo mesto Hamar situované asi 90 kilometrov severne od metropoly Oslo. Kľukaté skúšky vedúce zväčša v lesoch, chladné počasie a množstvo snehu, to boli ideálne podmienky pre Anderssona a jeho Swift S1600. Ten sa ujal vedenia okamžite po štarte a prvú priečku až do cieľa z rúk už nepustil. Desať bodov za suverénne prvé miesto bol pre neho najlepší mož-

ný vstup do sezóny. „Bola to fantastická rely,“ uviedol v cieľi šťastný Per-Gunnar Andersson. „Počas všetkých troch etáp som zo seba mal veľmi dobrý pocit. Rovnako auto bolo fantastické. Pred štartom záverečného dňa som viedol s veľkým, bezmála šesťminútovým náskokom. Nikdy nie je jednoduché jazdiť takto osamotený, zaváhanie môže prísť veľmi rýchlo. Našťastie som sa mu vyhol. Je to ten najlepší vstup do novej sezóny,“ dodal Andersson. Skvelý štart do novej sezóny zaznamenal aj Urmo Aava. Ten sa okamžite zaradil na druhé miesto za svojho tímového kolegu. V skúške číslo šesť však došlo k nečakanému incidentu, keď havaroval a hneď prvý deň bol nútený zo súťaže odstúpiť. „Peň ukrytý v snehu sme nemali šancu vidieť. Trafili sme ho a poškodili auto,“ popísal nepríjemnú situáciu Aava. Opravu poškodeného Suzuki našťastie mechanici zvládli a Urmo tak mohol využiť systém SupeRally a v sobotu opäť nastúpiť. Zbytok súťaže sa venoval snahe zlikvidovať nazbieranú stratu. Odmenou za stíhaciu jazdu mu bola konečná tretia priečka.

„Per-Gunnarovi môžem iba blahoželať. Na svojom najobľúbenejšom povrchu predviedol bezchybný výkon,“ nešetril chválou na svojho zverenca šéf tímu Suzuki MotorSport, Nobuhiro 'Monster' Tajima. „Škoda, že Urmo nebol schopný dokončiť prvú etapu. Aj on však predviedol, že dokáže byť veľmi rýchly. Mať obe autá na pódiu je rozhodne skvelý výsledok,“ uzavrel Tajima. Úspech „žltých“ ešte podčiarkol štvrtou priečkou v cieľi Jaan Mölder za volantom súkromného Suzuki Swift S1600.

Poradie v cieľi: 1. P-G. Andersson/J. Andersson (Suzuki Swift S1600) 3:49:37,9 hod., 2. Sandell/Axelsson Renault Clio R3 + 7:33,7 min., 3. Aava/Sikk (Suzuki Swift S1600) + 15:12,4 min., 4. Mölder/Becker (Suzuki Swift S1600) + 19:03, 1 min., 5. Burkart/Gottschalk (Citroën C2 R2) + 23:44,7 min., 6. Svenkerud/Odegard (Ford Fiesta ST) + 28:26,0 min., 7. Cortinovis/Zanella (Renault Clio S1600) + 29:25,2 min., 8. Gallagher/Jenkins (Renault Clio S1600) + 36:19,9 min.



■ Konečne Aava!

V boji o ďalší bodový balík sa juniori stretli v druhej polovici mája na Talianskej rely s centrom v malebnom stredomorskom meste Olbia na ostrove Sardínia. Na posádky čakala trať podobná tej v Portugalsku – s nespveným povrchom, početnými skalami a samozrejme prachom. Jazdom tímu Suzuki MotorSport sa tu vlni nedarilo, trápili ich defekty a technické problémy. Po fantastickom úvode sezóny však Andersson i Aava nemysleli na nič iné,

■ Portugalsko – opäť Per-Gunnar

Zo zasneženého Nórska sa seriál JRC presunul do Portugalska. Sneh a ľad zamienilo teplé počasie, šotolina s množstvom ostrých skál a všadeprítomný prach. Najväčším strašiakom pre posádky je tu vždy množstvo defektov. Obaja továrnski jazdci Suzuki opäť nezaváhali a krátko po štarte sa usadili na čele priebežného poradia v poradí Aava, Andersson. Ani jeden z dvojice továrnských Swiftov sa však počas úvodnej etapy nevyhol obávaným defektom, no súperimali problémov ešte viac. „Je škoda, že sme v cieľi iba prvého dňa a nie už posledného,“ poťažkal si Nobuhiro Tajima s obavami pred ďalšími dvoma etapami. Ani deň číslo dva však neprinesol výraznejšie zmeny, keď obe posádky Suzuki naďalej unikali zbytku štartového poľa. Ich odstup od konkurencie predstavoval komfortné viac než štyri minúty. Priebežne vedúci muž Portugalskej rely, Aava, nastupoval na štart päťice meraných testov záverečného dňa s odhodlaním udržať svoju pozíciu a získať desať bodov. Do hry však vstúpila smola. Defekt na trati RS 16 znamenal pre Estónca veľkú časovú stratu. Ponúknutú šancu doko-

ako si všetku vľahjšiu smolu vynahraď a jasne išli za víťazstvom. Obaja si pritom bratsky rozdelili najrýchlejšie časy v poltucte meraných úsekov prvého dňa. S osemsekundovým náskokom z neho lepšie vyšiel Aava. Konkurencia Swiftom opäť nestačila, tretí Čech Prokop strácal po druhom dni na čelo pripastné tri minúty. Druhá etapa však priniesla do žltého tímu napínave okamihy. Hneď zrána sa vedenia ujal Andersson, no krátko ho späť na druhú priečku vrátil defekt pneumatiky. „Íroniou je, že včera bolo na trati omnoho viac skál ako dnes a defekt sme nedostali,“ zasmial sa v servisnej zóne Per-Gunnar Andersson. Ešte horúcejšie chvíle prežil v sobotu Urmo Aava. „Ráno sme urobili niekoľko zmien v nastavení auta. Nepomohlo nám to však a auto sa stalo nervóznym. V RS 9 som bol v jednej zo zákrut príširoký a trafili sme strom. Auto našťastie zostalo pojazdné. To iba dokazuje, aký je Swift robustný,“ popísal situáciu Aava. Ani problémy oboch jazdcov neobrali Suzuki o čelné pozície, vedenie naďalej držal Aava, chrbát mu kryl Andersson. Tretia a záverečná etapa sa

nale využil Andersson a v cieľi sa mohol tešiť z už druhého triumfu v sezóne. „Bol som na najlepšej ceste k zisku víťazstva. Asi 6 kilometrov pred cieľom RS 16 som však dostal defekt ľavej prednej pneumatiky. Napokon som sa tak musel uspokojiť s druhým miestom,“ uviedol v cieľi smutný Aava. „Pôvodne som neplánoval útok na prvú pozíciu. Urmo mi to však uľahčil. Priznám sa, že mi ho je trochu ľúto. Takýto triumf som neočakával,“ povedal na margo darovaného víťazstva P.-G. Andersson. Na body siahli aj jazdci so súkromnými Swiftami, Estónec Jaan Mölder obsadil štvrtú priečku, Vilius Rozukas z Litvy skončil ôsmy.

Poradie v cieľi: 1. P.-G. Andersson/J. Andersson (Suzuki Swift S1600) 4:22:43,4 hod., 2. Aava/Sikk (Suzuki Swift S1600) + 3,7 s., 3. Béréš/Starý (Renault Clio S1600) + 7:48,9 min., 4. Mölder/Becker (Suzuki Swift S1600) + 11:56,5 min., 5. Cortinovis/Zanella (Renault Clio S1600) + 14:53,8 min., 6. Rueda/Rozada (Renault Clio R3) + 20:54,7 min., 7. Gallagher/Jenkins (Citroën C2-R2) + 27:09,9 min., 8. Rozukas/Shoshas (Suzuki Swift S1600) + 33:14,9 min.

už niesla v pokojnejšom tempe a k zmeňám v poradí už nedošlo. Z triumfu sa tak konečne mohol tešiť Urmo Aava, Per-Gunnar Andersson skončil tentoraz druhý. Toto poradie znamenalo pre tím Suzuki MotorSport už druhé double v sezóne, z čoho mal samozrejme obrovskú radosť aj šéf tímu, Nobuhiro Tajima. „Veľká gratulácia patrí Urmovi, toto víťazstvo si určite zaslúži. Obaja jazdci predviedli výborný výkon. Na trati robili presne to, čo sme od nich žiadali. Suzuki Swift vyhral všetky rýchlostné skúšky na tomto podujatí, čo iba dokazuje jeho rýchlosť a odolnosť.“ Štyri body za piatu priečku získal aj súkromník Jaan Mölder.

Poradie v cieľi: 1. Aava/Sikk Suzuki Swift S1600 4:15:03,9 hod., 2. P.-G. Andersson/J. Andersson Suzuki Swift S1600 + 1:09,4 min., 3. Prokop/Tománek Citroën C2 S1600 + 6:22,8 min., 4. Burkart/Koelbach Citroën C2 S1600 + 9:09,9 min., 5. Mölder/Becker Suzuki Swift S1600 + 9:40,3 min., 6. Béréš/Starý Renault Clio S1600 + 15:11,1 min., 7. Bouffier/Baumel Citroën C2 R2 + 19:58,9 min., 8. Sandell/Axelsson Renault Clio R3 + 22:39,2 min.



■ Nemecko – tentoraz „iba“ druhý

Po zasneženom Nórsku a šotolinovom Portugalsku, Taliansku i Fínsku, nasledovala v kalendári JRC prvá asfaltová súťaž, Nemecká rely. Centrom tejto súťaže je vôbec najstaršie nemecké mesto – Trier. Oblasť je známa okrem iného aj vďaka produkcii vína a práve zradné cesty v okolí viníc pokryté asfaltom rôznej kvality tvoria prevažnú časť trate tejto náročnej asfaltovej súťaže. Zlá správa prišla pred štartom od priebežného lídra šampionátu, P.-G. Anderssona. Ten prišiel v civilnej premávke o vodičský preukaz a nemôže štartovať! Situácia, ktorá mu môže výrazne skomplikovať cestu za titulom. Namiesto hriešnika sa tak spolu s Aavom na štart postavil Brit Wozencroft navigovaný Jonasom Anderssonom. Hneď úvodný test naznačil, že v boji o víťazstvo bude na asfalte potrebné počítať aj s Citroënmi. Aava ani Wozencroft zbytočne neriskovali a úvodný deň dokončili na druhom, resp. deviatom mieste. Hoci

Urmo Aava ovládol úvodné dva testy druhého dňa, naďalej jazdil v zradných podmienkach na istotu. Jediným jeho problémom v sobotu tak bol iba drobný kontakt so stohom sena. Debutant Wozencroft mal problémov oveľa viac. Trápili ho problémy s brzdami a na obávanej skúške Panzerplatte musel odstúpiť. „Deň sme začali posunom na ôsmu priečku. Bohužiaľ, v RS 10 sme mali problém s predným kolesom, ktoré nám úplne zničilo brzdy, takže nebolo možné pokračovať,“ povedal Wozencroft. Záverečný deň sa pre Urma Aavu niesol v znamení snahy udržať si druhú priečku, čo sa mu napokon aj podarilo a vďaka zisku ôsmich bodov sa Estónc ne posunul do čela priebežného hodnotenia JRC pred svojho tímového kolegu P.-G. Anderssona. Súťaž napokon dokončil aj Wozencroft, no po predchádzajúcich problémoch mu v cieľi patrila iba trinásta priečka. Na body dosiahli aj dvaja súkromní jazdci so Swiftami – šiesty Estónc Mölder a ôsmy jeho krajan Pärs.

Poradie v cieľi: 1. Prokop/Tománek (Citroën C2 S1600) 3:52:26,9 hod., 2. Aava/Sikk (Suzuki Swift S1600) + 49,5 s., 3. Rautenbach/Senior (Citroën C2 S1600) + 2:15,9 min., 4. Burkart/Koelbach (Citroën C2 S1600) + 4:24,1 min., 5. Béreš/Starý (Renault Clio S1600) + 8:49,6 min., 6. Mölder/Becker (Suzuki Swift S1600) + 9:22,4 min., 7. Bonato/Boulloud (Citroën C2 R2) + 13:05,6 min., 8. Pärs/Järveoja (Suzuki Swift

S1600) + 13:21,4 min.,... 13. Wozencroft/Andersson (Suzuki Swift S1600) + 32:56,1 min.

Juniorský šampionát bude najbližšie pokračovať začiatkom októbra na Francúzskej rely (Tour de Corse). O novom šampiónovi sa rozhodne najneskôr v jeho polovici, kedy je na programe španielska Rally Catalunya. K titulu majú najbližšie obaja jazdci Suzuki, otázkou zostáva, ktorý z nich ho napokon získa.

■ Fínsko bez Anderssona i Aavu

Na v poradí už štvrtom podniku seriálu Junior Rally Championship, vo Fínsku, sa dvojica továrenských jazdcov nepredstavila. Automobilka Suzuki však medzi osmičkou najlepších v cieľi súťaže napriek tomu nechýbala. Piaty skončil domáci Suominen, šiesty Rozukas z Litvy a siedmu priečku vybojoval Talian Bettega za volantom staršieho Suzuki Ignis S1600.

Poradie v cieľi: 1. Sandell/Axelson (Renault Clio R3) 3:25:14,5 hod., 2. Pinomäki/Nikkola (Renault Clio R3) + 1:19,1 min., 3. Kosciuszko/Szczepaniak (Renault Clio S1600) + 4:13,7 min., 4. Rautenbach/Senior (Citroën C2 S1600) + 4:31,8 min., 5. Suominen/Ottman (Suzuki Swift S1600) + 5:46,4 min., 6. Rozukas/Shoshas (Suzuki Swift S1600) + 9:14,5 min., 7. Bettega/Scattolin (Suzuki Ignis S1600) + 12:38,5 min., 8. Bonato/Boulloud (Citroën C2 R2) + 13:15,8 min.

JRC (po 5 zo 7 podujatí):

	Nórsko	Portugalsko	Sardínia	Fínsko	Nemecko	Spolu
1. Aava	6	8	10	–	8	32
2. Andersson	10	10	8	–	–	28
3. Sandell	8	0	1	10	R	19
4. Mölder	5	5	4	0	3	17
5. Prokop	–	R	6	R	10	16
6. Burkart	4	–	5	0	5	14
7. Béreš	–	6	3	R	4	13
8. Rautenbach	–	0	0	5	6	11
9. Pinomäki	0	0	R	8	–	8
10. Kosciuszko	–	R	0	6	R	6
= Cortinovis	2	4	0	0	–	6
12. Suominen	–	–	–	4	–	4
= Rozukas	0	1	0	3	–	4
14. Rueda	–	3	R	–	0	3
= Svenkerud	3	–	–	–	–	3
= Bonato	–	–	–	1	2	3
= Gallagher	1	2	0	0	0	3
18. Bouffier	–	–	2	–	–	2
= Bettega	0	0	–	2	–	2
20. Pärs	0	0	R	R	1	1

– neštartoval, R odstúpil



Na ceste medzi elitu

Japonská značka Suzuki vstúpila do svetového šampionátu v automobilových súťažiach prostredníctvom juniorskej kategórie, ktorú s modelmi Ignis a Swift Super 1600 zakrátko ovládla. Prestup o triedu vyššie, teda do elitnej kategórie World Rally Car bol preto očakávaným krokom.

Zámer vstúpiť do WRC Suzuki oficiálne prezentovala ešte vlni na autosalóne v Ženeve. „Rozhodli sme sa pre vstup do najvyššej kategórie MS v automobilových súťažiach. Náš špeciál už dokonca v Japonsku absolvoval prvé skúšky,“ uviedol pri premiére prototypu Toshihiro Suzuki, výkonný riaditeľ rovnomennej automobilky. Voľba pri výbere vhodného východzieho modelu padla na päťdverový hatchback SX4. Po oficiálnej premiére sa projekt presťahoval do Európy, kde tím angažoval nových kľúčových ľudí a kde okrem vývoja pokračovali aj testovacie jazdy. Za volantom špeciálu SX4 WRC sa vyskúšalo niekoľko elitných jazdcov majstrovstiev sveta ako Gilles Panizzi, Nicolas Bernardi či Francois Duval. Inžinieri kladú dôraz najmä na spoľahlivosť, ktorá je pri automobilových súťažiach nenahraditeľná. Podmienky, v akých testy prebiehali, boli preto zámerne náročnejšie ako na súťažiach a vozidlo sa na juhu Francúzska postupne „oboznámilo“ so šotolinovým i asfaltovým povrchom.

Pri vývoji SX4 WRC Japonci stavili okrem vlastných inžinierov podieľajúcich sa na Ignise a neskôr i Swiftu S1600, aj na posily. Do tímu zavítal Michel Nandan, bývalý inžinier Toyoty a Peugeotu, ktorý má na svojom konte úspešné autá ako Toyota Celica GT4 a Peugeot 206 WRC. „Keď sa schyľovalo k môjmu nástupu do Suzuki, povedal som: Predvedte mi auto. Chcel som vedieť, či ma zaujme. A teraz pre Suzuki pracujem, takže si môžete domyslieť, aký dojem na mňa SX4 urobila. To auto je veľmi zaujímavé. Z hľadiska rozmerov je kompaktné, čo by mala byť výhoda. Samozrejme, má stále niekoľko nedostatkov, ale klady prevládajú. Navyše sa mi mimoriadne páči,“ uviedol na margo auta Michel Nandan pôsobiaci v tíme na poste technického riaditeľa. Rolu hlavného dizajnéra zastáva ďalšia osobnosť automobilových súťaží, Nino Frison.

Technických detailov o SX4 aj kvôli číhajúcej konkurencii mnoho zverejnených nebolo. Základné údaje hovoria o tom, že vozidlo poháňa zážihový štvorvalec vychádzajúci z motora s označením J20 prepĺňaný turbodúchadlom, produkujúci

výkon asi 235 kW (320 koní) pri 4000 – 4500 ot./min. a najvyšší krútiaci moment dosahujúci 635 N. m. pri 3000 ot./min. Výkon sa na obe nápravy prenáša prostredníctvom päťstupňovej sekvenčnej prevodovky s radením na volante, dvojice mechanických a jedného elektronicky riadeného diferenciálu. „Prototyp, ktorý sme predstavili v Ženeve neustále zdokonaľujeme,“ hovorí konštruktér Shinichi Sakaguchi. „V snahe o dosiahnutie čo najlepšej aerodynamiky sme na karosériu pridávali množstvo spojlerov, krídel i lemov blatníkov rôznych tvarov. S týmito úpravami sme potom uskutočnili tisíce testov.“ Až následné zložité skúšky v doslova laboratórnych podmienkach technikov privedli k správnym riešeniam. „Pre niektoré časti sme mohli používať makety z hliny a meniť ich tvar pridaním alebo odobraním hmoty na správnom mieste. O všetkých testoch vedíme presné záznamy. Už teraz tak máme nahromadené ohromné množstvo dát,“ dodal Sakaguchi.

Fanúšikom sa samozrejme natíska otázka, či bude špeciál SX4 WRC v porovnaní s ostatnými tímami dostatočne konkurencieschopný. Na to má technický riaditeľ Michel Nandan jednoznačnú odpoveď: „Musíme ho urobiť konkurencieschopným! Najprv sa však musíme pohrať s otázkou spoľahlivosti. Novými pravidlami sme neustále tlačení k zvyšova-

vaniu výdrže jednotlivých komponentov. Výdrž sa stáva dôležitým aspektom pre úspech. Pán Watanabe, ktorý má na starosti vývoj motora, určite odvedie v tomto smere dobrú prácu a som presvedčený, že sa vyhneme akýmkoľvek problémom. Som si tiež istý, že auto bude mať víťazný potenciál.“

Japonci odhalili aj svoje plány do budúcnosti. V tohtoročnej sezóne Suzuki nasadí jedno auto na dvoch súťažiach seriálu MS rely, a to na Korzike a vo Walese. Z pôvodného plánu absolvovať prvý štart už na augustovej Fínskej rely napokon zišlo. V roku 2008 sa plánujú zúčastniť celého šampionátu a v kolotoči MS by radi zotrvali minimálne do roku 2012. Otázka jazdeckého obsadenia, ktorá sa stala objektom mnohých dohadov a teórií, bola definitívne zodpovedaná na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom, kde prebehla aj oficiálna svetová premiéra Suzuki SX4 WRC. Dôveru tímu dostali noví jazdci a nie osvedčené mená, ako sa pôvodne predpokladalo. Na Korzike bude SX4 WRC pilotovať 30-ročný Francúz a špecialista na asfaltové súťaže Nicolas Bernardi, ktorý bol pred tromi rokmi vicemajster sveta v Junior WRC. Vo Walse zasadne do kokpitu novinky špecialista na šotolinu Sebastian Lindholm z Fínska.

Suzuki SX4 WRC – základné technické údaje:

Motor: prepíňaný radový štvorvalec vychádzajúci z typu J20, rozvod DOHC, objem 1997 cm³, maximálny výkon 235 kW (320 k) pri 4000 – 4500 ot./min., najvyšší krútiaci moment 637 N. m. pri 3000 ot./min.

Prevodové ústrojenstvo: pohon všetkých kolies, päťstupňová sekvenčná prevodovka s radením na volante, karbonová trojlamelová spojka, elektronicky ovládaný centrálny diferenciál, mechanický predný a zadný diferenciál

Podvozok a brzdy: zavesenie kolies typu McPherson, tlmiče Reiger, hydraulický posilňovač riadenia, brzdy vpredu: ventilované kotúče priemeru 370 mm (304 mm pre šotolinu), vzadu: ventilované kotúče priemeru 358 mm (304 mm pre šotolinu), hydraulická ručná brzda, disky z ľahkých zliatin – asfalt 8 × 18 palcov (pneumatiky 20/65-18), šotolina – 7 × 15 palcov (pneumatiky 17/65-15)

Rozmery: d. × š. × v.: 4125 × 1770 × 1450 mm, rázvor 2525 mm, minimálna hmotnosť: 1230 kg





Novinky Suzuki 2008

Extra rýchla dávka

Časť nových modelov motocyklov SUZUKI na rok 2008 v tomto roku v predstihu videli motocykloví novinári v júli v Ríme. Scénu poskytli Rímske filmové štúdiá „Cinecittà“ s nasledovným programom: Líder je extravagantný B-King, nasleduje futuristická Hayabusa, nádherný cruiser Intruder C1800R, inovovaný C1800M, triezvy GSX650F, a praktický mestský skúter Sixteen.

B-King je len jeden

B-King, sme mali možnosť vidieť už pred rokom, ale viacero vecí okolo tohto extravagantného motocykla nebolo celkom jasných. Vedeli sme, že do predaja ide v septembri 2007, ale nevedeli sme nič viac. Teraz už vieme, že darca motora je Hayabusa a tak B-King disponuje osvedčenou, ale modernizovanou pohonnou jednotkou o objeme 1340 ccm. Kto má, alebo jazdil už Hayabusu, tak už teraz vie, že B-King nie je žiadna zábavka, ale stroj pre vyspelých chlapov a priamo konkuruje napr. BMW K1200R, alebo Yamaha MT-01. Môžeme konštatovať, že B-King je skutočný exot, ktorý svojím výkonom viac ako 180 k a zaujímavým dizajnom predbehol dobu. Motor používa najmodernejšie technológie ako: SDTV – rozstrekovanie paliva dvoma dýzami, SCEM – technológia elektrochemickej úpravy valcov, titánové ventily, S-ISC – automatické čidlo riadenia voľnobehu, S-DMS – nastavovanie dvoch máp riade-

nia motora podľa osobných preferencií vodiča. Pre informáciu to „S“ na začiatku, znamená, že všetko sú to patenty Suzuki. Motor riadi čistá elektronika, t. j. 32-bitová jednotka, prevodov je šesť a zadná guma o rozmere 200/50 – 17 je v spomínanej konkurencii najširšia. Celková váha je 235 kg, čo je celkom dobrý údaj, ale nádrž i keď spredu mega obrovská má len 16,5 l. Tlakovo odlievany rám aj zadná kyvná vidlica majú krásny dizajn. Futuristické tvary motorky v každom detaile pôsobia skoro ako zo sci-fi, a majú vlastnú tvár, ktorú už B-Kingu nikto nevezme. Pre potreby športovej jazdy je tu sériový tlmič riadenia. Špičkovou technikou nabitý B-King ponúka zvnútra i zvonku množstvo emócií. Motorka mi po nasadnutí sadla vcelku do ruky, kolená v miernom uhle – predpoklad pohodlnej jazdy, riadidlá široké – istota dobrej manévrovateľnosti, posed mierne vzpriamený – znamená dobrú obsluhu nožných páčok. To všetko sú predpoklady na výnimočný zážitok z jazdy.

B-KING



Hayabusa – 10 ročný model s novým účesom

Tento športovo-turistický model drží Suzuki v predaji už niekoľko rokov bez faceliftov a úprav. Model 2008 je zlomový, nastal čas na učesanie a doladenie. Motor je prevrätaný z pôvodných 1298 na 1340 ccm. Do daru dostal štyri nové titánové ventily na každý valec, chróm-molybdénovú ojnicu, nový kľukový hriadeľ, piest a krúžky, zlepšené chladenie motora a nový facelift. Motor majú s B-Kingom takmer rovnaký, akurát s rozdielom možnosti kde v prípade Hayabusy je možnosť prepnúť 3 mapy riadenia, podobne ako u GSX-R1000. Zmeny nastali i u podvozku, ktoré sa odrazili v mierne upravenom ráme, prednom i zadnom pružení, brzdových kotúčoch a radiálnych strmeňoch. I napriek všetkým zmenám motorka proti modelu 2007 pribrala len 3 kilá, ktoré jazdec určite nespozná. Čo ale spozná, je výmena obrovských oceľových, koncoviek za príjemné, športové, oku lahodiace koncovky s trojhranným profilom,



ktoré priamo nadväzujú na modely rady GSX-R. Zadné partie (svetlá, kapoty) nabrali oblejšie a ešte futuristickejšie tvary. Zadný pohľad v spojitosti s koncovkami výfuku tvoria veľmi extravagante divokú scénu, a aj keď nič nevyčnieva atypicky – je to stroj, ktorý v najnovšom Star Treku môže smelo hrať svoju úlohu bez úprav. Tak ako predchádzajúci model môže byť z Hayabusy aj jednomiestna motorka vďaka sedadlovému krytu, ktorý spája

tak ako celý model tie najprísnejšie prvky aerodynamiky. Úloha v tomto prípade znela: väčší výkon, športový look, emisie a ekológia, pohodlie a všestrannosť využitia, na turistiku, šport, mesto, ale i dážď alebo tropické horúčavy. V každom smere sa to vydarilo a Hayabusa K8 určite nesklame žiadneho svojho majiteľa. S novou bielou perleťovou farbou môžete byť ľahko stredobodom záujmu na každom parkovisku.

SIXTEEN 125/150 versus Max Biaggi

Žeby miesto predstavenia nebolo len také náhodné. Skútrik s menom Sixteen uviedli v meste, kde je vatikánska Sixtínska kaplnka, v meste a krajine, kde veľmi podobný model konkurencie spravil terno v predaji. Sixteen nie je žiadny plagiát, zapadá dizajnom do modelovej rady skútrov, ktorá je zvlášť v južanských krajinách na výslni vďaka veľkým kolesám, príťažlivému dizajnu, dobrému ovládaniu, vysokej

miery využitia, dostupnosti v cene a vysokej spoľahlivosti prevádzky. S hmotnosťou 135 kg a motormi o objeme 124 a 156 ccm ponúkne možnosť skoro všetkým kategóriám vodičských oprávnení parkovať vo svojich garážach. Dominantou sú veľké 16" pneumatiky s päťlúčovými diskami, pružné pohonné jednotky so vstrekovaním v oboch prípadoch. Praktický a veľmi bezpečný je duálny kombinovaný brzdný systém, kde v prípade tahu jednou páčkou sú v akcii obe sady bŕzd a tým prepracovanému majiteľovi počas cesty domov,

uľahčuje zvládnuť jeho chyby v brzdení. Keďže sa predpokladá vysoká úžitkovosť a širší akčný rádius dojazdu do preplnených miest, palubná doska vám poskytne signál o najbližšej výmene oleja, čo v tejto triede skútrov asi nájdete iba ťažko. Veľmi nízka, skoro beztunelová podlaha umožňuje dobre nasadať aj vodičke v minisukni, spolujazdec ocení oceľové výklopné stúpačky, do ktorých sa môže smelo zaprieť. Sedadlo je 800 mm nad vozovkou, čo je normálny priemer, pri mojom skúšaní jemne dosadlo a tak som mal na zemi celé chodidlá.

Nízky Max Biaggi (170 cm výška, 66 kg váha), na skútri sedel dosť vysoko, ale tento rodený Riman si poctivo vyobzeral a vyskúšal celú prítomnú kolekciu Suzuki a nemalý čas venoval práve modelom Sixteen. Možno to bolo hlavne kvôli tomu, že v tej chvíli ho prepadli všetky ženy prítomné na konferencii. Keby tam nebol Biaggi, ani by som nevedel, že ich tam toľko je a že tento 36 ročný profesionál pôsobí na ženy ako lepidlo. Raz darmo rodák z Ríma s profesionálnym úsmevom s nami i povečeral a okrem všetkých motocyklov bol skutočnou hviezdou večera a k dispozícii každému, kto ho otravoval s akoukoľvek otázkou.

SIXTEEN



Intruder M1800R2 / C1800R = Moderna konfrontovaná s klasikou

Iba dva roky prešli a je tu nový facelift Modelu Intruder M1800R2. Tento model prišiel ako odozva na v tej dobe konkurenčné modely. Na Slovensku Intruder okamžite vyrazil a stále vyráža dych všetkým najmä cenou: stojí len 424 000 Sk, čo je o cca 150 000 Sk menej ako konkurencia. Model K8 nie je až taký prevratný a úpravy sa týkajú hlavne prednej masívnej časti v oblasti svetlometu. Motorka dostala pekný, iný, modernejší, zaujímavejší predok a skutočne to Intruderu teraz pristane omnoho viac. Model C1800R je odkazom na veľkú krajinu s veľkými cestami – USA. Nie každý chce moderný cruiser, možno chce niekto ukrytú modernú techniku v klasickom šate a to práve model „C“ teda classic. Motor, rám všetko ostáva ako u modelu M. Ostatné zmeny sú okamžite viditeľné, nesú sa v klasickom štýle a odrážajú sa na týchto vymenovaných komponentoch: svetlomet, disky kolies, väčšie balónové pneumatiky, koncovky výfuku, chladič, hlboké vykrojené blatníky, ich kotvenie, chladič, štoky, sedadlo, predné a zadné pružiace jednotky a plošinové stúpačky. Z tejto klasiky sa trochu vymyká led diódové zadné svetlo, ale ani klasike predsa nezaškodí oku lahodiace prvky. Toto všetko je iné a zrazu stojíte pred tým istým modelom v dvoch rozličných prevedeniach. Zaujímavý a opäť ojedinelý



spôsob ponuky jedného modelu v dvoch verziách. Jedna vec je dizajn, druhá jazdné vlastnosti s pohonnou jednotkou. Výkon 125 k nie až tak ohromujúci ako krútiaci moment, ktorý má hodnotu 160 Nm už pri 3200 ot./min. V praxi to znamená raketové štarty z každého povrchu a za všetkých okolností s ešte dlho pískajúcou zadnou gumou a nekonečným podpisom do asfaltu. Vďaka nízko položenému ťažisku sa i s tak veľkou motorkou dá veľmi dobre manévrovať v mestskej premávke a hlavne vďaka pružnosti motora a kvalitnému podvozku sa u oboch Intruderov dočkáte vysoko kvalitného motoristického zážitku, športovú jazdu nevynímajúc. Minuloročný test modelu R bol sám o sebe zážitkom a zaujímavé bude osedlať práve klasiku C, ktorá najväčšie obchodné úspechy očakáva práve v USA.

GSX650F – praktická a zaujímavá

Vlastníte malého Banditu typu S, alebo dvojvalcovú GSF500? Všetko je OK, ale stále vám tu niečo chýba? Trochu športového ducha. Dvojvalcová GSF500 ho má, ale vy chcete štvorvalec a tak je tu rada GSX a model 650F. Tak toto nie je klasika, nie je dvojvalec, ale rada GSX. GSX650F ale nie je žiadny superšport. Vychádza z modelu GSF650 Bandit a všetky údaje o motore a podvozku sa prakticky zhodujú. Ale dizajn nie. Športový look bola hlavná príčina, prečo sa do názvu vtesnalo písmenko „X“ a tým sa potvrdila príbuznosť k športovej rade GSX-R. Motorka je plne kapotovaná presne v štýle superšportov a kapoty tak zakrývajú všetko ústrojenstvo, čo v športe má byť zakryté. Predný športový svetlomet a pod ním dvojica otvorov náporového sania jednoznačne motorke dominujú a tak z diaľky F-ko pôsobí ako pravý superšport. Posed, ale vôbec nie je superšportový a tak F-ko sľubuje pekný univerzálny športový zážitok s pohodlným nenásilným posedom a ovládaním. V tejto chvíli je v ponuke v troch farbách. Výkon 85 k musí stačiť každému, kto sa pre tento model rozhodne. Minulý rok bol motor v Bandite kompletne prepracovaný a prakticky tú nájdete všetky výdobytky vedy od Suzuki, ktoré boli uplatnené v superšportových modeloch, Hayabuse i B-Kingu. Samozrejme okrem premenlivých máp riadenia a odlievaného rámu, pretože tento model disponuje rámom z pozváraných oceľových trubiek.

Autor: V. Brniak – Motomagazín

GSX650F



AUTO MOKRÁŇ S. R. O., KOŠICE



pán Marián Mokrán



■ Pán Mokrán, Vaša firma nesie vo svojom názve Vaše meno, k čomu Vás to zaväzuje?

V čase môjho rozhodnutia začať podnikáť som uvažoval o názve firmy, ktorou by som oslovil svojich budúcich klientov. Vzhľadom k tomu, že som roky pracoval ako vedúci autoservisu, ktorý podľa názoru zákazníkov mal dobré meno, rozhodol som sa pre použitie vlastného priezviska pre účely podnikania. Práve toto rozhodnutie, aj vzhľadom na poskytované služby sa preukázalo ako správne.

■ Máte rodinnú firmu, kľúčové pozície zastávajú Vaši najbližší. Aké výhody, prípadne nevýhody to má?

Zásadnou výhodou účasti mojich rodinných príslušníkov na podnikaní je skutočnosť, že ide o maximálne zodpovedných ľudí, lojálnych a veci oddaných. Je na nich spoľahnúť. Nevýhodou je snáď okolnosť, že pokiaľ som nespokojný s inými zamestnancami môžem ich riešiť od napomenutia až po rozviazanie pracovného pomeru. V prípade rodinného príslušníka som nepriamo nútený k vyššej tolerancii. Musím však podčiarknuť, že svoje postavenie nezneužívajú a moje nároky v súvislosti s pracou spĺňajú vo vysokom štandarde.

■ Popíšte prosím Vaše prvé skúsenosti s predajom áut. Kedy ste začali predávať značku SUZUKI?

Predaj automobilov bolo pre mňa novum. Ako som už uviedol, dlhé roky som pracoval v autoservise, avšak s predajom vozidiel som nemal skúsenosti. Avšak pri „nadšení“, ktoré sprevádza každé začaté podnikanie, som do toho vkročil rovnými nohami a po prekonaní prvých problémov a vzájomných konzultáciách s inými predajcami môžem povedať, že som to zvládol. Začiatky boli ťažké, nakoľko značka SUZUKI v roku 1997 nebola na Slovensku známa a modelová štruktúra bola obmedzená len na vozidlá SWIFT. V prvom roku 1997 sme predali 6 vozidiel. Tento rok však predáme 300 vozidiel.

■ Mali ste blízko k autám a motorizmu aj predtým?

Motorizmus a autá sú mojim životom. Od svojej mladosti som si nevedel predstaviť, že by som vykonával inú prácu – činnosť, ktorá by nebola spojená s autami a motorizmom. Preto od r. 1972 až do dnes pracujem v tejto oblasti a iné naplnenie svojich životných ambícií je pre mňa nepredstaviteľné. Táto práca mi prináša uspokojenie. Myslím si, že bez osobného nadšenia a oddanosti pre túto prácu nie je možné dosiahnuť dobré výsledky.

■ Ako ste predali prvé auto?

Prvé vozidlo som predal môjmu kamarátovi s ktorým sme rástli na jednej ulici. Bolo to vozidlo SUZUKI SWIFT sedan, zakúpené od vtedajšieho importéra.

■ Máte nový showroom. Čo sa zmenilo?

Nie je to tak celkom pravda. Showroom existuje už minimálne sedem rokov a minulý rok som ukončil dostavbu, ktorou som získal nové priestory pre servis, pre klientov a administratívu, čím sa mi podarilo vytvoriť väčší komfort pre zákazníkov pri predaji vozidiel a pri riešení servisov. Priamym dôsledkom je väčšia spokojnosť zákazníkov, ktorá je deklarovaná ich vyjadreniami. Z ekonomického hľadiska stúpol počet predaných automobilov a obrat vo sfére servisných služieb.

■ Ako vnímajú autá Suzuki v Košiciach?

Ako predajca tejto značky som s vnímaním tejto značky spokojný. Pri penetrácii trhu inými predajcami všetkých dostupných značiek a vysoko sofistikovanej reklamnej kampani z ich strany odfyt vozidiel zn. SUZUKI má stúpajúci trend. Je to predovšetkým zásluha segmentu, ktorý po-

núkame známym sloganom, „pomer ceny a úžitkovej hodnoty“ a pri troche skromnosti aj zásluha našej každodennej práce.

■ Aké služby ponúkate?

Ako som už spomínal predajom len začína naša starostlivosť o zákazníka. Preto máme vytvorené pracoviská, aby mal motorista zabezpečené kompletne služby aj v prípade poškodenia vozidla haváriou. Ponúkame mechanické opravy, autokarosárske – klampiarske a lakovnicke práce s modernými technológiami. Vieme opraviť ťažko havarované vozidlá na vyrovnávacej stolici. V lakovnickej oblasti používame moderne vodou riediteľné farby. V servisných službách ponúkame so špičkovou diagnostickou technikou kontrolu bŕzd na valcoch, kontrolu tlmičov na stolici, geometriu náprav s modernou laserovou technikou a emisné kontroly. Máme vytvorené pracovisko pre pneuservisné služby.

■ Čo sa Vám najviac osvedčilo pri predaji?

Ak zhrniem dlhoročné skúsenosti, vychádza mi rovnica – kvalitný výrobok – individuálny prístup – zodpovedný vzťah. Veľkou chybou niektorých predajcov je práve zodpovedný vzťah. Pre nás predajom vozidla vlastne tento vzťah začína. Pokiaľ zákazník má akýkoľvek problém s výrobkom, sme mu neustále k dispozícii a robíme všetko pre to, aby mal pocit, že nám na ňom záleží. To sa prejavuje v odstraňovaní väd, garančných opráv, poskytovaní servisných služieb, informovanosti o možnostiach, ktoré pre nich máme k dispozícii a ďalšími nadstavbami zákazníckych služieb.

■ Na akom aute jazdíte a čo sa Vám na ňom páči?

Predsa na vozidle značky SUZUKI a to nie len preto, že som ich predajcom, ale predovšetkým preto, že sú to vozidlá spoľahlivé s vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami. V škále ponuky, ktorá je k dispozícii, je schopné pokryť všetky moje požiadavky vozidlo pre všestranné využitie a to je GRAND VITARA DDIS.

■ Aké sú Vaše ďalšie plány?

Jedným zo základných kritérií prežitia v tomto biznise je primeraná expanzia v súlade s možnosťami trhu a finančného zabezpečenia. Samozrejme, že mám ďalšie vízie v súvislosti s touto značkou. Budem o nich včas informovať.

Platíte len raz ročne

a užívajte si voľnosť počas celého roka



Zabudnite na mesačné splátky!

Odteraz Vám stačí len jedna splátka ročne a Vy si tak môžete užívať voľnosť počas celého roka. Prvá zvýšená splátka už od 25% z ceny vozidla.

www.otpleasing.sk • 02/3500 2120

 **otp** Leasing

ročné splátky

Bezhraničná prít'azlivosť



Suzuki Swift limitovaná edícia s jedinečnou výbavou a cenou



metalíza + hmlovky



špeciálny interiér + klimatizácia



15" hliníkové disky



výkonný motor 92 koní

Cena len:
340 000 Sk

Ušetríte: 85 000 Sk

Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 · Bratislava, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 · Bratislava, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 · Dunajská Streda, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 · Komárno, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 · Košice, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878 · Lučenec, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 · Malacky, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 · Martin, MIKONA, Tel.: 043/428 1491 · Nitra, BMC, Tel.: 037/692 6824 · Piešťany, ELA CAR, Tel.: 033/774 4133 · Poprad, ROADX, Tel.: 052/776 7182 · Prešov, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951 · Prievidza, MARIÁN GRIČ-MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 · Trenčín, AUTOTREND, Tel.: 032/640 1257 · Zvolen, ZV AUTO, Tel.: 045/532 2334 · Žilina, A-AUTO, Tel.: 041/700 3183

Emisie CO₂ 148 g/km, kombinovaná spotreba palíva 6,2 l na 100 km.

Akcia platí do vypredania zásob.

Ku každému modelu od SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma.

ilustračné foto



SUZUKI
Way of Life!