

SVET SUZUKI

2015 | NEPREDAJNÉ



Way of Life!

» HISTÓRIA | VITARA

» ROZHOVOR | BAŠA ŠTEVULOVÁ

» CESTOPIS | ISLAND

Jazdite za tretinky bez NAVÝŠENIA



SWIFT-ujte
už za
3 197 €

Výbava Swift-u 1,2 GL AC, je naozaj bohatá:

- metalíza zdarma
- zadné parkovacie senzory
- LED denné svetlá
- predné hmlové svetlomety
- kontrola tlaku v pneumatikách
- tempomat
- indikátor preradenia
- rádio s CD/ MP3/ USB s ovládaním na volante
- manuálna klimatizácia
- 7 × airbag, palubný počítač
- ESP®, ABS + EBD
- výkonný motor 94 koní
- spotreba len 5,0 l

Ku každému modelu SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma. Emisie CO₂ 116 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,0 l na 100 km. Ilustračné foto. ESP® je registrovaná obchodná značka spoločnosti Daimler AG.



INFOLINKA
02 / 53 63 33 06
www.suzuki.sk

OBSAH



PRÍHOVOR

Vážení čitatelia,

s novým vydaním časopisu Svet Suzuki k vám prichádzame v čase uvedenia nového modelu Vitara na slovenský trh. Je sprevádzané prvými uverejnenými testami novinárov v motoristických médiách, ktorí sa o našom aute vyjadrujú uznanlivo. Tešia nás najmä prejavy nadšenia nad niektorými vlastnosťami nového modelu. Veľmi pozitívne a uznanlivé sú aj reakcie našich prvých zákazníkov. Verím, že sa nám podarí nadviazať na obľúbenosť modelov Grand Vitara a SX4.

Novinky opäť očakávame aj medzi našimi motorkami. Podrobnejšie sa o nich dočítate ďalej na stránkach časopisu. Dôležitou z týchto noviniek je pre nás model Address 110, ktorým oslovíme zákazníkov tohto veľmi populárneho a v posledných rokoch veľmi predávaneho segmentu.

Prajem vám príjemné čítanie.

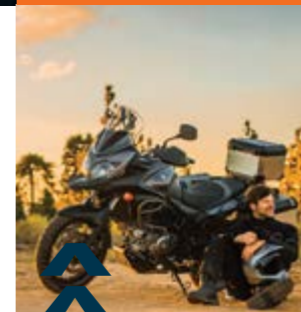
Andrej Ilavský

SVET SUZUKI

- » Číslo 1/2015
- » 11. ročník
- » nepredajné



NOVINKA VITARA



MOTORKY



CESTOPIS ISLAND



BAŠA ŠTEVULOVÁ ROZHOVOR

Obsah	3
Špeciálne edície » Swift SE	4
Špeciálne edície » S-Cross SE	5
Jazda » Vitara	6-9
Štúdiá » IK-2	10-11
Štúdiá » IM-4	12-13
Rozhovor » Baša Števulová	14-17
Jimny	18
Doplňky	19
História » Vitara	20-23
Motorky	24-27
Cestopis » Island	28-31
Moto GP	32-33
Díler » Mikona, s.r.o.	34



SUZUKI

SWIFT VIOLET

**PRÍŤAŽLIVÁ OSOBNOSŤ
V RODINE MALÝCH ÁUT.**
O tom, že Swift patrí medzi
najlepšie malé autá
niet pochýb.

SUZUKI SWIFT VIOLET ponúka jedinečnú výbavu už v základnom prevedení, počnúc elektricky ovládanými prednými oknami, centrálnym uzamykaním s diaľkovým ovládaním, klimatizáciou, koženým volantom s ovládaním tempomatu a rádia, palubným počítačom, dennými LED svetlami a parkovacími senzormi vzadu. Nechýbajú však ani elektronický stabilizačný systém, kontrola tlaku v pneumatikách a hlavové airbagy, či dokonca kolenný airbag pre vodiča.



ODLIŠNOSŤ

PRIRODZENOU TÚŽBOU mnohých motoristov je odlišiť sa od ostatných. Určite toto želanie dokážu splniť mnohé značky, ale pohľad do cenníka mnohé sny rýchlo rúca. Suzuki má však prekvapenie, výnimočnú limitovanú edíciu Suzuki Swift Violet za 10 190 eur. Už na prvý pohľad vidno, že Swift Violet je výnimočný vďaka nezameniteľnej fialovej metalickej farbe, ktorá je bez príplatku. Dojem z laku podčiarkujú štýlové chrómované prvky na maske chladiča. Nie nadarmo sa hovorí, že za to, ako auto vyzerá, môžu najmä kolesá. Violet má štýlové čierno-strieborné zliatinové disky a pneumatiky s rozmermi 185 / 55 R16.

PŔSOBIVÝ INTERIÉR

ŠPORTOVÝ VOLANT má kožený potah obšitý fialovými niťami, sedadlá majú potahy z brúsenej kože, oživenej fialovým pásikom a prešívaním s niťou rovnakej farby. Brúsená koža je aj na výplni dverí. Navyše sú bez príplatku aj elektricky ovládané zadné okná.

”JEDNO
Z NAJLEPŠÍCH
MALÝCH ÁUT

ZÁRUKA KVALITY

SUZUKI SWIFT VIOLET má štvorvalcový motor s výkonom 94 koní a kombinovanou spotrebou päť litrov benzínu na 100 kilometrov. Aj Swift Violet má trojročnú záruku s možnosťou predĺženia na päť rokov. ■



BOHATÁ VÝBAVA, nízka spotreba, pohon 4x4, atraktívny vzhľad, kvalitný interiér.

VERZIA S PRÍŤAŽLIVOU VÝBAVOU

Pre najnáročnejších je určené zvláštne vydanie s príťažlivou výbavou. Special Edition je S-Cross výhradne s pohonom 4x4 s benzínovým alebo naftovým motorom. Bohatá výbava ponúka elektronický stabilizačný

systém ESP®, Start Stop System, prepínač 4 režimov pohonu všetkých kolies ALLGRIP, panoramatické strešné okno s dvojitým posúvaním, kontrolu tlaku v pneumatikách a parkovacie senzory. Nechýba automatická dvojfázová klimatizácia, denné LED svietenie, tempomat a obmedzovač rýchlosti. Navyše každý model zo Special Edition má čierno-strieborné 17-palcové zliatinové disky, kameru, ktorá pomáha pri cúvaní, adaptívny tempomat a systém núdzového brzdenia (Radar Brake System).

”ATRAKTÍVNE
AUTO S BOHATOU
VÝBAVOU

ŠPECIÁLNE ODLIŠNOSTI

Audio obsahuje dotykový displej, navigačný systém, MirrorLink a USB konektor. Nenápadným odlišovacím znakom je aj chrómovaná lišta okien a chrómovaná maska chladiča. Cena benzínovej verzie Suzuki S-Cross Special Edition je 19 990 eur.

SUZUKI

S-CROSS SPECIAL EDITION

**VYHRADENÉ PRE
NÁROČNÝCH.**
Úspešný moderný
crossover S-Cross
zachováva tradičné
hodnoty značky Suzuki.

DVA MOTORY

Na výber sú dva motory s objemom 1,6 litra s výkonom 120 koní v kombinácii s pohonom všetkých kolies. Benzínový motor má priemernú spotrebu 5,7 litra a naftový 4,4 litra paliva na 100 kilometrov. ■

” NAJVDARENEJŠÍ SUZUKI MODEL SÚČASNOSTI “

CHUTIA JEJ ZÁKRUTY AJ TERÉN

VITARA SA RADIKÁLNE MENÍ.

Z jedného z posledných klasických off-roadov sa stalo cestné SUV, ktoré sa stále nezľakne terénu, hoci zákruty mu chutia podstatne viac než v minulosti.

I autor: Michal Karpát,
redaktor mesačníka Autožurnál, TA3

»» BLIŽŠÍ VZŤAH NOVINKY k ceste si všimnete už na prvý pohľad. Pri vývoji novej Vitary sa posnažili všetky tímy, počnúc dizjnérmí. Keď napíšem, že Vitara je v súčasnosti najviac vydareným modelom Suzuki, asi sa nenájde nik, kto by mi oponoval.



I ŠVIHÁCKE SUV

Dizajnéri nakreslili jedno švihácke mestské SUV, ktoré rovnako poteší ego mužov aj žien. Je to tiež tým, že s príchodom Vitary Suzuki štartuje možnosť individualizácie zvonajšku a interiéru svojich modelov. Na výber máte nielen viacero nových odtieňov karosérie, ale predovšetkým kontrastné lakovanie strechy, meniť si môžete farbu vonkajších spätných zrkadiel, masky chladiča a v interiéri obkladové lišty a lemy výduchov ventilácie, či ručičkových hodínok v strede palubnej dosky. A keď je už reč o farbách, možno si kladiete otázku, aký význam má modré tónovanie krytu predných svetlometov pred hlavným projektorom? Ide vyslovene o dizajnérsky prvok, upozorňujúci na verzie vybavené stretávacími diódovými svetlami. Vitara ponúka dva druhy svetelnej techniky. Štandardom sú halogénové svetlomety s dennými LED svetlami integrovanými do predného nárazníka. Lepšie vybavené verzie môžu mať LED stretávacie svetlá, ktoré sú mimochodom vynikajúce a rozhodne odporúčam si za ne priplatiť.

77 SPOLOČNÁ PLATFORMA S MODELOM S-CROSS**I 6-STUPŇOVÝ AUTOMAT**

Po technickej stránke Vitara vychádza z modelu S-Cross, s ktorým zdieľa spoločnú platformu, poháňacie agregáty a tiež prevodovky. S jednou výnimkou. Zatiaľ čo S-Cross ponúka ako alternatívu k manuálnym prevodovkám automatickú prevodovku CVT, Vitara dosta-

ne v lete tohto roku nový 6-stupňový automat s hydrodynamickým meničom od japonskej firmy Aisin. Dodávať sa bude výhradne s benzínovým motorom, v kombinácii s pohonom predných aj všetkých 4 kolies. Po technickej stránke ide o najnovšiu generáciu tejto prevodovky, akú využíva aj BMW v modeloch MINI. Software si však technici Suzuki ladili sami. Skúšal som jej ešte predprodukčnú verziu, no už v tejto podobe sa mi páčila. Zbytočne nepodraduje a s ohľadom na spotrebu sa snaží motor udržiavať v nízkych otáčkach. Radí hladko a uspokojivo rýchlo. Pre motoristov, ktorí v meste uprednostňujú komfort to bude veľmi dobrá voľba. Samotné motory sú na výber dva. Spoľahlivé a overené jednašestky – naftová od Fiatu 1,6 DDiS a benzínová z vlastnej dielne Suzuki 1,6 VVT. Obe dosahujú výkon 88 kW / 120 k a pochváliť sa môžu príkladne skromným apetítom vo všetkých režimoch jazdy. A to aj napriek tomu, že Vitara nie je žiaden drobný. Oba motory sú zároveň tiché, s príjemnou kultúrou chodu. Na akustickom komforte v interiéri konštruktéri celkovo dosť popracovali. Vitara je o poznanie lepšie odhlučnená.

I VÝNIMOČNÉ JAZDNÉ VLASTNOSTI

Autá značky Suzuki vedeli odjakživa ponúknuť nadštandardné jazdné vlastnosti na akomkoľvek povrchu. Či už išlo o asfalt, alebo poľné či šotolinové cesty. V rovnakom duchu pokračuje aj najnovšia generácia Vitary. Budete žasnúť nad tým, ako vďaka novému pohonu 4x4 ALLGRIP potláča nedotáčavosť v zákrutách posypaných invertným materiálom po zime. Môžete robiť čokoľvek, aby ste Vitaru v zákrute rozhádzali, poslali ju do nej riadeným šmykom, no jej elektronika stráži neutrálne správanie, pre čo najčistejšie prejazdy zákrut. Doslova sa

budete cítiť ako v dvihnutom a mierne prerastenom modeli Swift. Podvozok je ladený vyslovene cestne, vďaka čomu Vitara na tak vysoké auto s vyšším ťažiskom až neuveriteľne ľahko a ochotne zahýna do zákrut. Hltá jednu za druhou a vodič sa popri tom veľmi baví. Je to asi najšportovejšie a zároveň jedno z najagilnejších SUV vo svojej kategórii, čo bude tiež výhoda pri manévrovaní v meste. Excelentnému držaniu stopy na akomkoľvek povrchu veľmi pomáha nízka pohotovostná hmotnosť vozidla. Verzia s pohonom iba predných kolies a benzínovým motorom váži len 1 075 kg. S pohonom 4x4 ALLGRIP a automatickou prevodovkou stále veľmi príjemných 1 185 kg.

I ŠPORTOVO-ÚŽITKOVÁ A RODINNÁ

Tomuto hovorím športovo-úžitkové rodinné auto. Pobalí sa do neho celá rodina, niečo prejde v teréne a v zákrutách sa s ním tatko šofér zabaví ako s klasickým malým hot-hatchom. S filtrovaním nerovností pruženie nemá problém. O niečo komfortnejšia, poddajnejšia je verzia s naftovým moto-

” VYBAVENÁ, VÄČŠIA, AKTRAKTÍVNEJŠIA “

rom, ktorá bude ideálnym firemným presúvadlom na hltanie množstva služobných kilometrov. Ako súkromník by som si ale vybral benzínovú verziu s pohonom 4x4 a manuálnou prevodovkou, ktorá v sebe spája najviac výhod pre každodenný život rodiny v meste a aktívne víkendy mimo mesta.

I ALLGRIP - 4 REŽIMY JAZDY

Podobne ako v modeli S-Cross, aj tu sa stará o pohon 4x4 elektromagnetická medzinápravová spojka, ale s vlastnou elektronikou Suzuki. Na výber sú 4 režimy jazdy. Základný AUTO, v ktorom elektronika sama prerozdeľuje krútiaci moment medzi nápravy podľa potreby. Režim SPORT dáva v zákrutách väčšie slovo zadnej náprave, teda od prvej chvíle posieľa viac krútiaceho momentu dozadu, čím pomáha potláčať nedotáčavosť. Zároveň citelne sa zrýchlia reakcie akceleračtoru a preladí sa tiež posilňovač riadenia. Pre jazdu na snehu a blate má ďalší špeciálny režim SNOW a potom tu je ešte možnosť uzavrieť medzinápravovú spojku tlačidlom LOCK. Ale len do rýchlosti 60 km/h, kedy sa pohon opäť automaticky prepne do režimu AUTO. V režime LOCK je možné

zapnúť aj asistent pre zjazd zo strmého kopca, ktorý automaticky udržiava rýchlosť automobilu do 10 km/h. Schopnosti Vitary sú v teréne zásluhou vyspelej elektroniky veľmi slušné. Pokiaľ ale chcete pravidelne schádzať náročnejší terén, odporúčam klasické cestné pneumatiky vymeniť za obutie s výraznejším dezénom.

” DÔSTOJNÝ NÁSTUPCA “**I ROKMI OVERENÝ KOMPROMIS**

Mnohí sa ma počas prvého testu pýtali, či Vitare stačí benzínová jednašestka. Rozhodne stačí. Jednu z dlhších ciest som absolvoval v plnom obsadení – 4 dospelí a ich batožina a okrem niekoľkých stúpaní do kopca, kedy som musel podradiť, takmer celú cestu som obslúžil na piatom prevodovom stupni. Na atmosférický motor je benzínový štvorvalec Suzuki solídne pružný a hoci prevody manuálnej prevodovky sú dlhé, Vitare viac netreba. Pri predbiehaní si podradíte a viac dynamiky z neho dostanete vyššími

otáčkami. Japonské motory je radosť vytáčať. Kombinácia benzínovej jednašestky a 5-stupňovej manuálnej prevodovky je rokmi overený kompromis medzi cenou a prevádzkovými, resp. servisnými nákladmi.

I VYCHYTÁVKY

Na záver si neodpustím spomenúť ešte niekoľko najnovších vychytávkov, ktoré sú novinkami nielen pre Vitaru, ale pre značku Suzuki samotnú. Príjemne prekvapil napríklad nový multimediálny systém s príkladne reagujúcim dotykovým displejom a navigáciou od firmy Bosch (mapové podklady dodal Navigon). Na diaľnici oceníte adaptívny tempomat, v meste zase parkovaciu kameru a ešte viac aj prednázarový systém, ktorý účinne pomáha predchádzať kolízii, ak pred vami niekto prudko spomalí a vy nestihnete včas zareagovať.

Ak by som to mal zhrnúť, nová Vitara je dôstojným nástupcom modelov Suzuki. Je krajšia, lepšie vybavená a pre vodiča ešte atraktívnejšia. ■



iK-2 SUZUKI

ZATIAĽ ŠTÚDIA,
O ROK SÉRIOVÉ AUTO

V STÁNKU Suzuki predstavili v Ženeve koncept iK-2. Nejde o nerealizovateľnú futuristickú víziu, ale o malý hatchback štvormetrovej triedy prakticky pripravený do sériovej produkcie.

I SUZUKI MALÉ AUTÁ VYRÁBAŤ VIE
Znalcom a priaznivcom značky Suzuki je jasné, že malé auta vyrábať vie. Dokazuje to už od päťdesiatych rokov, keď prišiel do predaja model Suzuki Light. Pojmami sa stali aj Alto, Ignis či Swift. Štúdia iK-2 je pokračovateľom tradície, vyniká dynamickou siluetou karosérie, ktorá pripomína pohyb kvapaliny, no zároveň je elegantná a moderná. Nové auto, vychádzajúce

zo štúdie bude využívať novú modulárnu platformu, ktorá sa bude dať ľahko využiť aj pre iné modely. Dĺžka karosérie 4 023 milimetrov a najmä rázvor 2 520 je prísľubom nadštandardného vnútorného priestoru v rámci triedy malých áut.

I ODĽAHCENIE KAROSÉRIE

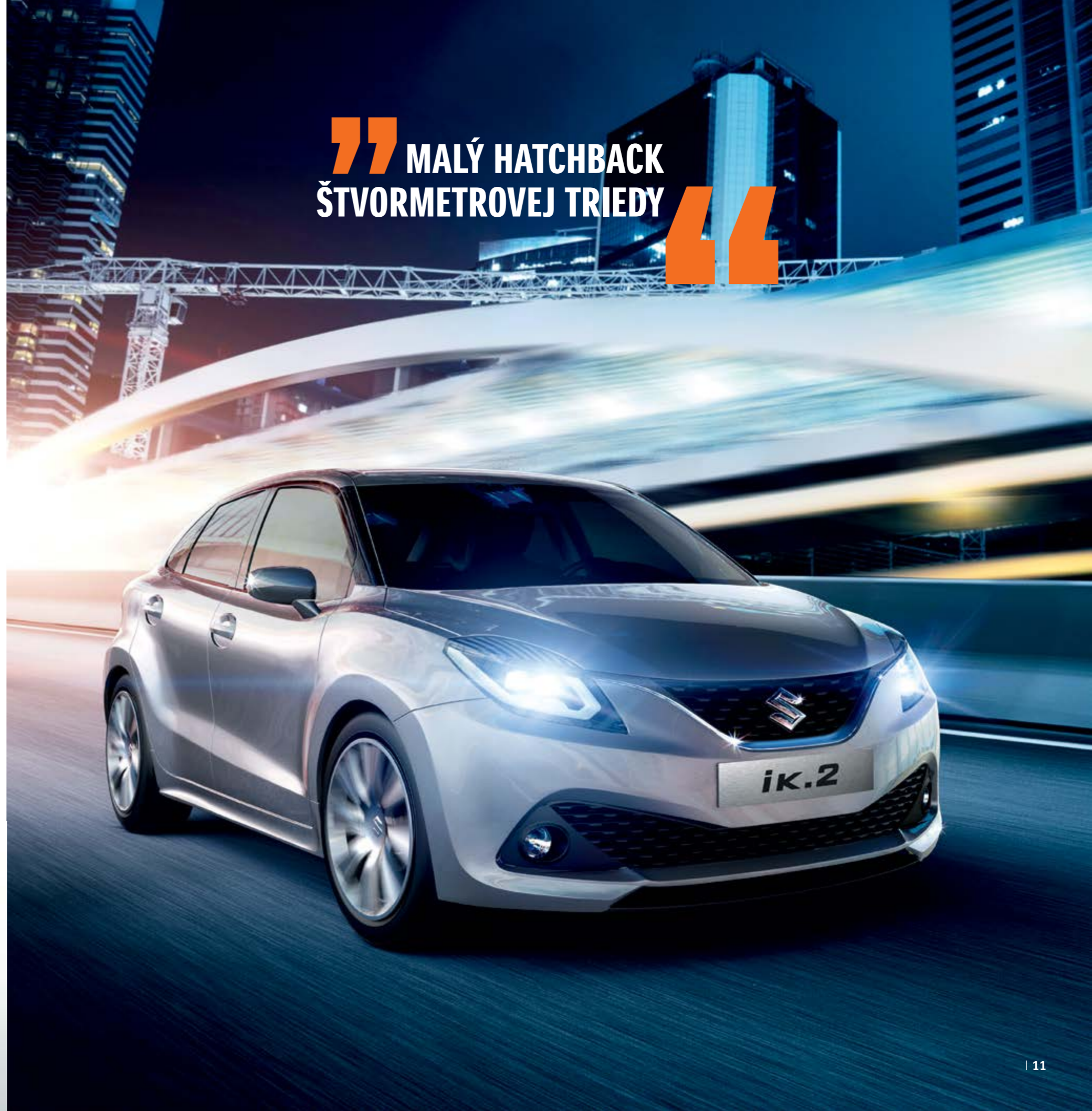
Tvorcovia si dali záležať aj na dôkladnom odľahčení karosérie pri zachovaní vysokej pevnosti. O motore zatiaľ nevieme veľa. Ide o kompaktný trojvalec uložený vpredu naprieč s objemom 1.0 litra, s priamym vstrekovaním benzínu do valcov, prepľhovateľný turbom. Motor sa nazýva Boosterjet a vďaka všetkým dvanástim ventilom s variabilným časovaním bude vynikať nízkou spotrebou, vysokým krútiacim momentom a pružnosťou. Nebude to jediný motor v ponuke sériového modelu. Počíta sa aj efektívna hybridná verzia SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). ■

ROZMERY

Celková dĺžka (mm)	4 023
Celková šírka (mm)	1 920
Celková výška (mm)	1 450
Rázvor kolies (mm)	2 520



” MALÝ HATCHBACK
ŠTVORMETROVEJ TRIEDY “



SUZUKI iM-4

SPOMIENKA I VÍZIA
DO BLÍZKEJ BUDÚCNOSTI.

Praktický, moderný a prítlačlivý
je koncept, ktorý spája retro
štýl a vyspelé technológie.



NA PRESTÍŽNOM AUTOSALÓNE V ŽENEVE Japonci predstavili štúdiu malého auta, ktorá vystihuje filozofiu značky Suzuki. Pod stručnou skratkou iM-4 sa ukrýva auto postavené na novej platforme.

I PRIPOMIENKA SUZUKI CERVO

V PRVOM RADE zaujalo karosériou. Siluetou i náznakom mriežky v zadnom stĺpiku karosérie je pripomienkou na Suzuki Cervo z prelomu sedemdesiatych a osemdesiatych rokov minulého storočia. Išlo vtedy o malé, nesmierne prítlačlivé kupé s motorom uloženým vzadu naprieč. Kolesá v rohoch karosérie a krátke previsy dávali tušiť jedinečnú ovládateľnosť a zároveň efektívne využitie vnútorného priestoru.

I MODERNÝ SYSTÉM POHONU

ŠTÚDIA iM-4 však akceptuje dnešné vyššie nároky na priestor a ponúka moderný systém pohonu. Vpredu má štvorvalcový benzínový turbomotor

1,2 Dualjet s variabilným časovaním ventilov podporovaný technológiou SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki), nechýba však mechanický pohon 4x4, tradičný pre Suzuki.

I IDEÁLNE RIEŠENIE PRE MALÉ AUTÁ

MALÝ HYBRID využíva veľmi ľahkú a kompaktnú lítium-iónovú batériu ako podporný zdroj sily pri akcelerácii. Technológia nazývaná mild hybrid sa ukazuje ako ideálne riešenie pre malé autá. Je efektívna, nie je zbytočne ťažká a drahá.

” IDEÁLNE RIEŠENIA PRE MALÉ AUTOMOBILY “

I PRAKTICKÉ AUTO

SUZUKI iM-4 má dĺžku 3 693 milimetrov a rázvor 2 438 milimetrov a jazdí zatiaľ na efektívnych kolesách s pneumatikami 215/45 R18. V sériovej podobe bude mať určite menšie kolesá, napriek tomu to bude atraktívne a praktické auto na každodenné používanie. ■



I Suzuki Cervo z prelomu sedemdesiatych a osemdesiatych rokov minulého storočia.

▼ ROZMERY

Celková dĺžka (mm)	3 693
Celková šírka (mm)	1 709
Celková výška (mm)	1 566
Rázvor kolies (mm)	2 438



VYSNÍVANÉ AUTO

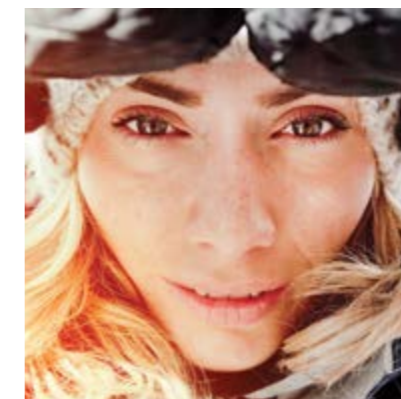
BAŠA ŠTEVULOVÁ patrí medzi naše najúspešnejšie snoubordistky. Pri svojich aktivitách najazdí veľa kilometrov. Vyskúšala si na cestách aj novú **SUZUKI VITARA**.

FOTO: Jena Šimková a archív BŠ





**” AKO 18-ROČNÁ SOM
PRECESTOVALA AUTOM
CELÚ EURÓPU. “**



**I AKO STE SA DOSTALI
K SNOUBORDINGU? NEUVAŽOVALI
ALEBO NEROBILI STE AJ INÝ ŠPORT?**

Odmalička som lyžovala a v 13 rokoch som zatúžila po snouborde. Vtedy to bol u nás boom, tak som ho musela mať. Kvôli snoubordingu som skončila s plávaním, ktorému som sa predtým venovala 6 rokov. Vtedy mi ani nenapadlo, že by som mohla niekedy snoubordovať profesionálne.

**I A TERAZ, AKO SA POZERÁTE
NA SVOJE ROZHODNUTIE?**

Neľutujem žiadne svoje rozhodnutia a toto samozrejme vôbec. Snoubording mi za tých 13 rokov dal určite viac ako sedenie v škole. Precestovala som skoro celý svet, naučila sa cudzie jazyky a všetko ostatné, čo by som sa v škole nikdy nenaučila.

**I AKO SA VYVÍJALA VAŠA KARIÉRA,
ČÍM VŠETkým STE PREŠLI A NA
AKEJ ÚROVNI SA SNOUBORDINGU
MOMENTÁLNE VENUJETE?**

V roku 2006 som dostala prvú veľkú zmluvu a potom to bol jeden veľký kolobeh cestovania a balenia. Posledné 4 roky sme ale len filmovali a pretekom som sa veľmi nevenovala. V Európe vznikla čisto ženská produkcia, ktorá robila snoubordové videá a filmy. Celý rok sme cestovali a natáčali, z čoho sa vybrali najlepšie triky a spravil sa z nich zostrih z celej sezóny.

**I AKO VYZERÁ VÁŠ ROK, PRÍPRAVY,
AKÉ PODUJATIA ABSOLVUJETE?**

V časoch, keď som veľa cestovala, tak som trávila desať mesiacov na snehu a dva mesiace doma. Keďže preteky som nejazdila, zúčastňovala som sa iba tých, ktorých som musela kvôli sponzorom. Čas na nejaké prípravy počas cestovania veľmi

nebol. Po 7 hodinách na kopci sa mi do posilovne naozaj nechcelo. Teraz cvičím päťkrát do týždňa a som najspokojnejšia na svete. Hlavne moja kondička a silová stránka sú niekde úplne inde ako predtým.

**I SNOUBORDING JE POMERNE
NÁROČNÝ ADRENALÍNOVÝ ŠPORT,
NEZAŽIVATE STRACH, ZRANENIA?**

Čím je človek starší, tým viac si uvedomuje nebezpečenstvo. Ja som bola odmalička na seba veľmi opatrná, ale samozrejme žiadny šport sa nezaobíde bez zranení. Mamina sa bojí o mňa, to je prirodzené, ale zase vie, aká som. Pred dvoma rokmi som si rozbila hlavu a bola v bezvedomí. Mala som veľmi veľké šťastie, čoho som si plne vedomá a poučila som sa.

**I VEĽA ĽUDÍ NEMÁ RADO ZIMU,
CHLAD, VY STE ASI V TAKOMTO
PROSTREDÍ VÄČŠINU ROKA, AKO TO
VNÍMATE?**

Ja paradoxne milujem teplo a vodu. Samozrejme mám rada sneh, ale keby som si mohla vybrať, radšej by som profesionálne surfovala ako snoubordovala. Ale ono je to asi vždy tak, že chceme to, čo mať nemôžeme.

**I AKO VYZERALO VAŠE PRVÉ AUTO
A AKÉ MÁTE SPOMIENKY NA SVOJE
PRVÉ KILOMETRE?**

Keďže som veľa cestovala a stále brala auto mame, rozhodla sa, že mi teda kúpi vlastné. Dostala som ho ako 18 ročná a precestovala s ním sama celú Európu. Urobila som na ňom vyše 200-tisíc kilometrov.

**I ZAŽILI STE NA CESTE AJ NIEČO
VÝNIMOČNÉ ALEBO NEVŠEDNÉ?**

Bolo toho veľa za tie roky. Ale pre mňa bolo najväčším zážitkom, keď som

sa sama vybrala autom na mesiac surfovať do Hossegoru, čo je asi 2400 km. Odtiaľ som išla snoubordovať do Les 2 Alpes na ďalší mesiac, potom týždeň Lake Como a cez Innsbruck domov. Mama mi povedala, že nie som normálna.

I RADA ŠOFÉRUJETE?

Keď som bola mladšia, tak som to brala ako dobrodružstvo, ale s najazdenými kilometrami sa mi do auta na dlhé cesty sadá už ťažšie. Ale všade radšej šoférujem sama, ako by som sa mala viezť.

**I AKO BY STE SA CHARAKTERIZOVALI
AKO VODIČKA?**

Keď vidím, ako sa jazdí po Bratislave, tak si myslím, že som ohľaduplný, pokojný a naozaj zodpovedný šofér. Ľudia v dnešnej dobe šoférujú nezodpovedne. Sú nervózni, neberú na nikoho ohľad a v tých horších prípadoch sú aj agresívni. Možno by aj budúci šoféri mali prejsť psychotestmi ako napríklad, keď si človek robí zbrojný pas, pretože auto je rovnako nebezpečná zbraň.

**I VYSKÚŠALI STE SI NOVÚ SUZUKI
VITARA, AKÉ SÚ VAŠE DOJMY, POCITY
Z AUTA, ČO SA VÁM NA NEJ NAJVIAC
PÁČILO A ČO NIE?**

Nová Vitara je skvelá. Po tom všetkom, v čom som jazdila, si asi nespomeniem na lepšie auto. Nevieam, či som mala niekedy pocit, že sedím v bezpečnejšom aute. Pre mňa je ideálna na hory a najpraktickejšia do mesta. Prekvapil ma tempomat, ktorý si sám brzdí. Navyše vyzera výborne. Ženy možno skôr pozerajú na to, ako to auto vyzera, ale pre mňa sú dôležité aj iné veci. No a keď si to všetko spojím dokopy, tak mi z toho vychádza vysnívané auto. ■

MALÁ TERÉNNÁ LEGENDA VYLEPŠENÁ



S NOVOU SEZÓNOU prichádza na Slovensko modernizované štvormiestne Suzuki Jimny 4x4 s viacerými účelnými vylepšeniami.

I ŠEŠT FARIEB

NADČASOVÝ DIZAJN vysoko odolnej karosérie Jimny teraz ešte lepšie vynikne pri rozšírenej palete ponuky na šesť voliteľných farieb. Pribudli v nej špeciálne metalické odtiene zelenej, striebornej a hnedej (Cool Khaki Pearl, Steel Silver a Bison Brown Pearl).

77 AGRESÍVNY A PRÍŤAŽLIVÝ VZHĽAD 77

I 15-PALCOVÉ KOLESÁ

AGRESÍVNY PRÍŤAŽLIVÝ vonkajší vzhľad Jimny najnovšie umocnia aj nové 15-palcové kolesá z ľahkej zliatiny v tmavo striebornej farbe.

I INOVOVANÝ INTERIÉR

INTERIÉR NOVINKY dopĺňa nový štýlový prístrojový panel. Útulnosť interiéru inovovaného Jimny zvyšujú nové kvalitné potahy sedadiel sviežeho vzhľadu. Ponuku rozširuje ešte pohodlnejší variant potahov, ktoré sú vyhotovené v umelej koži. S nimi je dodávaný aj nový trojramenný volant.

I NOVÉ SYSTÉMY

K DOTERAJŠÍM BEZPEČNOSTNÝM a asistenčným prvkom aktuálne pribudli v modernizovanom Suzuki Jimny systémy: elektronickej kontroly stability (ESC), kontrola tlaku v pneumatikách (TPMS) i Gear Shift Indicator (GSI) zameraný na správne radenie a efektívnu spotrebu paliva.

I NAJMENŠÍ OFFROAD

NAJMENŠÍ OFFROAD Suzuki, kompaktné ľahké a užívateľsky prívetivé ikonické Jimny, s históriou od roku 1970, má celokovovú karosériu s tromi dverami na centrálné zamykanie. Poháňa ho benzínový 16-ven-



tilový štvorvalec s objemom 1,3 litra (62,5 kW / 85 k). Na excelentný prejazd terénu využíva Suzuki Jimny 4x4 svetlú výšku 190 milimetrov, zapínateľný pohon štyroch kolies a redukčnú prevodovku. ■

ZNAČKOVÁ KOLEKCIA SUZUKI



DÁMSKA MIKINA HAMAMATSU

VEĽKOSŤ XS-XL, 80 % BAVLNA, 20 % POLYESTER

PÁNSKA MIKINA ISLE OF MAN

VEĽKOSŤ S-XXL, 80 % BAVLNA, 20 % POLYESTER



DÁMSKE TRIČKO HAMAMATSU

VEĽKOSŤ XS-XL, 100 % BAVLNA



POLOKOŠELA VITARA

VEĽKOSŤ S-3XL, 95 % BAVLNA, 5 % ELASTAN



PÁNSKE TRIČKO ENGINEERED 4 LIFE

VEĽKOSŤ S-XXL, 65 % BAVLNA, 35 % POLYESTER



MULTIFUNKČNÉ NÁRADIE VITARA

9 FUNKCIÍ



ŠILTOVKA SUZUKI

100 % BAVLNA



HODINKY VITARA V ŠTÝLE KANJI

NEHRDZAVEJÚCA OCEĽ, VODOTESNOSŤ DO 5 ATM

Informácie o cenách doplnkov zo Suzuki kolekcie dostanete u svojho najbližšieho diera.



VITARA DLÁŽDILA CESTU PRVÝM SUV

NIE, PRVÉ SUV to rozhodne nebolo. S rámovým podvozkom a tuhú zadnú nápravu to napokon ani nešlo. No napriek drsnému základu mala v sebe Vitara aj čosi civilné a sympatické, čosi, čo iným terénnym autám v osemdesiatych rokoch rozhodne chýbalo. Niet divu, že koncept ľahkého športového off-roadu si našiel rýchlo priaznivcov.

I autor: **Tomáš Andrejčák**, redaktor denníka Pravda

VITARU síce Suzuki predstavilo až v roku 1988, no to už malo za sebou takmer dve dekády skúseností s výrobou terénných áut. Od roku 1970 schádzal totiž z montážnych liniek v Hamamatsu miniatúrny off-road LJ10, prvé Suzuki s pohonom oboch náprav. Išlo však o jednoduchého pracanta so vzduchom chladeným motocyklovým dvojtaktom a plátenou strechou. Neskôr prišli modernizované a výkonnejšie verzie LJ20, LJ50 až po LJ80, už s vodou chladenými štvortaktmi, označované aj ako Jimny či Samurai.



I OD JIMNY AŽ PO VITARU

Malé japonské off-roady mali v teréne priam neskutočné schopnosti. Skromný výkon doháňali ľahkou konštrukciou a redukčnou prevodovkou, ktorá im spolu s pripájacím pohonom 4x4 a uzávierkou umožňovala zvládať aj ťažké podmienky. Stále však išlo o autá, ktoré nemali väčšie ambície, než ponúknuť lacnú terénnu alternatívu k podstatne drahším off-roadom. To napriek tomu, že komfort na palube postupom času predsa len rástol. Rozmery ani 4-valce s objemom 800 či 1 000 kubických centimetrov však Jimny ďalej nepustili.

To sa však malo zmeniť. V Hamamatsu padlo začiatkom osemdesiatych rokov rozhodnutie príviesť na trh model, ktorý by skombinoval terénne schopnosti Jimny s komfortom osobného auta a dizajnom na míle vzdialeným drsným off-roadom. A hoci Suzuki malo za sebou veľmi úspešnú spoluprácu s talianskym štylistickým štúdiom

Italdesign, v ktorom vznikli modely Fronte Coupé z roku 1971 či prvé Cervo z roku 1976, tentoraz sa rozhodlo vziať dizajn do vlastných rúk. Dielo sa nepochybne vydarilo. Vitara dostala športové proporcie, veľké zasklenené plochy kabíny a na jej odolnosť upozorňovalo rezervné koleso uchytené na zadných dverách. Vitara debutovala v máji 1988 na autosalóne v Tokiu pod názvom Escudo. Ešte v ten istý rok sa ňou Suzuki pochválilo v USA pod názvom Sidekick a v Európe pod názvom, ktorý ju na starom kontinente sprevádza dodnes. Novinka vzbudila okamžitú pozornosť. Vitara mala síce s Jimny veľmi podobnú koncepciu, ktorá zahŕňala rámový podvozok, pripájaciu „štvorkolku“, tuhú zadnú nápravu, redukciu a uzávierku, no v porovnaní s ním excelovala priam športovým dizajnom, a najmä, bola komfortnejšia. O filtráciu nerovností sa starali vinuté pružiny a teleskopické tlmiče.



I OFF-ROAD SO ŠPORTOVOU TVÁROU

VITARA BOLA TIEŽ VÄČŠIA. Na dĺžku merala 3 570, na šírku 1 635 a na výšku 1 670 mm. Rázvor náprav mal hodnotu 220 cm. Nič podobné konkurencia neponúkala. Off-roady boli v tom čase jednoducho off-roadmi. A to aj v prípade luxusných modelov, napríklad Range Roveru či Jeepu Wagoneer. O čom sa, čo sa neskôr vyprofilovalo do triedy SUV či crossoverov, automobilkám ešte ani nesnívalo. V žilách Vitary však už rozhodne kolovala ich krv. Bola kompaktná, svieža a neporovnateľne ľahšia než konkurencia. Na váhe mala necelých 1 000 kg. Ovládanie uľahčoval posilňovač riadenia.

Väčšie auto potrebovalo aj silnejší motor. Suzuki vybavilo novinku 4-valcom s objemom 1,6 litra s rozvodom SOHC a výkonom 59 kW. To dávalo Vitare na tie časy slušnú dynamiku a vďaka redukčnému prevodu aj dostatok agility v teréne. Novinka oslovila najmä mladšiu klientelu. Hneď od počiatku mali navyše zákazníci na výber verziu s pevnou alebo plátennou strechou. Už prvý rok si ju do garáží odviezlo viac ako 64 000 majiteľov. Odpoveď pre tých, ktorí jej vyčítali málo miesta vzadu a skromný kufoer, poskytl Suzuki v roku 1991 príchodom predĺženej 5-dverovej verzie. Tá narástla o 50 centimetrov, na konečných 4 030 mm, a jej rázvor sa predĺžil na 2 480 mm.



Spolu s ňou mal pod kapotou premiéru modernizovaný motor 1,6, tentoraz však už s modernejším rozvodom DOHC a so šiestimi ventilmi, čo nebolo v tom čase rozhodne zvykom. Výkon stúpol na 71 kW. Objem ročnej produkcie narástol okamžite na 100 000 kusov. Vitare sa darilo aj na náročných trhoch, napríklad v Nemecku, kde sa v roku 1991 predalo až 11 000 vozidiel. Na sprísnovanie emisných noriem zareagovala Vitara elektronickým vstrekovaním paliva a katalyzátorom. Zákazníci si tiež vyžiadali automatickú prevodovku a zväčšenie priestoru pre nohy.

I DIESEL AJ ŠEŠŤVALEC

V roku 1994 dostala Vitara mierne prepracovaný systém 4x4. O rok neskôr nasledoval dvojlitrový vidlicový 6-valcový motor s výkonom 100 kW. Špičková verzia sa odlišovala ozdobnou maskou chladiča, plastovými lemmami blatníkov a väčšími nárazníkmi. To platilo aj pre prvú Vitaru s diesellovým motorom 2,0 TD (52 kW), ktorá prišla na trh o dva roky neskôr. V roku 1997 dostal diesel chladič stlačeného vzduchu, čím jeho výkon vzrástol o 23 a krútiaci moment o 29 %. S takouto širokou ponukou verzií vydržala prvá generácia na linkách viac ako deväť rokov.

Predalo sa z nej približne 1,1 milióna kusov, a to na celom svete. V Japonsku ju naďalej volali Escudo, v USA Sidekick alebo Geo Tracker. V Kanade bola distribuovaná hneď pod niekoľkými značkami koncernu GM, napríklad ako Chevrolet Tracker alebo Asuna Sunrunner a Pontiac Sunrunner. V Španielsku si zas Vitara požičala identitu Santany. Zvláštnou kapitolou jej histórie je Suzuki X-90 – originálna dvojmiestna „targa“ s odnímateľnými strešnými panelmi, postavená práve na základoch Vitary. Na svet prišla v roku 1995, no nestretla sa s veľkým pochopením, a tak Suzuki výrobu zastavilo po necelých dvoch rokoch.

I Z VITARY JE GRAND VITARA

V roku 1998 predstavilo Suzuki druhú generáciu Vitary. Tentoraz už však s prívlastkom Grand. A nová Grand Vitara bola naozaj väčšia. Narástla o celých 21 cm, čo bola hlavne reakcia na nové bezpečnostné normy, ale aj odpoveď na konkurenciu. Grand Vitara sa jednoducho transformovala z hravého off-roadu na solídnejší a komfortnejší terénny model, čo posilňoval aj dizajn s obľavšími líniami. Zaujímavé je, že hoci v tom čase už bola na svete Toyota RAV4, oficiálne považovaná za prvé SUV, Vitara ostala verná klasickému odolnej koncepcii s rámovým podvozkom.



Väčšie a ťažšie auto „vyfasovalo“ ako základ silnejší 2-litrový 4-valcový motor 98 kW. Diesel sa posilnil na 64 kW. Na vrchole ponuky zasadol opäť 6-valcový motor, tentoraz však zväčšený až na 2,5 litra (106 kW). Pôvodná „jednašestka“ slúžila už iba krátkej 3-dverovej Vitare. Jazdné vlastnosti zlepšilo nové 5-prvkové zavesenie zadnej tuhej nápravy. Nové hrebeňové riadenie zas ponúklo väčšiu spätnú väzbu, takže Grand Vitara sa ovládala lepšie v zákrutách. V roku 2000 pridalo Suzuki komfortný systém zapínania pohonu 4x4 pomocou prepínača v kabíne.

Postupom času sa pod kapotou Vitary objavil moderný diesel 2,0 HDi (80 kW) s priamym vstrekovaním paliva

od koncernu PSA. Na druhej strane však z ponuky v Európe vypadla krátka Vitara s plátennou strechou a tiež 6-valcové verzie. Naopak, v roku 2001 na vrchol hierarchie postavilo Suzuki Grand Vitaru XL-7 s rázvorom predĺženým o 485 mm, ktorá zvládla 7-člennú posádku. To bola jasná odpoveď na rastúcu konkurenciu veľkých SUV, najmä v USA. Tomu zodpovedal aj najväčší motor aký kedy pracoval v službách Vitary. Šešťvalec 2,7 V6 dával výkon až 127 kW. Z dôvodu posilnenia jej autonómneho imidžu absolvovalo XL-7 už po dvoch rokoch výrazný facelift. Výkon 6-valca narástol na 135 kW.

I PREROD NA SUV

V roku 2005 prišiel čas na striedanie stráží. Tretia generácia Vitary debutovala na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom. Išlo o veľkú zmenu. A to doslova. Päťdverová verzia sa natiahla na 4 470 mm, čo bol nárast o ďalších 20 centimetrov, a 3-dverová Vitara prekonalala po prvýkrát hranicu štyroch metrov. Zásadné zmeny sa odohrali aj v konštrukcii. Suzuki chcelo totiž nielen zachovať off-roadové schopnosti Vitary, ale priniesť aj komfort a stabilitu nových SUV. Preto dostala Vitara samonosnú karosériu, no s integrovaným rebrinovým rámom vyrobeným z vysokopevnostnej ocele, ktorý jej zabezpečil potrebnú tuhosť.

Jednoduchý pohon 4x4 nahradila permanentná štvorkolka a zadnú tuhú nápravu nezávislé zavesenie. Pre zlepšenie rozloženia hmotnosti sa predné kolesá posunuli viac vpred. Zadný diferenciál bol odliaty z hliníka. Systém 4x4 mohol pracovať v bežnom režime 4H (4WD), 4Low s redukciovou, alebo v 4H Lock pre zdolávanie ťažkých terénov. Všetky agregáty boli modernizované. Od 4-valcov 1,6 VVT (78 kW), 2,0 I (103 kW) a 2,4 I až po mimoeurópske 6-valce s objemom 2,7 a 3,2 litra. Pôvodný diesel 2,0 HDi od Peugeotu nahradil v roku 2008 agregát 1,9 DDiS dodávaný Renaultom. Napriek menšiemu objemu mal vyšší výkon (95 kW) a nižšiu spotrebu.



Priblíženie sa Vitary k triede SUV sa prejavilo okamžitým úspechom. Už v roku 2006 sa pre ňu rozhodlo 175 000 zákazníkov. Celkový objem predajov Grand Vitary, ktorá je na trhu s viacerými kozmetickými úpravami už desiaty rok, sa však vyšplhal až na 1,7 milióna kusov. V súčasnosti sa tretia generácia Grand Vitary dopredáva a Suzuki ju po odchode z USA sťahuje aj z európskeho trhu. Jej príbeh sa však nekončí. Práve naopak. Viac ako 25 rokov po debute prvej generácie prichádza na trh úplne nový model s pôvodným názvom Vitara. Prvýkrát sa predstavil na vlnajšom jesennom autosalóne v Paríži.

I NÁVRAT KU KOREŇOM

Ako však veľká dnešná móda, z relatívne veľkého off-roadu sa stáva kompaktné SUV so všetkým, čo k tomu patrí – viac bezpečnosti a viac ohľaduplnosti k životnému prostrediu. Popri tom však ani Vitara štvrtej generácie nezabúda na svoje korene. Vidieť to nielen na dizajne, ktorým vytvára paralelu s „originálom“ z roku 1988, ale najmä na vyspelom pohone 4WD ALLGRIP, ktorý ponúka až štyri nastaviteľné režimy. K tomu pridáva celý balík nových bezpečnostných systémov. Napríklad výstrahu pred kolíziou, autonómne brzdenie či dokonca adaptívny tempomat ACC. V centre palubnej dosky nájdeme po prvýkrát dotykové rozhranie so 7-palcovým monitorom.

Vitara sa jednoducho prispôbila novej dobe a má v pláne pokračovať v ťažení predchádzajúcich troch generácií. Za 27 rokov produkcie zišlo z liniek viac ako 2 870 000 automobilov modelu Vitara. A to je obrovský úspech. ■

VITARA V ČASE

1988	premiéra I. generácie
1991	príchod 5-dverovej verzie
1991	nový motor 1,6 16v DOHC
1995	nový motor 2,0 V6
1995	príchod športovej verzie X-90
1996	prvý diesel 2,0 TD
1997	diesellový motor 2,0 HDi
1998	premiéra II. generácie (Grand Vitara)
2001	príchod 7-miestnej verzie XL-7
2005	premiéra III. generácie
2008	diesellový motor 1,9 DDiS
2014	premiéra IV. generácie

” Z VEĽKÉHO OFF-ROADU KOMPAKTNÉ SUV “





Pre každého niečo

ZNAČKA SUZUKI pripravila pre milovníkov jazdy v jednej stope pre sezónu 2015 opäť celú priehršť novinek. Od mrštného mestského skútra Address 110, až po výkonný športový model GSX-S 1000 F – každý si môže vybrať podľa svojich predstáv a potrieb.

**ADDRESS 110 >>
PRE VÁŠ AKTÍVNY
MESTSKÝ ŠTÝL**

ZAČNIME s rozmerovo, cenovo aj výkonnostne najmenšou tohtoročnou novinkou – mestským skútrom Address 110. Za veľmi prijateľnú cenu ponúka toho naozaj veľa. Okrem toho, že je ľahko ovládateľný, mrštný a nenáročný na údržbu aj palivo, ide o skutočne praktické mestské vozidlo na každý deň. Jeho moderne ostrý a mladistvý dizajn dodá každej vašej jazde – či už do školy, kancelárie alebo na nákupy – rýchlosť a vysoký faktor zábavy. O bezpečnú jazdu sa postarajú (na triedu skútrov) nadštandardné kolesá s priemerom 14 palcov a výkonná kotúčová brzda vpredu, podporovaná bubnovou brzdou vzadu. Vďaka hmotnosti iba 97 kilogramov si s ním ľahko poradia aj dievčatá, či ženy. Jeho moderný štvortaktný jednovalec s elektronickým vstrekovaním paliva má síce objem iba 113 cm³, ale výkon takmer 10 koní v spojení s nízkou hmotnosťou mu dodávajú veľmi slušnú dynamiku (najvyššia rýchlosť 95 km / h). Predovšetkým v meste tak budete môcť pri rozjazde zo semaforov ostatným účastníkom premávky zamá-

vať s úsmevom na tvári. Ďalšou nemalou výhodou nízkej hmotnosti je malá spotreba – štvortaktný motor si vystačí iba s dvomi litrami benzínu na 100 km. To vám v spojení s nádržou s objemom 5,5 litra umožní vychutnať si dojazd vyše 250 kilometrov na jedno natanovanie. Svoju prilbu (aj integrálnu) si v cieľi cesty poľahky schováte pod sedadlo, do priestoru s objemom vyše 20 litrov. Do držiakov v prednej kapotáži sa navyše zmestia dve pollitrové fľašky s osviežujúcimi nealko nápojmi. Address 110 je skutočne vhodný na čokoľvek, čo v každodennom živote potrebujete. Umožňuje plynulé zrýchlenie, ponúka minimálnu spotrebu paliva a praktický 20,6 litrový odkladací priestor, ktorý poskytuje viac než dostatočný priestor pre Vaše potreby. V prípade záujmu si na jeho sériový zadný držiak môžete veľmi ľahko upevniť pevný kufor pre spolujazdca, poskytujúci ďalší priestor pre vašu batožinu. V ponuke je v trojici atraktívnych farebných kombinácií: strieborná metalíza s čiernou, titánová čierna, alebo aj brilantná biela s čiernou.

DL 650 XT >> VOĽNOSŤ BEZ HRANÍC

Typ motora	4-takt, 1-valec, SOHC chladenie vzduchom,
Zdvihový objem (cm ³)	113
Výkon (k / ot. / min.)	9,1 / 8 000
Krútiaci moment (Nm / ot. / min.)	8,6 / 6 000
Prevodovka	automatická (CVT)
Výška sedadla (mm)	755
Čistá hmotnosť (kg)	97
Palivová nádrž (l)	5,2

<< ADDRESS 110

Typ motora	4-takt, 2-valec, chladenie vodou, DOHC, 90° V-Twin
Zdvihový objem (cm ³)	645
Výkon (k / ot. / min.)	69 / 8 800
Krútiaci moment (Nm / ot. / min.)	60,0 / 6 400
Prevodovka	6-stupňová, mechanická
Výška sedadla (mm)	835
Čistá hmotnosť (kg)	215
Palivová nádrž (l)	20

>> DL 650 XT

OBĽÚBENÝ BESTSELLER – univerzálne cestné enduro V-Strom 650, dostal pre sezónu 2015 celkom novú, sviežu špeciálnu verziu, ktorá čerpá z úspechov jej väčšieho „bračeka“ s objemom motora jeden liter. Verziu XT spoznáte veľmi ľahko – podľa ostrej prednej kapotáže, ktorá rozráža vzduch počas jazdy ako zobák orla pri strmom lete z výšin za svojou korisťou. Dovolíme si len pripomenúť, že zatiaľ čo Suzuki s týmto dizajnom prišla ako prvá už v roku 1990 pri svojom legendárnom endure DR 800 Big (najväčší jednovalcový motocykel na svete), ostatní ho začali napodobňovať iba pred nedávnom. Aj po technickej stránke ponúka nový V-Strom mnoho – od vylepšeného chladenia motora, cez ľahký, ale stabilný hliníkový rám, až po skvelo vyzerajúce vpletané kolesá, či špeciálne pre tento stroj vyvinutý systém ABS. Poháňa ho vylepšený spoľahlivý vidlicový dvojvalec s objemom 645 cm³ a výkonom takmer 70 koní. To je dostatok sily nielen pre dynamickú jazdu po diaľnici (najvyššia rýchlosť 185 km / h), ale aj akčnú jazdu lesnou cestičkou, či cez horský prie-

smyk – na ceste za víkendovým dobrodružstvom, samozrejme aj vo dvojici. Práve v teréne oceníte nielen vysoký výkon a nízku hmotnosť (215 kg), ale aj tuhé vpletané kolesá (vpredu s priemerom 19 palcov), obuté do bezdušových pneumatík. O bezpečné zastavenie na každom povrchu sa postará sériový systém ABS. Vďaka 20 litrov veľkej nádrži, aerodynamickej kapotáži a úspornému motoru vás zastávky na čerpacích staniách budú zdržiavať veľmi zriedkavo. O priemernej spotrebe vás bude informovať moderná digitálna prístrojovka s ukazovateľom rýchlosti a zaradeného prevodového stupňa, doplnená prehľadným analógovým otáčkomerom. A pokiaľ sa vyberiete na skutočne dlhú cestu, stačí len pripnúť trojicu originálnych kufrov z ľahkého kovu a vyraziť. So Suzuki V-Strom 650XT však bude každá vaša jazda skutočným útekem do slobody. V predaji už za 7 990 eur, v ponuke v nasledujúcich štyroch moderných farebných kombináciách: matná sivá, perleťová biela, metalická modrá a odvážna červená.

UNIVERZÁLNE
CESTNÉ ENDURO



STÁLICA MOTOCYKLOVÉHO NEBA



^ BANDIT 1250 SA

Typ motora	4-takt, 4-valec, chladienie vodou, DOHC
Zdvihový objem (cm³)	1 255
Výkon (k / ot. / min.)	98,0 / 7 500
Krútiaci moment (Nm / ot. / min.)	108,0 / 3 700
Prevodovka	6-stupňová, mechanická
Výška sedadla (mm)	755
Čistá hmotnosť (kg)	805 - 825
Palivová nádrž (l)	19

BANDIT 1250 SA >>

MISIA SPLNENÁ

OMLADZUJÚCU KÚRU občas podstupujú aj také stálice motocyklového neba, akou je Bandit 1250 SA. Pre sezónu 2015 dostal oku lahodiacu polokapotáž, ktorá bola potiahnutá o čosi nižšie,

takže teraz prekrýva aj boky chladiča. Okrem vzhľadu zlepšuje polokapotáž aj aerodynamiku, poskytujúcu jazdcovi skvelú ochranu pred vetrom, a pohodlie pri jazde. Pod predným svetlom etom pribudli dva nasávacie otvory, ktoré majú za úlohu nasmerovať prúd vzduchu mimo tela jazdca. Veľký Bandit dostal aj novú prístrojovku, vybavenú veľkým informačným displejom a klasickým analógovým otáčkomerom. O výkone radového štvorvalca chladeného kvapalinou sa hádam ani nemusíme baviť – vďaka objemu 1 255 cm³ a výkonu takmer 100 koní ponúka ťah, o akom vodiči bežných automobilov môžu iba snívať. Nemusíte ho pritom vôbec hnať do vysokých otáčok – už takmer od voľnobehu má sily na rozdávanie. Vďaka digitálne riadenému elektronickému vstrekovaniu paliva však bude aj jazda k čerpacej stanici uvoľnená. Komfortný podvozok oceňuje všetci cestovatelia, tí športovejší si budú pochvaľovať pevný oceľový rám s klasickou teleskopickou vidli-

cou vpredu a centrálnou pružiacou jednotkou vzadu. Podľa svojej výšky si môže jazdec upraviť výšku sedadla – v rozmedzí 20 mm.

”JE PRIPRAVENÝ
SA VRHNÚŤ
DO VÍRU
VEĽKOMESTA

V sériovej výbave nájdete systém ABS, no poteší aj vysoký predný ochranný štít, centrálny stojan, či držadlo pre spolujazdca. Nový Bandit 1250 SA je tak skutočne pripravený prijať každú Vašu výzvu. Či už ste skúsený jazdec, ktorý túži po športovej jazde za prijateľnú cenu, alebo nadšenec, ktorý bude využívať motocykel na každodennú prepravu. Tento motocykel je pripravený sa vrhnúť do víru veľkomesta, alebo prejsť krížom celý svetadiel. V predaji už od 8 490 eur, v jednej z troch farieb: iskrivá čierna, odvážna červená a ľadová perleťová biela.

GSX-S 1000 ABS >> ROADSTER PRE ODVÁŽNYCH

A DOSTÁVAME SA k superstar tohtoročnej ponuky od značky Suzuki. Novinku z kategórie Street Sport – motocykel s označením GSX-S 1000, poháňa radový štvorvalec z veľmi úspešného, superšportového modelu GSX-R 1000 (K7). Hoci jeho výkon bol čiastočne „umravněný“, tento čistokrvný športový roadster s ostrými líniami miniatúrnej kapotáže rozhodne aj tak nepatrí do rúk začínajúcich motorkárov – to je jasné. Začnime však pekne po poriadku – pohľadom na zlatistú obrátenú prednú vidlicu Kayaba s „racingovými“ radiálnymi štvorpiestikovými brzdami

značky Brembo, pokochajme sa masívnym hliníkovým rámom ukrývajúcim ostrý litrový štvorvalec s najvyšším výkonom až 145 koní a našu krátku exkurziu ukončíme pri mohutnej kyvnej vidlici prebratej priamo z modelu GSX-R 1000, so zadným kolesom obutým do pneumatiky so šírkou 190 mm. Skromné sedadlo spolujazdca síce dovolí občas odviezť aj nejakú tú blond „ľadvinku“, ale najväčšiu zábavu si rozhodne užije sám jazdec usadený za pohodlne širokými riadidlami.

”AGRESÍVNY
VZHĽAD
A AGRESÍVNA
FARBA KAPOTÁŽE

Na rozdiel od zbytku konkurencie Suzuki svojho športového „naháča“ vybavila aj modernou trojstupňovou trakčnou kontrolou – pri takomto

výkone sa skutočne môže kedykoľvek zísť. Profesionáli naopak privítajú možnosť jej deaktivácie, rovnako ako plne nastaviteľné odpruženie KYB. Prednému svetlometu dominujú dve LED svetlá pre denné svietenie, nechýba digitálny systém ABS. K modernému športovému motocyklu sa hodí aj moderná prístrojovka – v tomto prípade sa jedná o čisto digitálnu, s jediným veľkým displejom, s množstvom informácií a skvelou čitateľnosťou. K agresívnemu vzhľadu patrí aj rovnako agresívna farba kapotáže – stačí si vybrať medzi žiarivou modrou metalízou, modernou matnou sivou, či efektnou čierno-červenou kombináciou. Pokiaľ ste vždy túžili po superšporte GSX-R 1000, ale pre vír veľkomesta sa vám zdal byť príliš radikálny, tak ste konečne našli riešenie. Rovnako športový, ale pre každodennú jazdu omnoho praktickejší model GSX-S 1000 je presne tým pravým.

GSX-S 1000 F >> PRE VAŠE DIVOKÉ „JA“

Typ motora	4-takt, 4-valec, chladienie vodou, DOHC
Zdvihový objem (cm³)	999
Výkon (k/ot./min.)	145 / 9 500
Krútiaci moment (Nm/ot./min.)	106,0 / 9 500
Prevodovka	6-stupňová, mechanická
Výška sedadla (mm)	815
Čistá hmotnosť (kg)	209
Palivová nádrž (l)	17

>> GSX-S 1000 / F ABS



MILUJETE RÝCHLE PREJAZDY zákrut a brutálnu akceleráciu na rovinkách? Nechcete však príliš bojovať s náporom vetra a model GSX-S 1000 bez kapotáže je pre vás tak akosi príliš „nahý“? Pokiaľ túžite po väčšej ochrane pred vetrom, respektíve cestujete častejšie na dlhšie vzdialenosti, Suzuki myslelo aj na vás. Kapotovaná verzia s označením GSX-S 1000 F, ktorá by mala potešiť hlavne priaznivcov rýchleho cestovania, dostala techniku kompletne prebranú z „naháča“ GSX-S 1000 ABS. To znamená litrový štvorvalec zo superšportu GSX-R 1000, trojstupňová kontrola trakcie, systém ABS, masívny hliníkový rám, obrátená predná vidlica Kayaba, pretekárske radiálne monobloky Brembo a zadná „kyvka“ s gumou šírky 190 mm. Jazdec si ale užije viac komfortu v pohodlnom závetrý kapotáže s dvojítm predným reflektorom. Nič z agresivity sa pritom nestratilo. Ostrý výkon „racingového“ litrového štvorvalca si budete môcť užívať aj vy, ale predsa len v jemne komfortnejšom prevedení. Farebná ponuka je rovnaká ako pri modeloch bez kapotáže, rozdiel v hmotnosti je len skromných 5 kilogramov. Pri výkone 145 koní sa na nedostatok sily rozhodne sťažovať nebudete. ■



ISLAND LÁKA ohňom i ľadom

HORÚCE BUBLAJÚCE
pramene, gejzíry a bahniská,
unikátne prírodné scenérie
či veľryby sú veľkým lákadlom
chladného a zároveň
horúceho Islandu.

| Zdroj a foto: SATUR, Jana Zedníková, M.S.



” ZDÁ SA TI ŠKAREDÉ POČASIE?
POČKAJ DESAŤ MINÚT A BUDE
EŠTE HORŠIE. “



ISLAND je v prvom rade pastvou pre oči, úchvatné prírodné scenérie lákajú turistov z celého sveta. Ostrov má okolo stotisíc kilometrov štvorcových a niečo cez trisťtisíc obyvateľov. Počasie je väčšinou nevlúdne a nestále, o čom hovorí aj islandské príslovie, „Zdá sa ti škaredé počasie? Počkaj desať minút a bude ešte horšie“. Turistické príručky odporúčajú cestu na Island v mesiacoch jún až august.

I JE ČO OBDIVOVAŤ

MIEST NA KOCHANIE je viac ako dost. Všetky majú pre nás krkolomné pomenovania. Určite by ste však nemali vynechať najstarší parlament sveta Althing, vodopád Gullfoss, Národný Park Þingvellir na vulkanickej náhornej rovine, jedinečné jazero Mývatn, najväčší európsky ľadovec Vatnajökull, či najznámejší gejzír Geysir.

” FAREBNÉ DOMČEKY
ROZJASŇUJÚ
ATMOSFÉRU “

Napriek tomu, že veľkú časť ostrova, najmä vnútrozemie pokrývajú lávové kamene sivej a čiernej farby a počasie je takmer polárne, farebné domčeky obyvateľov rozjasňujú ponurú atmo-

sféru a robia z ostrova rozprávkovú krajinu. Island je vynikajúcim miestom pre pozorovanie polárnej žiary. Pre turistov sú prítažlivé aj adrenalínové jazdy po vnútrozemí na autách s brodením cez potoky a rieky. Safari na veľryby je tiež obrovským lákadlom.

I HORÚCI ISLAND

VEĽKÝM BOHATSTVOM Islandu sú geotermálne pramene. V osemsto oblastiach ich je až 7 000. Islandčania sa ich naučili efektívne využívať najmä na vykurovanie. Okrem klasických objektov poskytujú dôležité teplo pre pestovanie ruží, zeleniny či dokonca banánov. Island sa môže hrdiť prvenstvom v pestovaní banánov v Európe.

” 7 000
GEOTERMÁLNYCH
PRAMEŇOV “

Atraktívne sú aj pre ľudí v podobe jazierok s teplou vodou, prameňov a prírodných lagún. Kvalita každého mestečka sa hodnotí podľa termálneho kúpaliska. Koľko má kĺzačiek, bahenných jazierok, víriviek a „hotpotov“. Slávna Modrá lagúna so svojou mliečno modrou vodou sa nachádza uprostred čierneho lávového poľa

a láka nielen domácich, ale najmä turistov. Máčať sa v prírode v horúcej vode je úžasný zážitok. Pre Islandčanov je však veľmi dôležitá čistota. Do vody sa nemôžete ponoriť skôr, ako sa dôkladne neosprchujete a nevydrhnete mydlom. Na to sú alergickí.

” KAŽDÝ ODCHÁDZA
Z ISLANDU
FASCINOVANÝ “

I TROLLOV TREBA REŠPEKTOVAŤ

NA ISLANDE sa väčšina obyvateľov hlási k evanjelickej cirkvi. Svet trollov a iných bytostí je tam však veľmi živý a rešpektovaný. Nikto sa neodváža skrížiť im cestu. Dokonca Ministerstvo dopravy plánuje cesty a výstavbu tak, aby neohrozilo ich územia. Trollovia sú síce dobrosrdeční a vychádzajú len v noci, dokážu však narobiť nepríjemnosti, ak sa dotknú ich územia, alebo sa im nebudajú vysmievať. Na ostrove môžete vidieť skamenelých trollov, ktorí nestihli ujsť pred slnečnými lúčmi. Island je skrátka jedinečnou atmosférou, prírodnými krásami a množstvom aktivít, ktoré ponúka. Každý návštevník odchádza z Islandu doslova fascinovaný. Krajina sa totiž nepodobá na žiadnu inú, ale je originálna a skvostná. ■

▼ ČO STE ASI NEVEDELI O ISLANDE

- » Na Islande vznikol PRVÝ PARLAMENT NA SVETE. Bolo to pred viac ako tisíc rokmi.
- » Väčšina Islandčanov NEMÁ PRIEZVISKO.
- » NEPOUŽÍVAJÚ VYKANIE.
- » Na Islande sa všade VYZÚVAJÚ TOPÁNKY. Je jedno či pridete na návštevu do súkromia, alebo do turistickej chaty.

Návrat Suzuki do kráľovskej kubatúry MOTOGP

TENTO ROK je pre všetkých priaznivcov motocyklov značky Suzuki veľmi významný. Po dvojročnej prestávke, ktorú jej testovací tím využil na vývoj pretekárskeho špeciálu GSX-RR, sa opäť postaví na štart kráľovskej kubatúry MotoGP.

OFICIÁLNY TOVÁRENSKÝ TÍM Suzuki motocyklových majstrovstiev sveta súťaží od roku 1974. Za ten čas získal mnoho víťazstiev na takých špičkových strojoch, ako bol napríklad model RG500, RG500 Gamma, či GSV-R. Od Grand Prix Valencie 2011 však modrý prototyp Suzuki v boxoch chýbal. Vedenie Suzuki Motor Corporation sa rozhodlo, že dvojročnú odmlku využije na vývoj nového pretekárskeho špeciálu GSX-RR. Manažérom testovacieho tímu sa stal Davide Brivio, pričom do sedla litrového prototypu sa posadil skúsený francúzsky jazdec Randy De Puniet, ktorý má na konte 139 štartov v prestížnej kráľovskej kubatúre. Výsledky svojej práce s hrdosťou prezentovali na výstave Intermot v Kolíne nad Rýnom.

I SUZUKI SA VRACIA

NA TÉMU návratu značky Suzuki do MotoGP vedúci projektu Satoru Teradu uviedol: „Konečne sa Suzuki vracia do seriálu pretekov Grand Prix. Vďaka vysokej úrovni súťaže

budeme ladiť naše technológie a tie následne začleňovať do sériovo vyrábaných modelov a aktívne komunikovať s odberateľmi Suzuki z celého sveta. Výzvou pre Suzuki je ďalej zlepšovať úroveň spokojnosti zákazníkov po celom svete a to prostredníctvom pretekania a našich produktov.“

” KONEČNE SA SUZUKI VRACIA

I ECSTAR

TRIDSAŤTŤIROČNÝ FRANCÚZ mal možnosť sa ako prvý postaviť s novou motorkou na štart pretekov MotoGP, keď na divokú kartu nastúpil do posledného podniku uplynulej sezóny. Aj keď naďalej zostáva testovacím jazdcom, vo farbách nového tímu Suzuki Ecstar v sezóne 2015 nastúpila dvojica talentovaných Španielov. Skúsený pretekár Aleix Espargaro, ktorý bol vlani najlepším jazdcom MotoGP v kategórii Open,

bude po prvýkrát členom továrenského tímu. Jeho mladší kolega Maverick Viñales je majster sveta Moto3 z roku 2013, ktorý prestúpil do MotoGP po roku strávenom v kategórii Moto2. V rámci predsezónnej prípravy obidvaja už spoločne s tímom absolvovali oficiálne testy IRTA v Malajzii a Katarre. Len pre úplnosť, Ecstar je značka výkonného motorového oleja Suzuki, ktorý je hlavne na japonskom trhu od roku 1984. Pri príležitosti 30. výročia chce Suzuki dostať značku do celosvetového povedomia taktiež jej začlenením do názvu tímu.

” ZAČAŤ SEZÓNU S TAK SKVELÝM TÍMOM JE PRE MŇA NEUVERITEĽNÉ “

I MIMORIADNE NASADENIE

ÚVODNÉ PODUJATIE sezóny na okruhu Losail v katarskej Doha bolo na programe posledný marcový víkend. „Ťažko nájsť slová, ktorými by som vyjadril, ako veľmi som nabitý!“ prezradil Aleix Espargaro pred prvým pretekom v novom tíme Suzuki Ecstar. „Začať sezónu s tak skvelým tímom je pre mňa neuveriteľné. Tri roky usilovnej práce, úžasný tím, výkonný stroj, to všetko je pre mňa ako sen.“ O mimoriadnom nasadení svedčili už výborné časy dosahované v tréningoch, keď sa Aleix stále držal v prvej desiatke. Pretek nakoniec skončil na výbornom 11. mieste. Prvé body získal i mladý Maverick Viñales, ktorý zatiaľ zbiera skúsenosti v kubatúre MotoGP. Ako vidieť, nový pretekársky špeciál Suzuki GSX-RR je konkurencieschopný a tak sa priaznivci motosportu môžu opäť tešiť na pekné súboje pri ďalších podujatiach sezóny. ■



I V kráľovskej kubatúre MotoGP bude tento rok za tím SUZUKI ECSTAR jazdiť na pretekárskych špeciáloch GSX-RR dvojica talentovaných Španielov: 25-ročný Aleix Espargaro, #41 a 19-ročný Maverick Viñales, #25.



I Suzuki oficiálne predstavila svoj nový pretekársky špeciál GSX-RR na výstave INTERMOT 2014 v Kolíne nad Rýnom.

✓ TECHNICKÉ ÚDAJE SUZUKI GSX-RR

Typ motora	kvapalinou chladený štvortaktný radový štvorvalec, rozvod DOHC, 16 ventilov
Zdvihový objem	1 000 cm ³
Maximálny výkon	169 kW (230 k)
Príprava zmesi	elektronické vstrekovanie paliva
Prevodovka	šesťstupňová, kazetová
Rám	dvojité chrbticové z hliníkovej zliatiny
Odpruženie vpred	plne nastaviteľná upside-down teleskopická vidlica Öhlins
Odpruženie vzadu	plne nastaviteľná centrálna jednotka Öhlins
Brzdy vpred	dvojica karbónových kotúčov, radiálne strmene Brembo
Brzdy vzadu	oceľový kotúč, strmeň Brembo
Kolesá	priemer 16,5"
Rázvor	1 457 mm
Celková dĺžka × šírka × výška	2 096 mm × 720 mm × 1 140 mm
Maximálna rýchlosť	viac ako 330 km/h



PREDSTAVUJEME DÍLERA MIKONA s.r.o.

SPOLOČNOSŤ MIKONA
je najväčšou sieťou predajní
pneumatík a pneuservisov
na Slovensku.

I ODKEDY JE FIRMA MIKONA V BRATISLAVE PREDAJCOM ZNAČKY SUZUKI?

Vznikla v roku 1992. Jej podnikanie sa časom rozširovalo aj o iné aktivity nielen v segmente pneumatík, ale aj v segmente automobilov. Predajcom SUZUKI je od roku 2005, kedy otvorila showroom na frekventovanom a atraktívnom mieste – na Eisteinovej ulici v Bratislave.

I ŤAŽÍ MIKONA Z DLHOROČNÝCH SKÚSENOSTÍ V PNEU BIZNISE AJ PRI PREDAJI AUTOMOBILOV?

Určite áno. Nejde pritom len o využívanie dlhoročných skúseností z úspešného manažovania obchodu, ale aj o kontakty, sieť pobočiek a širokú základňu zákazníkov. To všetko poskytuje Mikone pri predaji istú výhodu, s ktorou dokáže pracovať v rámci všetkých svojich divízií. Opačne to funguje samozrejme aj tak, že zákazníkom Suzuki dokážeme ponúknuť kvalitné pneuservisové služby v plnom rozsahu a na profesionálnej úrovni.

I AKÉ SLUŽBY PONÚKATE ZÁKAZNÍKOM?

Zákazník si môže vybrať z rozsiahlej ponuky služieb od mechanických, karosárskych a lakovníckych prác až po pneuservis s uskladnením pneumatík, digitálnu diagnostiku, nastavenie geometrie kolies či doplnenie a čistenie

klimatizácie. Okrem toho zabezpečujeme aj komplexnú opravu havarovaných vozidiel.

I ČO DOKÁŽETE PONÚKNUŤ V OBLASTI PNEUMATÍK?

Mikona má v súčasnosti až 29 vlastných prevádzok a ďalších 11 partnerských. Spolu teda 40 predajných či servisných miest na Slovensku, kde sa dokážeme postarať o vozidlá zákazníkov. Zastupujeme najväčších výrobcov pneumatík ako Continental, Michelin, Bridgestone, Hankook a pod. Zákazníkom poskytujeme komplexné služby v oblasti predaja a servisu pneumatík, dokážeme uspokojiť aj fleetových zákazníkov a problémom nie je ani hromadná či elektronická fakturácia.

” MIKONA MÁ 29 VLASTNÝCH A 11 PARTNERSKÝCH PREVÁDZOK

I KTORÝ MODEL VÁM DOPOSIAL NAJLEPŠIE SADOL Z PORTFÓLIA ZNAČKY SUZUKI A PREČO?

Za najvydarenejší model považujem Swift Sport pre jeho športový vzhľad a výborné jazdné vlastnosti. V tomto období je to samozrejme novinka Vitara, ktorá prináša milovníkom aktívneho života dokonalé SUV s moderným dizajnom a ideálnym pomerom výkonu a spotreby.

I AKÉ VÝHODY ZÍSKAVA ZÁKAZNÍK, KTORÝ KÚPI AUTO U VÁS?

Našou výhodou je ponuka komplexných služieb, ktorá nekončí predajom



ING. ROMAN CRKOŇ
RIADITEĽ SUZUKI – MIKONA, BRATISLAVA

vozidla, ale pokračuje pravidelnou údržbou, prezúvaním pneumatík, čistením klimatizácie, nastavením geometrie a záručným i pozáručným servisom. Počas doby trvania nášho dilerstva značky SUZUKI využíva naše služby množstvo stálych zákazníkov, ktorí oceňujú predovšetkým serióznosť, spoľahlivosť a komplexný profesionálny prístup.

I MODEL VITARA JE V PREDAJI LEN PÁR TÝŽŇOV. AKO HO CHARAKTERIZUJETE? AKÝ PREDAJ MU PREDPOVEDÁTE?

Nová Vitara je malé kompaktné SUV s nápaditým dizajnom a výbornými jazdnými vlastnosťami. Optimálna svetlá výška jej umožňuje prejazdnosť aj v ťažších podmienkach, vďaka čomu sa dokáže správať ako plnohodnotný off-road. Zákazník si svoje auto môže variabilne navrhnuť, na čo máme veľmi pozitívne odozvy. Vitara sa posunula výrazne dopredu aj svojou výbavou a kvalitným spracovaním. Radi by sme predávali tento model na úrovni obľúbeného modelu SX4, ktorý bol v minulosti naším predajne najúspešnejším. Verím, že novou Vitarou dokážeme veľmi efektívne konkurovať iným značkám a nadviazať na predchádzajúce úspešné modely Suzuki.

VIEME, ČO CHCEME

www.suzuki.sk



Edícia Swift VIOLET je ideálna pre ženy, ktoré presne vedia, čo chcú.

Swift je všestranný spoločník na nákupy alebo výlety s priateľmi. Limitovaná edícia VIOLET je doplnená elegantnými prvkami ako chrómová predná maska, čierno-strieborné zliatinové disky, kožený volant, sedadlá s fialovým prešívaním, či nová fialová metalíza. Swift VIOLET s fialovým akcentom, športovými prvkami a štýlovými detailami kúpite len za 10 190 €.

Ku každému modelu SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma. Emisie CO₂ 116 g / km, kombinovaná spotreba paliva 5,0 l na 100 km. Ilustračné foto.



ZAŽITE TO!

Prichádza nová Vitara. S unikátnou technológiou ALLGRIP 4WD pre váš dokonalý pôžitok z jazdy v každom teréne. S inteligentným asistentom Radar Brake Support chráni vás i vašich blízkych. Navyše, vďaka širokej ponuke farieb, príslušenstva a voliteľných doplnkov bude vaša Vitara jedinečná. Tak ako vy. Suzuki Vitara.



INFOLINKA
02 / 53 63 33 06
www.suzuki.sk

Ku každému modelu SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma s možnosťou predĺženia na 5 rokov. Emisie CO₂ 106 - 131 g/km, kombinovaná spotreba paliva 4,0 - 5,7 l na 100 km. Ilustračné foto.


SUZUKI
FINANCE

ALLGRIP
pohon 4WD

