

SVET SUZUKI

1/1 2006 / nepredajné

Novinka SX4

Oheň, voda, ľad!

Suzuki tuning

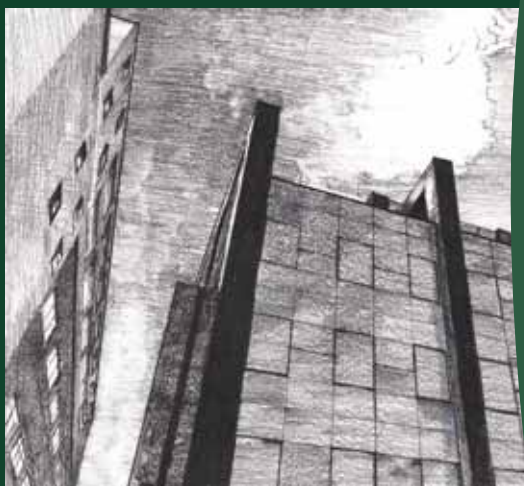
Môj Swift sa volá Suzi

Rozhovor so Zuzanou Smatanovou





Váš cieľ s nami na dosah



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

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

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

■ **OTP LEASING**

Dunajská Streda
Hlavná 48
929 01 Dunajská Streda

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

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

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

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

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

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

www.otpleasing.sk

4 aktuality
Suzuki Swift
s Certifikátom Slovak Gold

6 predstavenie nového modelu
SX4 – športovec na každú
príležitosť

11 rozhovor s K. Todom
Suzuki dnes a zajtra

14 zažili sme so Suzuki
Pravé lyžiarske dobrodružstvo

16 história Suzuki (1. časť)
Ako Suzuki predbehol svet
genialitou myslenia

18 paralympijský výbor a Suzuki
Úspechy slovenských športovcov
na Paralympiádach

20 predstavujeme
jednotlivé modely
Swift, Ignis a Grand Vitara –
najúspešnejšie modely
v histórii Suzuki

22 Suzuki tuning
Oheň, voda, ľad!

24 životný štýl
Môj Swift sa volá Suzi

27 svet motoriek
To najlepšie z najlepšieho

31 Suzuki a šport
Na ceste k vrcholu

34 predstavujeme dílera
Pomer ceny a úžitkovej hodnoty
automobilov je to, čo Suzuki
posúva vpred



6 | Predstavenie nového modelu Nové SX4



22 | Suzuki tuning Oheň, voda, ľad!



24 | Životný štýl Môj Swift sa volá Suzi



foto: Martin Trenkler

Vážený čitateľ,

práve sa Vám dostalo do rúk prvé číslo časopisu Svet Suzuki, prostredníctvom ktorého by sme Vám chceli priblížiť našu spoločnosť, poskytnúť informácie o našich produktoch a novinkách.

Rok 2005 bol pre značku Suzuki na Slovensku výnimočne úspešný. Predaj automobilov vzrástol až o 197 % a predaj motocyklov o 87 %. Celkovo bolo na Slovensku v roku 2005 zaregistrovaných 3 331 automobilov a 148 motocyklov značky Suzuki. Tieto čísla znamenajú, že spoločnosť Suzuki sa stala najobľúbenejšou japonskou značkou v automobilovom priemysle na Slovensku. Sme veľmi radi, že priazeň voči značke Suzuki neustále rastie. Tento úspech nás zároveň zaväzuje, aby sme nesklamali dôveru, ktorú nám majitelia automobilov a motocyklov značky Suzuki prejavujú. Našou hlavnou prioritou je zdokonaľovanie popredajných služieb, ktoré zabezpečujeme prostredníctvom našich zatiaľ osemnástich predajných a servisných partnerov. V tejto súvislosti sa nám podarilo dohodnúť s výrobným záväzkom na zvýšení frekvencie dodávky náhradných dielov. Jedným z našich cieľov je zlepšenie Vašej informovanosti o našich aktivitách a novinkách ako vo svete tak aj na Slovensku. Z tohto dôvodu sme vylepšili našu webovú stránku. Každý, kto má možnosť prístupu k internetu, môže získať aktuálne informácie o spoločnosti Suzuki na www.suzuki.sk. Zároveň sme sa rozhodli, že začneme vydávať časopis s názvom Svet Suzuki.

V prvom čísle nášho časopisu máte možnosť získať informácie o našich aktuálnych novinkách: automobil SX4 a motocykle GSX-R 750, GSX-R 600, GSR 600 a M 1800R a dozvedieť sa niečo o športových aktivitách značky Suzuki. Som si istý, že Vás zaujme aj rozhovor so Zuzanou Smatanovou, ktorá najazdila na vozidle Suzuki Swift už viac ako 30 000 km ako aj s pánom Todom, generálnym riaditeľom jediného európskeho výrobného závodu Suzuki.

Želám Vám príjemné čítanie.

Lubomír Habala

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

■ vydáva: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, Bratislava 821 09, IČO: 35 887 231 ■ sídlo tlačiarne: Weltprint, s. r. o., Tomášikova 26, 821 01 Bratislava ■ názov a sídlo nakladateľa: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, Bratislava 821 09 ■ grafika a spracovanie: PERGAM, s. r. o., Sasinkova 11, Bratislava 811 08, tel.: + 421 (2) 55 64 73 81, fax: + 421 (2) 55 57 69 72, e-mail: pergam@pergam.sk ■ ■ ■

Suzuki Swift s Certifikátom Slovak Gold



Ocenenie Slovak Gold pre Suzuki Swift preberá z rúk náčelníka generálneho štábu armády SR Ľubomíra Bulíka Generálny riaditeľ európskeho výrobného závodu pán Kazuhisa Toda.

Nový Suzuki Swift získal prestížne ocenenie nadštandardnej kvality udeľované nezávislou odbornou porotou v Slovenskej republike pre domáce a zahraničné produkty – certifikát Slovak Gold. Suzuki Swift ho získal ako štvrtý sériovo vyrábaný osobný automobil. Certifikát sa udeľuje najlepším výrobkom už dvanásť rok. Pred autom Suzuki Swift ho dostali iba Mercedes-Benz triedy A, Volkswagen Bora a Škoda Octavia. Jediný európsky výrobný závod Suzuki sa nachádza v blízkosti slovenských hraníc v maďarskom Ostrihomi. Z troch tisíc zamestnancov je 1 131 zo Slovenska. Komponenty a diely na autá dodáva šesť veľkých slovenských výrobcov. Vyrábané automobily sú s vysokým podielom slovenskej práce a produktov.

Suzuki partnerom hviezd



Automobily značky Suzuki sa stali partnerom hudobných hviezd Mira Žbirku a Zuzany Smatanovej počas ich turné po slovenských mestách. Firma Suzuki podporila turné aj zapožičaním automobilu, na ktorom by mal Miro Žbirka počas neho jazdiť. Zuzana Smatanová je značke Suzuki verná už druhý rok a na svojho Swifta nedá dopustiť.



Na každú cestu – Swift 4x4

Snehová kalamita, ľadové jazyky, poľadovica – to sú výrazy, ktoré motoristi nepočujúvajú radi. Pri zhoršenej priľnavosti by sme najradšej všetci jazdili v drahých offroadoch s pohonom na všetky kolesá. Časy sa však menia a nesporné výhody pohonu 4x4 sú dôležité aj malým autám. Nie všetkým, ale Suzuki také auto ponúka. Na tradičnom decembrovom autosalóne v Bologni mal

na záver minulého roka svetovú premiéru Suzuki Swift 4x4. Ponuka stáleho pohonu všetkých kolies je v tejto kategórii ojedinelá. Swift predstavený v Taliansku mal pod kapotou známy benzínový štvorvalec 1,3 s výkonom 68 kW (92 k). Maximálna rýchlosť oproti modelu iba s predným pohonom klesla o 8 km/h na 167 km/h. Prekvapením pre každého je však cena – 399 900 Sk.

Ďalší model s moderným naftovým motorom

Moderné turbodiesle sú čoraz populárnejšie a objavujú sa aj v malých autách. Výrobcom, ktorí neponúkajú malolitrážny naftový motor, šance na trhu prudko klesajú. Moderné technológie prinášajú čoraz vyšší výkon, priaznivý priebeh krútiaceho momentu, nízku hlučnosť a dlhú životnosť aj naftovým motorom s menším objemom valcov. Pri objeme do 1,3 litra sa stráca aj hendikep v podobe vysokej sadzby povinného poistenia. Už aj na Slovensko sa dováža atraktívny Swift DDiS s moderným malolitrážnym turbodieslom s najmodernejším systémom

vstrekovania common rail poslednej generácie. Šestnásťventilový celohliníkový štvorvalec má objem iba 1 248 cm³, ponúka však výkon 51 kW. Veľmi zaujímavý je pri naftovom motore údaj maximálneho krútiaceho momentu. Už pri 2000 otáčkach je k dispozícii 170 Nm. Maximálna rýchlosť Suzuki Swift DDiS je 165 km/h, ale priemerná spotreba iba 4,6 litra nafty na 100 km. Cena naftového Swiftu s päťdverovou karosériou je od 478 000 korún. Vo vybavení mu nechýba ani ABS, dva airbagy, klimatizácia a rádio so šiestimi reproduktormi a CD prehrávačom.

Prestížne japonské ocenenie pre Swift

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



Prinášame Vám aktuálne ceny modelov SX4:

1.5 GC	379 000 Sk
1.5 GC, AC	414 000 Sk
1.5 GLX	424 000 Sk
1.5 GLX, AC	459 000 Sk
1.5 GS, AC	494 000 Sk
1.6 GS 4WD	554 000 Sk
1.6 GS AT	554 000 Sk

Suzuki SX4 už v predaji!

Slovensko patrí medzi prvé krajiny, kde sa začalo s predajom modelu SX4 už v marci 2006.



SX4

V rekordne rýchlom čase, len desať dní po ženevskej svetovej premiére prichádza na náš trh nový Suzuki SX4, ktorý sa stáva jedným z najdostupnejších automobilov s pohonom všetkých kolies na trhu. Vyrába sa v dvoch verziách s cieľom priblížiť sa životnému štýlu rôznych zákazníkov.

Ani nie rok po tom ako Suzuki rozvíjala okolo seba hladinu modelmi Swift a niekoľko mesiacov po uvedení modelu Grand Vitara, uvádza najrýchlejšie rastúca automobilka nášho trhu za uplynulý rok už v poradí tretí, z medzinárodného pohľadu strategický model SX4. Nový športový X-over pre všetky štyri ročné obdobia, ako ho výrobca nazýva, vznikol v spolupráci s talianskym koncernom

Fiat na základe zmluvy podpísanej v apríli roku 2003. Po narastajúcich problémoch medzi Fiatom a GM, ktoré vyvrcholili ukončením ich aliancie začiatkom minulého roka, prevzala však iniciatívu v celom projekte značka Suzuki. Ona zabezpečila vývoj tohto modelu od konceptu až po reálne auto a postarala sa aj o jeho výrobu. Obe vozidlá odlišujúce sa len názvom a identickými znakmi

zbiehajú z pásov v maďarskej fabrike Suzuki v Ostrihome, kde sa už vyrába Ignis aj nový Swift. Dá sa teda povedať, že podobne ako oba menšie modely aj nový SX4 je čiastočne slovenským produktom, lebo viac ako jednu tretinu zamestnancov fabriky Magyar Suzuki Corporation tvoria Slováci. Plánovaná ročná kapacita je 60 000 kusov, z toho dve tretiny pripadnú na Suzuki a jedna pre Fiat.



Športovec na každú príležitosť

Perom majstra Giugiaro

Spolupráca s Fiatom bola pre japonskú novinku prínosom v dvoch oblastiach. Taliani dodali naftový motor a dohliadali na dizajn, ktorý automobilka Suzuki zadala renomovanému štúdiu Ital Desing. Ten sa štylistom okolo Giorgetta Giugiaro skutočne vydaril. Citlivou kombináciou dynamiky SUV s eleganciou osobného automobilu vytvorili model, v ktorom sa budete cítiť všade príjemne. Ako napríklad v džínsových nohaviciach. Vyzerajú jednoducho a elegantne

zároveň, pritom všade ste v nich dobre oblečení. Na výber sú dve verzie, ušité na mieru dvom odlišným skupinám zákazníkov. Terénna Outdoor line má bližšie ku kategórii SUV. Spoznáte ju podľa svalnatejšieho výzoru, strešných lyžín a ochranných plastových krytov pod predným i zadným nárazníkom. Táto verzia je určená pre ľudí, ktorí pohon všetkých kolies chápu ako pridanú hodnotu a symbol slobody pohybu za športom a svojimi koničkami v každom počasí. Osobnejšia Urban Line sa zameriava viac na zákazníkov žijúcich prevažnú časť roka v meste, preto má poháňané len predné ko-

lesá, chýbajú jej strešné lyžiny, jej karoséria je menej oplastovaná a má nepatrne nižšiu svetlú výšku (175 mm oproti 190 mm).



■ Vysoká kvalita, výborný výhľad, dostatok miesta pre každého

Interiér novinky sa nesie v duchu jednoduchých línií, ktoré nezaprú svoj pôvod v modeloch Swift a Grand Vitara. Podobne ako u oboch sesterských automobilov je ladený dvojfarebne s prevahou čiernej. Kovové lemy na volante, po bokoch stredového panela, na konzole radiacej páky a vo výplniach dverí vzhľad interiéru opticky mierne osviežujú a zvýrazňujú športovo-úžitkový charakter auta.

Všade vládne prísna ergonómia, meracie prístroje podsvietené na červeno sú dobre viditeľné za každých svetelných podmienok a ovládacie prvky má vodič aj spolujazdec v ideálnom dosahu.

Pri častých návštevách terénu oceníte vysokú kvalitu materiálov a ich príkladné zmontovanie, ale pochvaľovať si tiež budete priam kráľovský výhľad na všetky strany daný vysokým posedom s nízkou líniou bočných okien.

Pri parkovacích manévroch vám padnú vhod zase veľké spätné zrkadlá a dobrý výhľad cez zadné okno. Predné sedadlá s optimálne dlhými sedákmi i operadlami aj pre európske typy postáv sú príjemne tuho čalúnené a dostatočne komfortné aj na dlhé cesty. Zadné s tromi trojbodovými bezpečnostnými pásmi sú asymetricky delené a rovnako ľahko a rýchlo sklápacie ako vo Swiftu. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 270 litrov, postupným sklápaním zadných sedadiel sa dá zväčšiť až na 670 litrov s rovnou úložnou plochou.

Samonosná karoséria dlhá 4 140 mm odpovedá svojou šírkou 1 755 mm vozidlám kompaktnej triedy a výškou 1 620 mm ich dokonca prekonáva. Rázvor náprav má však rovnako veľký (2 500 mm) ako najväčší predstavitelia segmentu malých automobilov.

Napriek tomu interiér SX4 pôsobí priestrannejším a vzdušnejším dojmom, za čo vďačí predovšetkým väčšej vnútornej šírke a vyššiemu stropu. Dostatok miesta pre nohy i hlavy si tu nájdú štyria dospelí, na kratšie vzdialenosti sa pohodlne odvezú aj piati. Vďaka kompaktnej karosérii a veľmi dobrému priemeru zatáčania je nový SX4 mimoriadne obratný v teréne i v meste, kde si oveľa ľahšie nájdete miesto na parkovanie ako s klasickým SUV.



Najdôležitejšie tlačidlo sa nachádza v stredovej konzole medzi prednými sedadlami. Nastavujú sa ním tri režimy pohonu.



SX4 využíva rovnaký systém sklápania zadných sedadiel ako Suzuki Swift. Po ich sklopení narastie objem batožinového priestoru na 670 l.



Kokpit je kombináciou Swifta a Grand Vitary. Všade vládne prísna ergonómia a vysoká kvalita vypracovania.

■ Sloboda voľby

Najväčšou devízou nového modelu SX4 je technológia pohonu všetkých štyroch kolies, ktorá posúva možnosti tohto vozidla o krok pred väčšinu konkurentov z kategórie SUV a zároveň dáva zákazníkovi slobodu voľby za akéhokoľvek počasia. Celé tajomstvo jeho náskoku spočíva v malom trojpolohovom tlačidle na stredovej konzole, ktorým si vodič môže podľa potreby zvoliť jeden z troch režimov pohonu. Pokiaľ je sucho a chce dosahovať lepšiu spotrebu, môže využiť ekonomický režim 2WD (pohon výhradne predných kolies). Akonáhle zaprší alebo nasneží a začne sa šmýkať môže si prepnúť do automatického režimu AUTO, v ktorom elektromagneticky ovládaná viackotúčová suchá spojka prerozdeľuje krútiaci moment variabilne podľa potreby na prednú aj zadnú nápravu. A keď sa vodič dostane do problémov alebo sa rozhodne pre jazdu v teréne, posledná možnosť LOCK umožňuje zafixovať prerozdeľovanie výkonu na obe nápravy v pomere 50:50, ale len do rýchlosti 60 km/h, pri ktorej sa celý systém samovoľne prepne opäť do režimu AUTO. Vodič zaisto ocení aj svetlú výšku 190 mm, 20-stupňový predný a 31-stupňový zadný nájazdový uhol a schopnosť vozidla zvládnuť aj 33 % stúpanie. Ako tento systém funguje v praxi sme mali možnosť vyskúšať na troch rôznych testovacích tratiach. Začali sme na asfaltom povrchu, ktorého cha-

rakter sa každú chvíľu menil, takže sme si mohli otestovať ako reaguje riadenie na pohyby volantom v úzkych a veľmi kľukatých pasážach vyžadujúcich si presné a citlivé vedenie auta. Na rýchlych a otvorenejších úsekoch s tiahlymi zákrutami sa zase dalo čo to dozvedieť o podvozku, (ktorý konštrukčne vychádza zo Swiftu) jeho stability a zvedaví sme boli najmä na rozdiel v správaní sa auta s pohonom iba predných kolies a v režime AUTO. Ideálne podmienky na testovanie dotváralo daždivé počasie, ktoré dalo zabráť technike nielen na asfalte ale najmä v rozbahnenom teréne. Vďaka tomu, že SX4 je zhruba o 110 mm kratší a 100 mm nižší než bežní predstavitelia segmentu SUV a vzadu má len minimálny previs, správa sa oveľa obratnejšie a ľahšie sa s ním manévruje než s väčšinou jeho konkurentov. Riadenie pracuje precízne, ani v rýchlo prechádzaných zákrutách neboli potrebné žiadne korekcie volantom. Napriek vysokej svetlej výške 190 mm zatáča veľmi poslušne aj s pohonom iba predných kolies a vďaka nezávislému zaveseniu kolies typu McPherson vpredu a vlečenej náprave vzadu, sedí v zákrutách rovnako dobre ako bežne vysoký kompaktný. Prijateľná je tiež úroveň bočného náklonu karosérie. Po prepnutí na režim AUTO sa hlavne na mokrej ceste správa citeľne pokojnejšie a vďaka podpore zadných kolies lepšie zatáča do zákrut, čím sa vrodenná nedotáčavosť daná koncepciou pohonu predných kolies

značne eliminuje. Druhá trialová trať vytvorená z umelých prekážok zameraná na odskúšanie nájazdových uhlov a prepruženie náprav zase ukázala, že pohon 4x4 z dielne Suzuki vie efektívne prerozdeliť výkon aj s jedným kolesom vo vzduchu. Jediným limitujúcim faktorom je predný previs, kvôli ktorému môže hroziť kontakt spodnej časti auta so zemou. Takýto prípad ale nastáva až v extrémnych situáciách, do akých sa bežný vodič dostane skutočne len málokedy. Rovnako bez problémov zvládol aj najťažšiu skúšku – prejazd rozbahneným terénom s viacerými brodmi, kde nás nenechal v šticu ani vtedy, keď vyjazdené koľaje už boli také hlboké, že sa „bruchom“ dotýkal zeme. Ak by sme to teda mali zhrnúť, na auto, ktoré vyzerá a správa sa ako klasický osobný automobil podáva SX4 v teréne až nad očakávanie dobré výkony. Veľmi dobre sa však správa aj na bežnej ceste, kde s ním väčšina jeho majiteľov aj tak strávi asi najviac času.

Na výber sú od začiatku tri motory. Terénnejšia verzia Outdoor line jazdiaca na 16-palcových kolesách sa dodáva buď s 1,6-litrovým benzínovým agregátom VVT (79 kW/107 k) alebo osemventilovým turbodieselom 1,9 DDiS s priamym vstrekovaním paliva common-rail a výkonom 88 kW/120 k. Mestská verzia má menšie 15-palcové kolesá a okrem oboch spomínaných motorov ju poháňa aj základný 1,5-litrový štvorvalec (73 kW/99 k) známy z modelov Ignis a Swift.





Oba benzínové agregáty sa štandardne kombinujú s 5-stupňovou manuálnou prevodkou. Pre osobnú verziu Urban line s motorom 1.6 VVT je za príplatok na výber aj 5-stupňová robotizovaná alebo 4-stupňová automatická prevodovka. Turbodiesel 1.9 DDiS sa dodáva výhradne so šesťstupňovým manuálom, ktorý v teréne umožňuje efektívnejšie prenášať krútiaci moment na vozovku a na bežnej ceste robí jazdu na danú kategóriu nadpriemerne dynamickou a zároveň úspornou. Všetky tri motory s rezervou spĺňajú emisnú normu Euro4, naftový je navyše štandardne dodávaný s filtrom pevných častíc. Základná verzia s motorom 1.5 a pohonom predných kolies zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 11 sekúnd

a maximálnu rýchlosť dosahuje 175 km/h. Výkonnejšia zážihová verzia šprintuje o 0,3 s lepšie a dosahuje o 5 km/h vyššiu maximálnu rýchlosť. Čo sa týka spotreby, obe si v priemere zapýtajú 6,8 l/100 km. Ešte lepšie je na tom s dynamikou i spotrebou nafták, ktorý stovku zvládne za 10,5 sekundy, maximálnu rýchlosť má 190 km/h a v priemere spotrebuje len 6,3 l/100 km. Verzie s pohonom všetkých kolies dosahujú len nepatrne slabšie zrýchlenie (11,5 a 11,2 s), menšiu maximálnu rýchlosť (170 a 180 km/h) a zanedbateľne vyššiu spotrebu (7,1 a 6,6 l/100 km), ktorá je daňou za paradnejšiu karosériu. Konštruktéri Suzuki si dali veľmi záležať aj na bezpečnosti posádky a ochrane chodcov, dôkazom čoho

sú veľmi dobré výsledky modelu SX4 v nárazových testoch Euro NCAP. Za ochranu dospelých dostal 4 hviezdčky, za ochranu chodcov 3 hviezdčky a rovnako 3 hviezdčky získal aj za ochranu detí.

Už v základe pritom ponúka 2 airbagy, ABS + EBD + BAS, trojbodové bezpečnostné pásy na všetkých sedadlách a úchyty detských sedačiek Isofix. Za príplatok v rámci vyššej úrovne výbavy si môžete potom doobjednať aj bočné a hlavové airbagy, od polovice roka pribudne tiež systém ESP.

A na záver to najlepšie. Základná cena modelu SX4 s pohonom prednej nápravy a motorom 1.5 začína od 379 000 Sk, verzia s pohonom 4x4 v plnej výbave je od 554 000 Sk.

Hoci na autosalóne v Ženeve zažíva nové Suzuki SX4 svoju svetovú premiéru v sériovej podobe, lahôdka v podobe štúdie Suzuki WRC určite poteší priaznivcov športu. Ak Suzuki Motorsport pripraví auto na súťaže, robí to s jasným cieľom – vyhrávať. V JWRC dokázal Ignis a teraz Swift bojovať stále o najvyššie méty. Súťažné autá v kategórii WRC majú pohon oboch náprav podľa najnovších predpisov s aktívnym iba medzinápravovým diferenciálom. Z objemu 2 l je dovolený maximálny teoretický výkon 300 koní. Obmedzenie výkonu je dané reštriktorom s priemerom 34 mm v nasávacom potrubí.



SUZUKI

dnes a zajtra



Rozhovor s pánom Kazuhisom Todom, generálnym riaditeľom európskeho výrobného závodu

■ **Vážený pán Toda, Suzuki zaznamenala v roku 2005 celosvetovo veľké úspechy v počte vyrobených a predaných automobilov a motoriek. Predpokladám, že rast predaja je plánovaný aj na ďalšie obdobia. Mohli by ste nám povedať, aká je dlhodobá stratégia smerovania korporácie? Kde vidíte Suzuki o desať rokov Vy?**

Pred rokom sme si my, Suzuki Group, prip-

ravili päťročný obchodný plán. Rok 2005 bol jeho prvým rokom. Snažíme sa vybudovať pevné firemné základy na obdobie ďalších 20 rokov. Na to, aby sme to dosiahli, rozhodli sme sa investovať 7 miliárd Eur v priebehu 5 rokov do vývoja nových produktov a rozšírenia svetových výrobných kapacít.

■ **K výrobným a predajným výsledkom výrazne prispel aj výrobný závod v Maďarsku. Koľko automobilov celkovo bolo vyrobených od začiatku**

výroby v roku 1993? Naplnili sa očakávania, čo sa týka počtu vyrobených automobilov?

Naše očakávania boli prekonané. V septembri tohto roku budeme mať v závode v Ostrihomi vyrobené milióny auto. Pri spúšťaní výroby sme tu neočakávali dosiahnutie takého vysokého počtu vyrobených automobilov. Ale Európsky trh, ktorý je pre Suzuki veľmi významný, akceptuje každý rok viac automobilov našej značky. Takže sa snažíme čo najlepšie pokryť požiadavky našich zákazníkov a postupne zvyšujeme výrobu.

■ **Aká je pozícia tohto závodu v štruktúre výrobných závodov Suzuki na celom svete?**

Naše obchodné aktivity sme rozdelili na štyri regióny z pohľadu zásobovania výrobným závodom: Japonsko, Čína, India, Európa. Výrobný závod v Ostrihomi je našim jediným v Európe. S postupným nárastom výroby rastie aj jeho dôležitosť v rámci koncernu.

■ **Japonské automobily sa presadili svojou kvalitou a cenou. Sú výrobky schádzajúce z výrobných liniek v Maďarskom Ostrihomi na porovnateľnej kvalitatívnej úrovni?**

Pre nás je samozrejmé, že sa naše výrobky svojou kvalitou nelíšia od tých vyrobených v Japonsku. Inak by zákazníci neakceptovali naše produkty.

■ **Ako dosahujete vysokú kvalitu produkcie mimo Japonského územia? Mnohí doposiaľ kvalitné japonské výrobky spájali aj s mentalitou a životnými postojmi ľudí žijúcich v Japonsku...**

Pokúsili sme sa priniesť náš inžiniering a know-how a zaviesť ho v tejto fabrike v najvyššej možnej miere. Inými slovami, japonský systém výroby automobilov sme implementovali tu v Maďarsku. Len nedávno sme zaviedli do výroby veľa moderných technológií na rovnako vysokej úrovni a v rovnakom načasovaní ako v japonských výrobných závodoch.

■ **Suzuki prichádza v marci po modeloch Swift a Grand Vitara už s treťou svetovou novinkou predstavenou počas jedného roka – modelom SX4. Je to pre túto značku nezvyčajné prinášať v tak krátkom čase toľko noviniek. Je to jav, na ktorý si už**



môžeme zvyknúť? Príde Suzuki do jari budúceho roku s ďalšími novinkami?

Viete nám prezradiť viac?

Swift je náš prvý strategický model uvedený podľa nášho 5-ročného plánu.

Zákazníci ho mohli vidieť a ihneď na to aj kúpiť minulý rok na jar. Vtedy sme prišli na trhy s týmto prvým celosvetovým modelom Suzuki vyvinutým v Európe. Jeho výborné prijatie a úspech na svetových trhoch v nás utvrdilo presvedčenie, že ideme správnou cestou. Potvrdením toho bolo uvedenie nového modelu Grand Vitara na jeseň roku 2005. SX4 je tretou novinkou, ktorá vstupuje v priebehu jedného roka na svetové trhy. Budúci rok uvedieme na trhy ďalší model, ale viac podrobností vám teraz neprezradím.

Model SX4 je tretím modelom schádzajúcim z výrobných liniek závodu v Ostrihome. Je to prvýkrát v histórii závodu, že vyrába tri modely súčasne. Aká je ročná produkčná kapacita výroby? Je ju možné v budúcnosti rozšíriť?

Áno, výroba troch modelov naraz je našou prvou skúsenosťou v tomto výrobnom závode. Ale už sme tu vyrábali napríklad predchádzajúci model Swift v troch verziách karosérie – 3-dverový, 5-dverový a sedan spolu s modelom Wagon R+, a to do februára 2003. V súčasnosti výrobné kapacity rozširujeme. Od augusta tohto roku budeme vyrábať s kapacitou 220 000 áut ročne a od budúceho roku plánujeme dosiahnuť plánovanú kapacitu 300 000 áut ročne.

Vyrobene automobily je dôležité aj predať a to sa Suzuki naozaj darí. Čo sa v Suzuki zmenilo takým spôsobom, že sa situácia vyvíja priaznivejšie ako v minulosti? Spočíva to v novej filozofii značky?

Manažment Suzuki využil rozumový potenciál svojich zamestnancov, vďaka čomu sa podarilo vytvoriť ambiciózný 5-ročný plán. Išlo o spoločný projekt a každý mal možnosť vniesť doň svoje myšlienky. Takže teraz každý, koho sa to týka, sa aktívne podieľa na plnení tohto plánu.

Vývoj predaja Suzuki v Maďarsku okolité krajiny sledujú s úžasom. Veľmi úspešne sa rozbieha aj predaj Suzuki na Slovensku. Mnohí to pripisujú



práve Vám a Vášmu osobnému vplyvu. Viete to komentovať?

Myslím si, že môj vplyv je predsa len obmedzený. Podľa mňa na svete je veľmi veľa schopných ľudí. Ja som sa len pokúsil rozvinúť schopnosti ľudí v mojom okolí v každom smere. Bezo mňa by určite svoje schopnosti rozvinuli skôr alebo neskôr sami.

Čo by ste si do budúca ako jeden z kľúčových manažerov značky Suzuki priali?

Priať si niečo pre mňa samotného nebolo nikdy mojou vlastnosťou. Skôr som vždy využil situáciu a priazeň podmienok, aby som ovplyvnil udalosti, na ktoré som mal dosah. Prial by som ale Vám na Slovensku, aby sa rýchlejšie obmieňal park áut a aby nové autá boli dostupné pre každého. Aby sa skrátili cesty vybudovaním diaľnic a tým sa zvýšila bezpečnosť všetkých na cestách. A aby stabilné základy modernej ekonomiky boli doplnené rovnako modernou a stabilnou nadstavbou.

Pravé lyžiarske

Keď sa už v nížinách a mestách roztopil sneh a zima za sebou zametá posledné stopy, sú miesta ukrývajúce raj akoby odtrhnutý od sveta. Krištáľovo čistý sneh a vzduch na horách láka na neskoré lyžiarske zážitky,

Cieľ cesty: Jasná, jedno z najvyhľadávanejších lyžiarskych a turistických centier Slovenska. Severná strana Chopku, v Národnom parku Nízke Tatry.

Ubytovanie: Hotel TRI STUDNIČKY, nadmorská výška 710 m

Doprava: Suzuki Grand Vitara 2.0

Je piatok ráno, balíme cestovné tašky a nekonečnú lyžiarsku výstroj. Vidina vzrušujúceho dobrodružstva nám výdatne asistuje. Pred nami je približne 300 km v spoločnosti toho najlepšieho bodyguarda. Nová Grand Vitara si vyslúžila prezývku „terénny atlét“, nevyskúšať ju teda na zasnežených kopcoch by bol hriech. Objemná batožina putuje do auta. Priestranný a dobre tvarovaný kufor s objemom takmer 400 litrov ju pohltí celkom v pohode, dokonca aj lyže a sánky pri sklopení tretiny zadných sedadiel vklánu dovnútra. Zadné piate dvere sa otvárajú typicky offroadovo, do strany. Mani-

pulácia je teda v pohode, bez zbytočného namáhania. Rovnako hladko prebieha aj nastupovanie posádky, žiadne neprirodzené krčenie. Na zadných sedadlách je veľkorysý priestor a celkovo vyššie položené sedenie zaisťuje prirodzenú a neunavujúcu polohu i počas dlhej jazdy. Vydávame sa na cestu. Kultivovaná limuzína a pravý offroad v jednom nás poľahky vyvedie z mesta. Účinný posilňovač riadenia v spojení s pružným motorom napomáha i väčšiemu autu k nezvyklej obratnosti kedykoľvek a kdekoľvek to potrebujete. Prechádzame na diaľnicu, motor si tichučko pradije a Grand Vitara sa mení na komfortného spoločníka na dlhú jazdu. Podvozok je ako prilepený a žiadne neprirodzené knísanie nenarušuje pohodu vo vnútri. Cesta ubieha príjemne rýchlo. Z diaľnice schádzame do Demänovskej doliny. Suchá vozovka sa mení na pokrytú kašovitým snehom. Štvorkolka ho zvláda bez zaváhania. Precitáme medzi stromami so zasneženými kabáťmi a nadchýňame sa

zamrznutou krajinou. K hotelu Tri studničky nás navádzajú informačné tabule. Sme tu. Hotel tvorí svojim netradičným architektonickým riešením absolútny súlad s okolitým horským prostredím a panorámou tunajších hôr. Nachádza sa šesť kilometrov od Liptovského Mikuláša a šesť kilometrov od centra Jasnej. Svojimi službami uspokojí aj tých najnáročnejších zákazníkov. Nájdete tu fitnesscentrum, saunu, vonkajší vírivý bazén, prevádzkovaný i počas zimnej sezóny, bar, kozub, veľkoplošnú obrazovku, pre deti detský kútik i terasy s posedeniami v lone skvostnej prírody.

Trojhodinová cesta prebehla dokonca bez prestávky. Dlhá jazda nebola s Grand Vitarou vôbec únavná, a tak sa po ubytovaní plní energie vydávame na spoznávanie okolia. Demänovská dolina láka svojou autentickou krásou. Prechádzky po zákutiach prírody vás nielen nadchnú ale i dodajú energiu. V zime je samozrejme najatraktívnejšie lyžovanie. Najdlhšie zjazdovky



dobrodružstvo

ktoré sú práve v tomto období nezameniteľné. Pod'te s nami na najkrajšiu lyžovačku v roku s dokonalým spoločníkom – Suzuki Grand Vitara.

na Slovensku nájdete práve na Chopku. V stredisku Chopok Sever sa nachádzajú tri zaujímavé lokality – Záhradky, Jasná, Otupné, ďalšie dve – Srdiečko a Kosodrevina nájdete na južnej strane druhého najvyššieho vrcholu Nízkyh Tatier. Celkovo teda 28 km zjazdoviek, z toho jedenásť technicky zasnežovaných a poldruha kilometra osvetlených. Na Chopok vedie jedna šesťsedáčka, tri trojsedačky, jedna dvojsedačka, jedna kabínková lanovka a 16 vlekov. Tí skúsenejší môžu predviesť svoju odvahu v skialpinizme a snowboardingu. My sa vydávame na Záhradky. Čaká nás „Suzuki ski show“. Pred nami je krkolomný terén, ktorým sa treba dostať priamo na zjazdovku. Pre Grand Vitaru je to priam maškrta. Trojdvierová i päťdvierová verzia to zvládla bez najmenších problémov. Áno, pre tento offroad začína skutočná jazda tam, kde sa cesty končia. Diferenciál reaguje na zmenu hodnoty krútiaceho momentu a redukuje nedotáčavosť na minimum. Zároveň potláča

efekt príbrzdovania v prudkých zákrutách. Medzinápravový diferenciál možno jednoducho ovládať na stredovej konzole uzavrieť a v prípade potreby k nemu zapnúť i redukčnú prevodovku. Grand Vitara na zjazdovke pútajú zraky zvedavcov. „Tie autá ste sem dostali žeriavom?“. Lyžiar sa prístavujú pri netradičnom spoločníkovi a komentujú svoje emócie. Nová Grand Vitara nie je pre ľudí, ktorí sa boja opustiť konvencie. Dáva priestor pre neočakávané zážitky. Také bolo aj naše lyžovanie. Šesťsedáčka nás vyviezla takmer až na vrchol Chopku a následné kilometre na lyžiach nás unavili až až. Sadáme do auta a vraciame sa do hotela. Zamrznutá a zasnežená cesta, ktorá by vás s bežným autom poriadne vyzvíjala nám pripadá ako oddych. Podobne vyzerajú i nasledujúce dni našej dobrodružnej lyžovačky. So Suzuki Grand Vitara prebehla hospodárnejšie, pohodlnejšie a bez kompromisov. Elegantný a silný bodyguard splnil svoju úlohu na výbornú.

Zaujímavosti oblasti, tipy na výlety.

Ak ste zatúžili po podobnom výlete, program si môžete spestriť i návštevou Demänovskej jaskyne Slobody s množstvom podzemných jazierok alebo Demänovskej ľadovej jaskyne s náleziskom kostí jaskynného medveďa.

Približne 35 kilometrov od hotela sa nachádza Skanzen Vlkolínec zapísaný do svetového zoznamu pamiatok UNESCO.

Celodrevený artikulárny kostol v Sv. križi nájdete desať kilometrov od hotela.

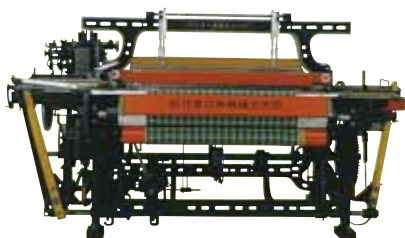
Múzeum Liptovskej dediny vzdialené 25 kilometrov je najnavštevovanejším múzeom v prírode na Slovensku.

Celoročne je otvorený i Aquapark Tatralandia pri Liptovskom Mikuláši.

Neďaleko je i termálne kúpalisko Bešeňová.



Ako SUZUKI predbehol svet genialitou myslenia



1909

■ Mičio Suzuki sa narodil v roku 1887 v Hamamatsu ako syn pestovateľa bavlny. Firmu založil vo veku 22 rokov, keď už mal skúsenosti ako stolár. Zhotovil tkáčsky stav na pedálový pohon a začal svoj produkt predávať. Biznisu sa darilo, zákaziek pribúdalo a Suzuki zdokonalil svoj stroj pre potreby výroby hodvábu. O jedenásť rokov neskôr, v roku 1920, si Mičio Suzuki zamienil uviesť svoju firmu na kapitálový trh. Dni malého rodinného podniku sa skončili. Suzuki potreboval kapitál, aby mohol rozšíriť svoje podnikanie a vyhovieť rastúcim nárokom trhu.

■ Založenie Suzukiho spoločnosti na výrobu tkáčskych stavov v marci 1920 sa považuje za začiatok existencie Suzuki, ako ju poznáme v súčasnosti. V roku 2000 firma oslávila 80. výročie vzniku. Suzukiho spoločnosť sa rýchlo rozrastala. Už v roku 1922 bola najväčším výrobcom stavov v Japonsku. V roku 1926 začala vyvážať svoje



1952

stroje do juhovýchodnej Ázie a Indie, ktoré boli takisto silnými vývozcami textilu. Trh sa však čoskoro nasýtil, Suzukiho kvalitné stroje mali dlhú životnosť a dopyt po výrobkoch bol čoraz menší. Mičio Suzuki sa preto rozhodol, že rozšíri predmet podnikania.

■ Pred druhou svetovou vojnou bolo v Japonsku málo výrobcov motocyklov a áut. Soičiro Honda prišiel so svojím prvým cyklomotorom až v roku 1947. V Európe a USA bol v tom čase automobilový priemysel desiatky rokov v rozkvetu. Otov motor bol patentovaný v Nemecku už v roku 1876 a v roku 1885 postavil Gottlieb Daimler prvý prototyp motocykla s názvom Einspur. V čase, keď Mičio Suzuki začal vyrábať svoje tkáčske stroje, firmy ako Zedel (neskoršie NSU, predchodca Audi), Royal Enfield, Puch, Peugeot, Norton či Husqvarna v Európe, a Indian či Harley-Davidson v USA už produkovali motocykle. Motorkári mali svoje časopisy a motocyklové kluby



1955

organizovali vytrvalostné preteky. Preteky Tourist Trophy na ostrove Man sa prvýkrát konali v roku 1907, dva roky predtým, ako Suzuki otvoril svoju továreň.

Niet preto pochybností, že Japonci, ktorí sa neskôr stali a dodnes sú špičkou vo svete motocyklov i automobilov, rozhodne priekopníkmi v tejto oblasti neboli. V začiatkoch to boli len pokusy napodobniť európske a americké vzory – Japonsko nemalo technické zázemie ani tradíciu. Ročne sa do krajiny vychádzajúceho slnka dovážalo asi 20 000 vozidiel, ale to stále nestačilo pokryť dopyt Japoncov po lacných motoroch.

■ Mičio Suzuki si všimol medzeru na trhu. V roku 1938 kúpil jeho vývojový tím model Austin Seven z Veľkej Británie, rozobral ho a o niekoľko mesiacov postavil jeho repliku. Bol to prvý Suzukiho prototyp auta, ktorý sa však nikdy nezačal masovo vyrábať. Načasovanie Suzukiho plánov však prekazili historické udalosti. Japonsko



SUZUKI

Way of Life!

(1. časť)



1955

sa pripravovalo na vstup do vojny a projekt bolo treba odložiť.

■ Po vojne nasledovalo obdobie ekonomickej nestability. Výroba tkáčskych strojov sa obnovila, ale vlna štrajkov a povojnového chaosu takmer zmietla Suzukiho spoločnosť so sebou. V histórii firmy však nastal zlom. Vraví sa, že to bol Mičiov syn Šunzo, ktorý jedného jesenného dňa, cestou z rybačky, prišiel s nápadom opatriť svoj bicykel motorom. Len tak pre vlastné potešenie si Šunzo sadol za rysovací stôl a začal kresliť svoj cyklomotor. Či už je tento príbeh pravdivý alebo nie, začiatok výroby cyklomotorov v novembri 1951 v každom prípade zachránil Suzuki pred veľkými problémami.

■ V rovnakom čase prišlo s rovnakým nápadom asi 100 rôznych japonských spoločností – napríklad Soičiro Honda začal vo svojom výskumnom ústave v roku 1946 prispôsobovať malé motory používané v armáde na pohon bicyklov. O rok neskôr

začal Honda vyrábať prvé vlastné motory. Kým Suzuki dal na trh svoj cyklomotor, Honda ovládal 70 percent trhu.

■ Predchodcom Suzukiho cyklomotora bol prototyp s objemom 30 cm³, ktorý dostal názov Atom. Nikdy však nebol vyrábaný vo veľkom. Sériovo vyrábaný cyklomotor sa však stal hitom na trhu. Motor bol konštrukčne dvojtaktný jednovalec s vrátaním aj zdvihom 36 mm. Namontovaný bol v ráme nad pedálmi a na pohon kolesa sa využívala reťaz. Systém tak veľmi zaujal svojou genialitou, že patentový úrad novej demokratickej vlády, že Suzuki dostal prísľub finančnej podpory, aby mohol pokračovať vo vývoji motocyklov. Na rozdiel od konkurencie navyše Suzuki nebol závislý na dodávateľoch či armáde – dokonca aj karburátory si vyrábala sám.

■ Model Power Free, uvedený na trh koncom roka 1951, bol krátko po začatí predaja inovovaný. Krátko nato japonská

Spoločnosť Suzuki založil v roku 1909 inžinier a vynálezca Mičio Suzuki v japonskom meste Hamamatsu, asi 200 km od Tokia. Firma sa zameriavala na výrobu tkáčskych stavov pre textilný priemysel. V tom čase totiž Japonsko nebolo priemyselnou veľmocou, akou je dnes – hlavným vývozným artiklom bol textil.

vláda zmenila podmienky na riadenie malých motocyklov – pre vozidlá so štvortaktným a dvojtaktným motorom s objemom do 90, respektíve 60 cm³ už nebol potrebný vodičský preukaz. Suzuki začal okamžite vyrábať nový model, ktorého objem motora sa zvýšil na 60 cm³ a získal dvojstupňovú prevodovku.

■ Po Power Free prišiel Suzuki v roku 1953 s modelom Diamond Free, potom nasledoval moped Mini Free. Ten bol vyrábaný až do roku 1958, keď ho nahradil model Suzumoped.

■ V roku 1954 vyrábala Suzuki 6 000 motoriek mesačne a zmenil meno spoločnosti na Suzuki Motor Company. O rok nato v roku 1955, začala firma s predajom prvého auta s predným náhonom a objemom 360 cm³, nazvaného Suzulight. Ale to už firma Suzuki začala nezvratne písať kapitolu automobilových dejín, ktorým sa budeme venovať v druhej časti.

ÚSPECHY

slovenských športovcov



Ján Riapoš, predseda Slovenského paralympijského výboru, predseda Slovenského zväzu telesne postihnutých športovcov, zlatá medaila z PH v Aténach v súťaži jednotlivcov, strieborná medaila z PH v Aténach v družstve a niekoľkonásobný majster Európy, získal štyri tituly majstra Európy v jednotlivcoch.

na Paralympiádach

■ Pán Riapoš, priblížte prosím všetkým, čo je to paralympijský výbor?

Slovenský paralympijský výbor je obdoba Slovenského olympijského výboru. Združuje zdravotne postihnutých športovcov a zastupuje Slovensko v Medzinárodnom paralympijskom výbore. Štruktúra súťaží je obdobná ako pri olympijských hrách. Raz za štyri roky sa konajú letné aj zimné paralympijské hry a svoje výkony tam predvádzajú športovci z celého sveta. Po olympijských hrách je to najväčšie športové podujatie. Štyri roky plnia športovci veľmi náročné kritéria, aby sa na paralympijské hry nominovali. Členmi výboru je dvesto krajín sveta. Názov je odvodený od slova „paralelný“ nie od pomenovania postihnutia „paraplegik“. Znamená to, že sa konajú paralelne po olympijských hrách. Pri kandidatúre musí predkladateľ projektu olympijských hier predložiť aj paralympijský projekt a organizačný výbor je totožný. Slovenský paralympijský výbor vznikol v roku 1995 na želanie zväzov, ktoré združujú telesne, zrakovo, sluchovo a mentálne postihnutých ľudí a snaží sa im vytvárať podmienky, aby sa mohli pripraviť na športovú reprezentáciu. Tých športovcov je na Slovensku 18 a sú už na dve výnimky totožné s olympijskými športmi.

■ Ako ste sa stali predsedom paralympijského výboru?

V roku 1993 som mal automobilovú nehodu. Včas ráno som pri Zlatých Moravciach dostal mikrosmánok, lebo som do rána pracoval. Auto zbehlo do priekopy, kde bol odrezaný peň. Narazilo doň. Náráz mi prerušil miechu v oblasti piateho až siedmeho stavca. Zostal som trvalo pripútaný na invalidný vozík. Mal som v tom obrovskom nešťastí veľa šťastia, že ma veľmi rýchlo našli, nemal som žiadne iné zranenie. V Bratislave ma do šiestich hodín operovali. Vďaka tomu hýbem rukami tak, ako hýbem. Po troch dňoch som sa dostal do rehabilitačného centra v Kováčovej a strá-

vil som tam jeden rok. Prvých päť mesiacov som skoro vôbec nehýbal rukami. Predsedom výboru som sa stal v roku 2003. Už v národnom rehabilitačnom centre som sa zoznámil s postihnutými športovcami, ktorí ma priviedli k športu. Vybral som si stolný tenis. Sedem rokov trvalo, kým som sa vypracoval na slušnú úroveň. Tá drina stála za to, pretože som štvornásobný majster Európy a podarilo sa mi vyhrať paralympiádu v Aténach.

■ Dá sa povedať, aká časť športovcov má postihnutie od narodenia?

Zruba desať percent populácie tvoria ľudia, ktorí sú nejakým spôsobom zdravotne postihnutí. Teda pol milióna ľudí má na Slovensku nejaký zdravotný hendikep. Veľmi ťažko je špecifikovať, koľko je poúrazových stavov a koľko od narodenia. Pribúdajú však nové, dá sa povedať civilizačné. Srdcovcieve, mozgové, skleróza multiplex (chronické zápalové ochorenie centrálného nervového systému) a nádorové ochorenia. Trend sa teda obrátil. V minulosti to boli detské mozgové obrny, dnes pribúda poúrazových stavov.

■ Slovenskí zdravotne postihnutí športovci sú na paralympiádach úspešnejší, však?

Dá sa povedať, že áno. Na šiestich paralympiádach v ére samostatného Slovenska získali šesťdesiat medailí. Tieto úspechy sú niekedy vnímané v zahraničí viac ako doma. Doma nás viac vnímajú cez postihnutie ako cez športové výkony, hoci v medzinárodnom meradle plnia športovci naozaj veľmi náročné kritériá v ťažkej konkurencii. Majú to o to ťažšie, že šport nie je ich živobytím. Trénujú s veľkou láskou a nie z donútenia.

■ Akú úlohu má v živote Vášho výboru Suzuki?

Od roku 2003 sme zmenili celú filozofiu

Vynikajúca vizitka pre Slovensko

výboru a založili sme marketingovú spoločnosť, ktorá zabezpečuje potreby športovcov. Obrovská finančná náročnosť nás prinútila hľadať partnerov. Oslovili sme Suzuki na užšiu spoluprácu, pretože naši športovci veľmi veľa cestujú a najazdia veľa kilometrov po celej Európe. Mali sme šťastie, že sme natrafili na pána Habalu, šéfa Suzuki na Slovensku, a stali ste sa našim oficiálnym partnerom. Ja osobne jazdím na Liane, zamestnanci SPV na Ignisoch. Máme aj Swift a neviem sa dočkať nového modelu SX4. Za pár mesiacov som urobil 70 000 km a nemal som žiadny technický problém.

■ Európska únia si dala záväzok, že zníži počet obetí dopravných nehôd o polovicu. Myslíte si, že sa to podarí aj u nás?

Reštrikcie, zákony a trestný poriadok majú mať taký účinok, ale ja si myslím, že rezervy sú v prevencii, v osвете a v ľuďoch. Vyhasnuté životy a úrazy s trvalými následkami, ktoré si navyše ľudia nespôsobia sami, znamenajú obrovské straty. Sú veľmi bolestivé aj z psychického hľadiska. Myslím si, že by pomohlo, keby tí, ktorí chronicky porušujú pravidlá alebo spôsobili nehodu, museli pracovať napríklad v národnom rehabilitačnom centre. Aby videli, čo spôsobili a koľko úsilia to vyžaduje, aby sa človek po úraze dostal naspäť do života. Hrozba pokuty alebo strata vodičského preukazu nie je žiadnym mementom. Pri nehode ide o zlomky sekúnd a stav sa už nedá vrátiť. Ľudia musia na sebe viac pracovať, nestačí si uvedomiť pravé hodnoty až po nejakej tragédii. Väčšie auto ani väčší byt vás neurobí šťastným. Ak je v dedine štyridsiatka, tak budem chcieť dodržať tú štyridsiatku, pretože si viem uvedomiť, že ak mi spoza rohu vybehne dieťa, že nemám šancu zabrániť tragédii. Sú to okamihy, keď rozhodujeme o živote iných. Dopravné predpisy tu nie sú preto, že si ich niekto vymyslel, ale preto, že chránia život. A to si musí každý uvedomiť.

Swift, Ignis a Grand Vitara – najúspešnejšie modely v histórii Suzuki

■ Suzuki Swift

Pod menom Swift sa skrýva najúspešnejší model japonskej automobilky Suzuki. Možno sa pamätáte na druhú generáciu z roku 1988, ktorý vydržal vo výrobnom programe až donedávna. V polovici deväťdesiatych rokov minulého storočia sa veľká časť výroby presunula do nového závodu neďaleko slovenských hraníc. Na marcovom ženevskom autosalóne mal v minulom roku premiéru Suzuki Swift tretej generácie. Sympatické

auto je postavené na úplne novej platforme a spĺňa najnáročnejšie kritéria európskych zákazníkov na kompaktné malé auto. Na trh prišiel Swift v troj i päťdverovom prevedení. Široký rozchod kolies a solidne naladený podvozok obvyklej modernej koncepcie priniesol obratnému autu výborné jazdné vlastnosti. Podobne ako Ignis, aj Swift poháňa v základnej verzii neobvykle výkonný motor. Štvorvalec s objemom 1 328 cm³ je naladený na výkon 68 kW. Na želanie sa dodáva k základnému štvorvalcu aj automatizovaná

päťstupňová prevodovka s možnosťou ručnej voľby prevodového stupňa. Dodáva sa aj so silnejším motorom s objemom 1 490 cm³, ktorý má variabilné časovanie nasávacích ventilov a v najvyššej výbave môže mať aj automatickú prevodovku. Naftovým priaznivcom sa určite zavďačí Swift s motorom 1,25 DDiS. Napriek imidžovému vzhľadu patrí Swift stále do kategórie malých áut aj priaznivou cenou. V auguste minulého roka mal Swift premiéru aj ako súťažné auto v kategórii JWRC na populárnej fínskej rely.





■ Suzuki Grand Vitara

Tretia generácia Grand Vitary je pokračovateľom bohatej tradície japonskej značky Suzuki v kategórii offroadov. Premiéra sa odohrala na autosalóne vo Frankfurte v septembri minulého roka. Nová generácia Grand Vitary priniesla viaceré podstatné zmeny. Zraku neuniká, že najnovší prírastok rodiny Suzuki je moderný offroad s nadčasovými tvarmi, ktorý sa nedá zahanbiť ani luxusnými a oveľa drahšími konkurentmi. Pod karosériou sa skrývajú aj ďalšie prekvapenia. Nová Grand Vitara už nemá klasický oddelený rám, ale integrovaný do spodnej časti samonosnej karosérie. Ďalšou novinkou je predná náprava typu McPherson, ktorá nahradila pôvodnú s dvojitými priečnymi ramenami. Odlišné je aj zavesenie zadných kolies. Klasickú

tuhú nápravu vymenili nezávislé viacprvkové závesy. Napriek týmto novinkám, ktoré naznačujú lepšie jazdné vlastnosti najmä na cestách, ide v prípade Grand Vitary o plnohodnotný offroad. Má totiž pozdĺžne uložený motor, medzinápravový diferenciál s uzávierkou a redukčnú prevodovku. Jazdné režimy sa dajú nastavovať jednoduchým otočením ovládača na stredovom paneli palubnej dosky. Nová Grand Vitara sa predáva v dvoch veľkostiach. Trojdverová má dĺžku štyri metre, rázvor 2 440 mm a benzínový motor s objemom 1,6 l a výkonom 78 kW. Päťdverová Grand Vitara je o pol metra dlhšia, rázvor má hodnotu až 2 640 mm. Do väčšej karosérie sa montuje dvojlitrový benzínový motor s výkonom 103 kW a naftový 1,9 DDiS s výkonom 95 kW a 300 Nm. Tak ako pri ostatných modeloch Suzuki aj tu platí veľmi výhodný pomer ceny a vybavenia.

■ Suzuki Ignis

Svojimi vonkajšími rozmermi zapadá Suzuki Ignis do kategórie malých áut, ale rovnako sa dá povedať, že sa z nej aj vymyká. Dĺžkou 3,8 m spĺňa kritéria najpredávanejšieho segmentu slovenského trhu, výškou 1 565 a najmä svetlou výškou 17 cm je ojedinelý. Ignis v dnešnej podobe prišiel na trhy starého kontinentu v jeseni 2003 ako druhá generácia a dnes je u nás najpredávanejším modelom značky.

Dizajn bol prispôsobený vkusu Európanov a najmä v interiéri sa udiali najväčšie zmeny. Stále však prekvapuje úžitkovými vlastnosťami, výkonom, pohodlím a priestranosťou. Ignis stál pri zrode úspechu značky na slovenskom trhu.

V základnej verzii stojí od 299 000 korún a ponúka moderný 16-ventilový štvorvalcový motor s objemom 1,3 l a výkonom 68,6 kW (93 koní). Žiadne iné auto s podobnou cenou a výkonom neexistuje.

Pre náročnejších je k dispozícii silnejší benzínový štvorvalec 1.5 (73 kW/102 k). Tento motor má variabilné časovanie nasávacích ventilov, vyniká pružnosťou a solídny dynamickými parametrami. V kombinácii s oboma motormi je v ponuke aj verzia so stálym pohonom 4x4.

Takýto Ignis sa stáva prakticky cenovo najdostupnejším SUV. Uspokojení sú aj milovníci moderných naftových motorov. Aj do Ignisa montujú v Ostrihome motor 1,3 DDiS s výkonom 51 kW, ktorý má priemernú spotrebu iba 5,0 l nafty na 100 km.



Oheň,



Každé sériové auto už pri svojej premiére dáva impulzy na individuálne úpravy alebo tuning. Úpravám sa venujú špecializované firmy, lokálny díleri alebo niektoré štúdie vytvorí materská automobilka, aby prilákala záujem zákazníkov.

■ Do pieskových dún

Jedna z podôb novej generácie Grand Vitary môže byť aj taká, ako si ju predstavujú americkí dizajnéri. Štúdia Dune je prispôbená do drsných podmienok nehostinnej púšte. Zvýšený podvozok so zväčšenými otvormi pre široké kolesá, mohutné prahy, prídavné svetlá, dôkladná ochrana spodnej časti karosérie a navíjacie zariadenia vzbudzujú rešpekt. Zvesenie kolies je zosilnené, ale koncepčne vychádza zo sériového auta. Vpredu je náprava typu McPherson, vzadu viacprvkový záves. Zaujímavým prvkom sú výfuky, pripomínajúce terénny motocykel. V interiéri nechýba navigačné GPS zariadenie do firmy Sony, pretože v púšti sa dá ľahko zablúdiť. Suzuki Dune poháňa celohliníkový šesťvalec s 24 ventilmi s objemom 2,7 litra. Motor je bez preplňovania turbom, preto má maximálny výkon 185 kW. Pravdepodobne je v púšti dôležitá aj nižšia spotreba.



voda, ľad!



■ Ku vode

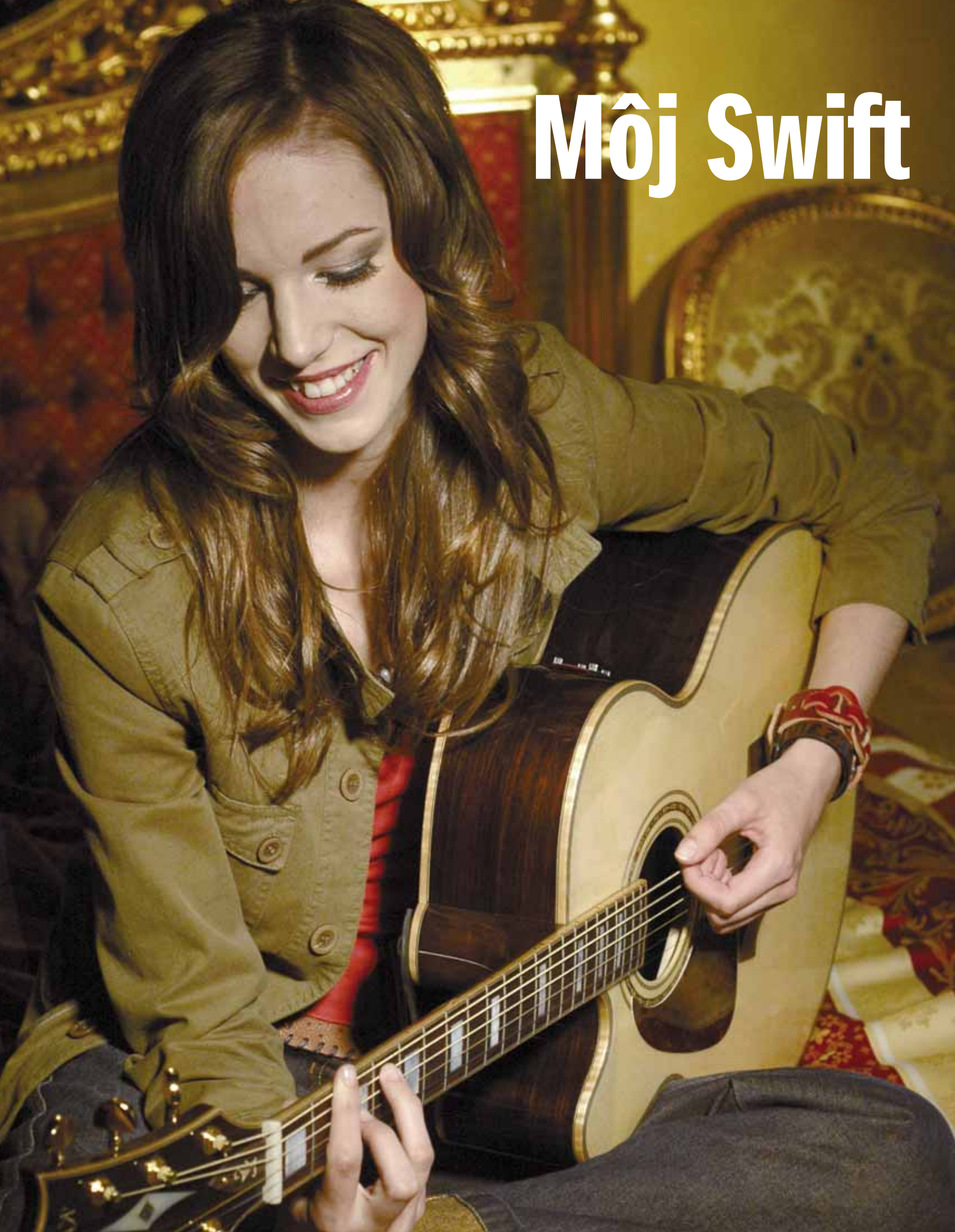
Do tretice predstavilo americké dizajnérske štúdio model Suzuki Wawe Grand Vitara. Je určená pre priaznivcov vodných športov ale určite by sa tento model dať použiť aj na piknik vedľa cesty. Hlavným odlišovacím znakom od sériového auta je otvorená karoséria s dverami bez rámov okien. Aj túto štúdiu poháňa šesťvalec 2,7. Permanentný pohon 4x4 zaistí dokonalú trakciu. Elegantná štúdiá s bohatým elektronickým vybavením jazdí na 20 palcových kolesách.

■ Za snehom

V American Suzuki Motor Corporation vyvinuli auto, ktoré napĺňa krédo japonskej automobilky „Way of Life“. Grand Vitara s prívlastkom Blizzard je dokonale prispôbena snom vodičov – lyžiarov. Športové náradie sa presťahovalo na strechu do dvoch boxov, v batožinovom priestore sa našlo miesto na lavicu. Pohodnejšie miesto na prezúvanie lyžiarskych topánok by ste hľadali pri svahu márne. V interiéri nechýbajú najnovšie vymoženosti multimedialnej komunikácie a zábavy, vrátane LCD monitorov v opierkach hláv. Komunikácia so svetom je dôležitá, pretože máte k dispozícii aj okamžité snehové správy. Pod kapotou Vitary Blizzard sa skrýva prekvapenie v podobe benzínového motora s objemom 2,7 litra. Má šesť valcov, 24 ventilov, dve turbá a výkon úctyhodných 357 koní. Rozšírené blatníky maskujú osemnásťpalcové kolesá so špeciálnymi zimnými pneumatikami Nokian Hakkapaleta.



Môj Swift



sa volá Suzi

Najoceňovanejšia interpretka najvychytenejších ankiet. Azda tak by sa dala najstručnejšie charakterizovať speváčka, ktorá vo svojom mladom veku pozbierala všetky ocenenia, o ktorých sa mnohým umelcom len sníva. Zlatá slávica a držiteľka ocenenia OTO za rok 2005 (osobnosť televíznej obrazovky) v kategórii speváčka Zuzana Smatanová, našla okrem hudby záľubu i v dynamickom predstaviteľovi značky Suzuki – Swift

■ Vaša kariéra sa rozbehla víťazstvom v súťaži Coca Cola Popstar, čo bolo predtým, kedy vám gitara prirástla k rukám?

Hudbu som mala doma odmalička, otec hrával na gitare, na husliach a harmonike. Neskôr naučil hrať na gitare aj brata, ale mňa tento nástroj vtedy vôbec nelákal. Chcela som hrať na klavíri, a to sa mi splnilo na strednej škole. Tam som pochopila, že sa mi mení život a vzťah k hudbe. Cestou domov zo školy som si všimla dievča, ktoré malo na pleci gitaru a povedala som si, keď to dokáže ona, skúsím to aj ja. Pamätám si, že zo začiatku ma boleli prsty od strún, ale veľmi ma to bavilo, takže som sa nedala odradiť. V tom čase som si ako stredoškolačka písala veľa vecí a postrehov z bežného dňa. Bol to pre mňa taký zvláštny denník a s odstupom času si uvedomujem, že tam sú počiatky mojej chuti písať texty piesní. Prvými poslucháčmi sa stali moje spolužiačky, ktoré ma veľmi podporovali. A tak som začala chodiť na hudobné súťaže. Víťazstvo v Coca-Cola Popstar mi umožnilo nahrať vlastný album s vlastnými pesničkami. Práve vtedy som sa zoznámila s mojím terajším basákom a manažérom Palom Smolkom. Našli sme ďalších členov kapely a už hráme spolu skoro tri roky. Sú to všetko úžasní ľudia, na ktorých sa môžem vždy spoľahnúť a byť s nimi na jednom pódiu je viac než dobrý pocit.

V mojich textoch som vždy chcela hovoriť otvorene o tom, ako sa na medzil'udské vzťahy pozerám ja, hľadám detaily bežného dňa, dávam si otázky, a hľadám na ne odpovede. Vždy ma fascinovali pesničkári, ktorí sa takto vedú „vyrozprávať“ ľuďom. Napríklad Jarek Nohavica. Každý koncert, na ktorom hráme má svoju atmosféru. Mám rada, keď sa ľudia zabávajú a spievajú si spolu so mnou pesničky. Vtedy je človek nabitý takou zvláštnou energiou, ktorú mu dokážu dať iba ľudia. A nezáleží na tom, kde ten koncert hráme, pretože mám rovnaký pocit, keď hráme

pre ľudí v športovej hale alebo v klube. Vždy chcem mať kontakt.

■ Keby ste si mohli vybrať cestu k tomu, čo ste doteraz dosiahli, ako by vyzerala?

Ťažko povedať, ale tá cesta, ktorú som prešla, bola príjemná, no zároveň náročná. Veľa som sa naučila a s odstupom času si uvedomujem, že všetko čím som prešla malo svoj význam. Veľa vecí vnímam inak a snažím sa veci riešiť s rozvahou a nadhľadom. Prvým mil'nikom bola snáď moja prvá pesnička, keď som zistila, že ma zaujíma vec, ktorá sa u nás v rodine v nikom neprejavila. Neskôr to bola moja prvá súťaž a s ňou spojená výhra elektro-akustickej gitary, následne nato možnosť nahrať svoj prvý album. Všetko, čo ma stretlo som pozorovala a snažila som sa neurobiť chybu. Musela som v tej chvíli riešiť situácie, na ktoré som nebola zvyknutá, musela som zrazu zobrať veľkú zodpovednosť za to, čo urobím a ako sa rozhodnem. Dozrelo to vo mne a ja už viem, že som sa posunula i osobnostne. Svoju úlohu zohrala aj rodina a ich prístup ku mne a samozrejme chalani z kapely, ktorí mi vytvárajú úžasné hudobné zázemie.

■ Napriek tomu, že kritici hodnotia vašu vlastnú tvorbu veľmi dobre, ľudia si viac pospevujú duety, ako k nim prišlo? Máte nejaký ďalší skvost v zálohe?

V oboch prípadoch ma kapely IMT Smile a Desmod k spolupráci oslovili a ja si to veľmi vážim. Bola to pre mňa veľká skúsenosť, ktorá mi rozšírila spektrum možností. Počuť svoj hlas v pesničke s iným spevákom mi dalo zvláštny, príjemný pocit. Mám radosť z toho, že sa ľuďom obe spolupráce zapáčili a pýtajú sa na ďalšie, no tým, že som vydala svoj druhý album, mám pripravené pre ľudí hlavne svoje pesničky a single, ktoré im chcem ponúknuť. Fiktívne by som si rada za-

spievala už so spomínaným Jaromírom Nohavicom, ale myslím, že to všetko má ešte čas, a ak sa akákoľvek spolupráca objaví, mala by prísť prirodzene a nenúteno.

■ Koncerty, to je aj veľa cestovania, odkedy ste šoférkou?

Šoférkou som už viac než rok a najazdila som cez 30 tisíc kilometrov. Cestovanie ma baví. Tomu sa jednoducho pri mojej práci nevyhnem. Na cestách s mojou kapelou, cesta vždy ubehne veľmi rýchlo. Najviac jazdím po diaľnici. Mám radosť z toho, že sa diaľnice na niektorých úsekoch dokončujú a teda cesta z Bratislavy domov mi trvá asi hodinu a pol, kedysi to bolo cez dve hodiny. Ak mám počas týždňa niekoľko koncertov v Bratislave, nejazdím veľa, pretože sa o šoférovanie a prepravu celej kapely stará manažér, pokiaľ musíme vycestovať za koncertom niekam na východ berieme aj moje auto. V Bratislave často využívam aj taxíky.

■ Baví vás šoférovanie, akú atmosféru máte v aute?

Na šoférovanie som sa tešila už ako malá. Vždy som mala k autám vzťah. Je to pre mňa veľký relax, keď si môžem pustiť v aute svoju obľúbenú hudbu a pri tom si niečo spievať. Ak cestujeme celá kapela, veľa sa rozprávame o hudbe, o tom ako kto z nás prežil víkend, o tom, čo nás čaká v priebehu týždňa. Často si aj spievame. Priznám sa, že odkedy jazdím, ma polícia ešte nezastavila. Snažím sa jazdiť predpisovo, niektorí vodiči však dokážu cestu riadne zneprijímiť. Stalo sa mi na diaľnici, že sa na mňa počas predchádzania nebezpečne tlačilo auto, svietilo diaľkovými svetlami a pokúšalo sa ma nakoniec obehnúť zprava, kde bolo samozrejme aj druhé auto. Vtedy človek musí zachovať chladnú hlavu a mať situáciu pod kontrolou. Nie je tiež príjemné, keď v zmenšenej viditeľnosti niekto stojí s odparkovaným autom na krajnici a pobehuje okolo auta bez predpísanej vesty. Potom po tele človeka prejdú zvláštne pocity strachu a zodpovednosti.

■ Ako vyzeralo vaše prvé auto?

Auto, na ktorom jazdím je vlastne moje prvé auto. Je to Suzuki Swift. Na pohľad je malé, ale vo vnútri veľmi priestorné, čo mi vyhovuje, pretože často prevážame s kapelou naše nástroje a zistili sme, že sa doň veľa zmestí. Mám v ňom všetko čo potrebujem, a dokonca aj navigačný systém, niekoľko krát som ho už využila. Jednoducho som si na to auto zvykla a cítim sa v ňom bezpečne.

■ A spomínate si na prvú jazdu?

Moja prvá jazda viedla do práce mojej mamy. Zatelefonovala som jej, že po ňu prídem. Nebola z toho veľmi nadšená, ale aj napriek tomu som po ňu išla. Nebolo to ďaleko, iba do Bytče. Mala som asi ako každý začiatočník obavy a možno tá prvá jazda vyzerala trochu chaoticky, no potom som sa s autom zžila a už mi to išlo dobre. O pár dní som sa už sama pustila na cestu do Bratislavy a vtedy som pocítila aj trochu napätie, ale hlavne akúsi eufóriu z toho, že som odkázaná iba sama na seba, a že iba ja som ten, kto musí situáciu zvládnuť. Keď som odparkovala auto v Bratislave, bola som na seba hrdá, že som to zvládla.

■ Cítite sa lepšie vo väčších alebo menších autách, čo najviac oceňujete na aute?

Cítim sa dobre v každom aute, ktoré viem, že má všetko čo má mať. Na tom mojom oceňujem hlavne v lete klimatizáciu a všetky prípadné signály, ktoré mi naznačia, že som zabudla vypnúť svetlá, alebo že sú zle zatvorené dvere.

■ Máte v ňom poriadok?

Snažím sa udržiavať v aute poriadok, ale niekedy je tam veľa papieríkov zo sušienok,

či fľaše od minerálok. Vždy keď sa vrátim domov, povyhadzujem odpadky do kontajnera a povysávam ho.

■ Má vaše auto nejaké meno, ak áno ako k nemu prišlo?

Môjmu autu dal meno úplnou náhodou môj gitarista Maroš Kachút. Raz sme sa rozprávali o tom, že niektoré autá majú mená, a že môjmu by sa hodilo „Suzi“, pretože je to Suzuki a ja som Zuzana.

■ Sedeli ste za volantom aj v zahraničí, aké máte skúsenosti s vodičmi v iných krajinách?

V zahraničí som si za volant ešte nesadla. Vždy som bola iba ako spolujazdec. Na turné s kapelou Chinaski nás vozil veľmi spoľahlivý vodič dodávky, a priznám sa, že som ho často obdivovala za jeho orientáciu a rozvahy, s ktorou šoféroval.

■ Ako by malo vyzeráť vaše vysnívané auto?

Páčilo by sa mi veľké tmavo-hnedé kombi, pretože mám rada tmavo-hnedú farbu, malo by mať veľmi malú spotrebu benzínu, alebo najlepšie by bolo, keby jazdilo na čistú vodu. Páčilo by sa mi, keby sa odomykalo na moju

farbu a tón hlasu, pretože sa mi často stáva, že nemôžem nájsť kľúče. Ocenila by som aj autopilota, ktorý by ma doviezol domov, a ja by som si zatiaľ pospala na posteli, ktorá by sa vyklápala stlačením gombíka.

■ Ako by ste sa charakterizovali ako vodička?

Hovorí sa, aká povaha, taký vodič, a myslím, že je to tak. Som pokojnej povahy, a taký som aj vodič. Snažím sa predvídať a zbytočne neohrozujem druhých. Dbám na to, aby sa so mnou spolujazdec cítil dobre a bezpečne, a to vyžadujem ako spolujazdec aj ja. Sú vodiči, ktorí preceňujú svoje schopnosti a idú príliš rýchlo, alebo pri vyberaní zákrut nedbajú na spolujazdca, ktorý sedí vzadu. Stalo sa mi, že bol aj šofér ktorý sa viac obzeral po krajine ako na cestu a v tej chvíli sme už boli v protismere. Prekáža mi aj prílišná strnulosť vodiča. V jeho křči naozaj neviete, čo máte od neho čakať.

■ Keby ste mali kúzelný prútik, čo by ste na cestách a ostatných vodičoch zmenila?

Na cestách stále chýba ohľaduplnosť a tým, že veľa vodičov sa stále niekam ponáhl'a, ohrozujú nie len seba, ale aj druhých. Chcelo by to viac tolerancie.



To najlepšie z najlepšieho



Bandit 1200

Pred druhou svetovou vojnou sa japonská spoločnosť Suzuki venovala výhradne výrobe tkáčskych strojov. Ani v tom najkrajšom sne nenapadlo majiteľom tejto spoločnosti, že raz budú stáť na vrchole svetovej motocyklovej produkcie. Všetko sa to začalo v roku 1951, keď tkáčsky priemysel v Japonsku zaznamenal výrazný úpadok a bolo treba okamžite nájsť náhradný výrobný program. Prvý prototyp motocykla Suzuki bol iba neohrabaný motorový bicykel a tak sa na plné obrátky začal vývoj ozajstnej motorky, ktorá by uchvátila celý svet. Snaha výborných japonských konštruktérov sa vyplatila a v roku 1955 naozaj prichádzajú so strojom, ktorý vyráža dych všetkým neprajníkom. To bol štart tejto značky, ktorá už nepoľavila ani o krok a každý rok začala prispievať špičkovou technikou do svetovej motocyklovej rodiny. Samozrejme, že ani v tomto roku to nie je inak. Do každej kategórie motocyklov prispela aspoň jedným novým prírastkom.

Ale poďme pekne po poriadku. Samozrejmosťou je začať motocyklami, ktoré sa tešia najväčšej obľube. Superšportami!

■ Keď prišla Suzuki v minulom roku so svojou GSX-R 1000 a vyrazila tak dych všetkým svojim konkurentom, každý s napätím očakával, čo bude v tomto roku. A dočkal sa. Hneď dva špičkové športové stroje opustili brány výrobných hál. Nová GSX-R 600 a 750 akoby z oka vypadla svojmu veľkému súrodencovi. S radosťou môžeme povedať, že to nie je len ostrými agresívnymi tvarmi, ale aj technikou hodnou tretieho tisícročia. Suzuki dokázala prísť aj v strednej objemovej triede s motocyklami, ktoré patria vo svete medzi najsilnejšie a najľahšie vo svojej kategórii. Celú snahu podčiarkla výbornými jazdnými vlastnosťami oboch športovcov, ktoré dosiahla presnou vyváženosťou podvozka. Jazdec sa na nich cíti tak, ako keby bol zrastený s motocyklom. Lepšie jazdné vlastnosti Suzuki dosiahla aj vďaka novým technológiám a vlastným patentom používaným pri výrobe podvozkových komponentov. Nielen podvozkové časti prešli výraznou zmenou, ale aj obe pohonné jednotky prešli množstvom úprav pri ktorých sa tiež použila nová technológia výroby. Nebudeme Vás touto technológiou unavovať, ale nedá nám nespomenúť aspoň zopár chránených patentov Suzuki.

Napríklad elektrochemická úprava valcov SCEM, vysokotlaková metóda odlievania piestov SSC a nakoniec finálna povrchová úprava vo vákuovom priestore PVD sú tými výrobnými technológiami, ktoré výrazne zvyšujú životnosť a spoľahlivosť pohonnej jednotky. Ďalšie zásahy do motora ako modernizované elektronicky riadené vstrekovanie paliva SDTV, systém dodatočného spaľovania Pulsed AIR či digitálne zapalovanie zase zvyšujú to, čo zákazníkov najviac oslovuje, výkon a reakcie pohonnej jednotky na otáčanie plynovej rukoväte. Výkonové parametre oboch superšportov sa pohybuje naozaj vo svojej triede veľmi vysoko. Najmenší zo súrodencov disponuje výkonom 125 koní a patrí tak k najsilnejším medzi šesťstovkami. Ani nová 750-ka sa nedala zahanbiť a jej sila sa pohybuje na magickej hranici 150 koní. Zaujímavosťou je, že oba stroje sú rozmerovo úplne identické a oba prešli drsnou odtučňovacou kúrou. Hmotnosť 163 kg pri GSX-R 600 a len 165 kg pri GSX-R 750 sa konkurencii bude ťažko prekonávať. Aj nové línie GSX-R udávajú nový smer, ktorým sa bude svetová produkcia motocyklov uberať. Napríklad všetci výrobcovia začali presúvať výfukové

tlimiče pod sedadlo spolujazdca po vzore Ducati, len Suzuki zostala verná tradícii. Áno, výfuk zostal na boku motocykla, len sa natoľko zmenšil, že ho budete veľmi ťažko hľadať. Je menší ako malý a končí sa tesne za stúpačkou jazdca. Suzuki opäť ponúkla na trh superšporty, ktoré sa nedajú ignorovať a určite oslovia každého, kto má rád rýchlu a bezpečnú jazdu ďaleko za hranicou 250 km/h.

■ Ďalší model z dielne tejto svetoznámej značky je výbornou vizitkou spoločného úsilia špičkových japonských dizajnérov a konštruktérov. Nová Suzuki GSR 600 je motocyklom, ktorý otvára úplne novú kategóriu strojov. Spojením moderného pojatia jednostopového vozidla a športovej pohonnej jednotky prichádza GSR-ka v ústrety tým, ktorí sa už nechcú hrbíť na superšportoch, ale aj napriek tomu chcú mať pod sebou výkon, ktorý ponúka len športové náradie. GSR-ka okrem športového motora oslovuje verejnosť najmä svojím nadčasovým dizajnom. Moderne tvarovaný halogénový svetlomet s čírim sklom a dvojpozičnými žiarovkami neplní len estetický doplnok, ale je aj výkonné, čo oceníte naj-



GSR 600



GSX-R 750

mä v nočných hodinách. Určite treba pochváliť riešenie krytu prístrojového panela, ktorý s citom výtvarníka splyva s predným svetlom a tvorí tak akoby jeden celok. Suzuki GSR 600 je prvým motocyklom, ktorý milo prekvapil umiestnením smerových svetiel. Svoje miesto si našli v malom leme krytu 16,5 litrovej nádrže, ktorá je veľmi dobre ergonomicky tvarovaná a jazdec si po nasadnutí okamžite nájde miesto pre stehná a kolená. Samozrejmosťou je, že k dobrému posedu patrí presne tvarované sedadlo. Je navrhnuté tak, aby umožňovalo jazdcovi dobrý pohyb na motocykli pri športovej jazde na cestách plných zákrut, ale na druhej strane je aj veľmi pohodlné a prispôsobené na dlhé turistické výjazdy. Vyslovene športová zadná časť GSR-ky pridáva tomuto skvostu agresivitu a presne vystihuje jej povahu, ktorá vychádza najmä z pohonnej jednotky. V ľahkom hliníkovom chrbtícovom ráme si našiel miesto motor z nového superšporta GSX-R 600. Výkonný agregát prešiel jedinou zmenou. Nové vyladenie bolo zamerané na dosiahnutie maximálneho krútiaceho momentu v celom rozsahu otáčok. Menší sklon prednej tlmiacej a pružiacej jednotky viedol konštruktérov k tomu,

aby znížili výkon motora z pôvodných 125 na 98 koní. Vzhľadom k vystretému posedu a ku konštrukcii podvozka to bolo nutnosťou pre zachovanie dobrých jazdných vlastností a bezpečnosti. Ale keď sa zamyslíme nad tým, že za relatívne silný je považovaný automobil, ktorý váži tonu a dosahuje výkon 100 koní, tak motocykel, ktorý váži 183 kg môžeme pokojne prirovnať k 600 koňovému autu. Preto nová GSR 600 má toho výkonu dostatok a nikto sa nebude môcť sťažovať na jej lenivosť. Apetit tohto stroja krotí výkonný brzdný systém od firmy TOKICO. Predná dvojkotúčová brzda so štvorpiestikovými strmeňmi je požičaná so superšportového špeciálu GSX-R 600 a zadné koleso je brzdené zase jednoduchou kotúčovou brzdou s priemerom kotúča 240 mm a jednopiestikovým strmeňom. Nová Suzuki GSR 600 je strojom, ktorý v sebe dokázal skíbiť nadčasový dizajn, výkonnú techniku, pohodlie a športového ducha. Je to stroj, ktorý začal písať históriu novej kategórie motocyklov, ktorú by sme bez problémov mohli nazvať triedou Roadsterov.

■ Aj športovo-turistické stroje sa vo svete tešia veľkej obľube a preto Suzuki

nezabúda ani na týchto zákazníkov. V tejto kategórii prichádza na trh s vylepšenou verziou pôvodného modelu, ktorý uzrel svetlo sveta už pred 10 rokmi. Hlavným cieľom druhej rozsiahlej inovácie modelu GSF 1200 Bandit je viac využiteľného výkonu a hlavne jazdného komfortu pri dlhších cestách. Nový lúpežník dostal do vienka väčšiu silu (100 k), ktorú získal výraznými zmenami v pohonnej jednotke. Prepracovaný Bandit prináša hladší a poslušnejší priebeh krútiaceho momentu v celom rozsahu otáčok. Unikátny chladiaci systém SACS, ktorý je kombináciou vzduchového a olejového chladenia motora zlepšuje túto dôležitú funkciu aj pri vysokých vonkajších teplotách. Je to aj vďaka zväčšenému olejovému chladiču. Konštruktéri sa ale nezamerali len na pohonnú jednotku. Hlavným dôvodom modernizácie bolo navrhnuť pohodlnejší športovo turistický stroj akým doteraz Bandit bol. Zmenou prešla aj predná kapotáž, ktorou sa môže verzia „S“ hrdo pýšiť. Jej dokonalé oku lahodiace tvary boli skúšané v aerodynamickom tuneli, kvôli lepšej ochrane posádky pred náporom vzduchu. Zaujímavosťou je, že má lepšiu ochranný charakter aj napriek

tomu, že je menšia a ľahšia. Ani palivová nádrž sa nevyhla drobným zmenám. Je kratšia o 30 mm, ale jej objem 20 litrov sa vôbec nezmenil. Sedadlo jazdca je športovejšie a výškovo nastaviteľné, vďaka čomu je nový Bandit oveľa lepšie ovládateľnejší. Ani sedadlo spolujazdca sa nevyhlo drobným úpravám. Je posunuté dopredu a určite si teraz spolujazdec užije viacej pohodlia pri dlhých cestách ako to bolo v minulosti. Nový užší rám s dlhšou kyvnou vidlicou odpruženou progresívnou tlmiacou a pružiacou jednotkou výrazne zlepšili manérovacie schopnosti tohto lúpežníka. Dobrou správou je, že ten kto si potrpí na väčšej bezpečnosti môže si novú GSF 1200 Bandit objednať aj s protiblokovacím brzdovým systémom ABS a výrobca k nemu ešte ponúka množstvo turistických doplnkov medzi ktoré určite patria aj veľkoobjemové kufre.

■ Vlajkovou loďou Suzuki sa v tomto roku bez diskusie stal veľkoobjemový cruiser M 1800R Intruder. Nízky a dlhý obor so športovými líniami okamžite uchváti každého kto miluje nespútanú jazdu po asfaltových komunikáciách kontinentu. Dizajn

nového Intrudera vychádza z amerických križníkov ciest. Mohutné svetlo s citom výtvarníka prispieva k šípovitej línii 1800-ky. Moderný custom-cruiser s nízkym posedom jazdca je aj napriek svojej hmotnosti 315 kilogramov veľmi dobre ovládateľný a vďaka dokonalému sklonu predného teleskopu sa s ním dobre manévruje aj pri veľmi nízkych rýchlostiach. Keď povieme, že sa neláme, tak mnohí priaznivci cruiserov presne vedia o čom hovoríme. Jednoducho pri manérovaní na mieste nepotrebujete mať obrovskú silu na to aby ste ho dostali presne tam kam potrebujete. Veľká dvojvalcová pohonná jednotka V-twin s objemom 1 783 cm³ prebrala množstvo technických vymožeností od svojich športových súrodencov. Priame vstrekovanie paliva SDTV a elektronické zapalovanie riadené 32 bitovým procesorom jasne dávajú najavo, že aj takýto veľký stroj môže mať športové srdce. Výkon motora 80 koní a mohutný krútiaci moment 150 Nm, ktorý sa prejaví už pri otáčkach 2800 ot/min, sú parametrami, ktoré predurčujú tohto obra na dlhé cesty, pri ktorých si jazdec oddýchne a nechá sa unášať nádherným pocitom z jazdy. Sila Intrudera je prenášaná na za-

dné koleso cez 5-stupňovú mechanickú prevodovku a bezúdržbovým kardanovým hriadeľom. Veľmi príjemným zistením je, že vďaka mohutnému krútiaku sa dá jazdiť spôsobom, aký každý cruiser poskytuje – čo najrýchlejšie zaradiť piaty rýchlostný stupeň a vyradiť ho až v garáži. M 1800R Intruder dokáže na piatom rýchlostnom stupni jazdiť bez akýchkoľvek problémov od rýchlosti 50 km/h až po maximálku, ktorá sa pohybuje na hranici 200 km/h. Konštruktéri Suzuki dokázali veľmi dobre skĺbiť moderný dizajn s dokonalou technikou a výbornou bezpečnosťou. O tú sa starajú kotúčové brzdy, ktoré majú základ v športovom brzdovom systéme a vyznačujú sa obrovskou účinnosťou už pri malom zatlačení brzdovej páčky. Nová vlajková loď Suzuki M 1800R Intruder je stroj, ktorý musí oslovíť všetkých čo majú radi motocykle a určite jeho svalnatá stavba tela pritiahne oči aj neprajníkov motocyklového priemyslu.

Suzuki sa opäť dobre pripravila na rok 2006 a ponúka na trh motocykle, medzi ktorými si určite vyberie ktokoľvek, komu učarili dvojkolesové tátoše.



Intruder M1800

Na ceste k vrcholu

Podobne ako preteky automobilov F1 sa nezaobídu bez sprievodných šampionátov (Formula 3000, Porsche Super Cup), ktoré plnia úlohu „predskokanov“ Grand Prix a zároveň slúžia veľkému kolotoču ako liaheň nových talentov, aj svetový šampionát v automobilových súťažiach pravidelne sprevádzajú dva samostatne hodnotené seriály – Junior WRC a Production.



Na rozdiel od F1 sú však vozidlá budúce v oboch seriáloch zaradené do jedného štartového poľa spoločne s autami „veľkého šampionátu“ WRC. To znamená, že štartujú za sebou. Všeobecne uznávanější je Junior WRC, ktorý sa podobne ako MS jazdí s továrenskými špeciálmi (vozidlá vyvinuté a postavené športovým oddelením

automobilky), ale o kategóriu menšími. Poháňajú ich atmosférické motory zdvihového objemu do 1 600 cm³, ktorých výkon sa prenáša cez 6-stupňovú sekvenčnú prevodovku na jednu (spravidla prednú) nápravu. Naproti tomu vozidlá špecifikácie WRC majú dvojlitrové motory s prepĺňaním a všetky sú „štorkolky“. Navyše juniors-

kých majstrovstiev sveta sa môžu zúčastňovať jazdci len do veku 28 rokov. Každú sezónu idú juniori len niekoľko vybraných podujatí zo 16-dielneho kalendára WRC, deliť sa totiž musia so spomínanou kategóriou produkčných vozidiel (skupina N). Pritom aj juniori aj N-kári absolvujú presne osem podujatí. V prípade JWRC sa tento



rok započítava Švédsko (sneh/už sa išlo), Španielsko (asfalt), Korzika (asfalt), Sardínia (šotolina), Nemecko (asfalt), Fínsko (šotolina), Turecko (šotolina) a Veľká Británia (šotolina). Juniori teda majú možnosť zasúťažiť si a zbierať skúsenosti prakticky na všetkých druhoch povrchov.

Ďalšou výhodou juniorského šampionátu je, že cena a prevádzka auta sú lacnejšie než vo veľkom šampionáte. To ale neznamená, že vozidlá kategórie S1600 by boli na nižšej technickej úrovni. V oblasti motorov a prevodoviek používajú rovnako sofistikovanú techniku ako WRC, takže na pevnom a rýchlom povrchu (najlepšie úzke serpentíny) dokážu „dvojkolky“ s výkonom okolo 215 k dosiahnuť rovnaké, ba i lepšie časy, ako produkčné autá s pohonom 4x4 a dvojlitrovými turbomotorami (Mitsubishi Lancer EVO VIII). Dolu kopcom, kde sa eliminuje výhoda oboch poháňaných náprav, sa dokonca vyrovnávajú aj vozidlám WRC. Čo sa týka značiek, ich počet sa za posled-

né roky zredukoval na štyri a dominantné postavenie má automobilka Suzuki. Do juniorského šampionátu vstúpila ako úplný nováčik v roku 2002 ešte s predchádzajúcou generáciou modelu Ignis a už v nasledujúcej sezóne sa Španiel Salvador Canellas tešil z titulu vicemajstra sveta. V roku 2004 zavelila japonská automobilka do útoku s Ignisom novej generácie a okrem techniky pritvrdila aj jazdecky. Pod jedným stanom sa tak stretli všetci, čo v JWRC rok pred tým niečo znamenali. Výsledky samozrejme nenechali na seba dlho čakať a ročník 2004 bol doposiaľ najúspešnejší v doterajšej krátkej histórii juniorského tímu Suzuki. Okrem prvenstva v značkách získali aj titul v hodnotení jazdcov (o ten sa postaral Švéd Per-Gunar Andersson), pričom až štyri ich vozidlá skončili v prvej päťke záverečnej tabuľky. V uplynulej sezóne to už nevyzeralo pre Suzuki až tak jednoznačne, pretože od začiatku jej dýchal na chrbát Citroen s modelom C2. Po prvej po-

lovici šampionátu mali jazdci Citroenu na svojom konte celkovo tri víťazstvá, zatiaľ čo piloti Suzuki len dve. Aj preto sa Japonci poponáhľali s nástupcom úspešného Ignisu a namiesto premiéry na domácej pôde pustili nový Suzuki Swift Super 1600 na štart už počas piateho podniku JWRC vo Fínsku. Premiéra im vyšla celkom sľubne, keď Guy Wilks obsadil tretiu priečku. Zvyšok šampionátu však obom pilotom Suzuki jazdiacim so Swiftom nevyšiel úplne podľa predstáv, čo hlavne priebežne vedúceho Wilksa stálo majstrovský titul (celkovo skončil druhý). O to úspešnejšie začala pre japonský tím tohtoročná sezóna.

Hneď na úvodnom podujatí vo Švédsku triumfoval svetový šampión z roku 2004 Per-Gunar Andersson, ktorý bol v cieľi o 53 sekúnd rýchlejší než druhý Patrick Sandell v Renaulte Clio. Na tretej priečke skončil ďalší jazdec tímu Suzuki Urmo Aava z Estónska a body za zemiakovú pozíciu si pripísal Čech Pavel Valoušek.

Suzuki a šport na Slovensku



Spoločnosť Suzuki Slovakia bola prvým importérom na Slovensku, ktorej sa podarilo získať pre náš národný šampionát továrenský špeciál v tom istom roku, ako ho fabrika nasadila do svetového šampionátu. Písal sa rok 2004 a automobilka Suzuki sa chystala s novým modelom Ignis Super 1600 ovládnuť nielen juniorský šampionát WRC, ale prostredníctvom účasti v národných šampionátoch mala v pláne presadiť sa aj na regionálnej úrovni. Vďaka úzkemu napojeniu nášho importéra na maďarskú fabriku Suzuki v Ostrihome, kde sa mimochodom montujú aj súťažné špeciály pre majstrovstvá sveta, sa na Slovensko dostal jeden z prvých troch Ignisov uvoľnených do súkromných rúk. Malé žlté žihadlo, na pretekársky špeciál až dosť netradičných tvarov, vzbudzovalo svojim vzhľadom v ľudoch spočiatku úsmev a nedôveru. Fantastickými jazdnými výkonmi, atraktívnymi prejazdmi zákrut a v neposlednom rade povestnou japonskou spoľahlivosťou si ale postupne

získalo rešpekt a sympatie početného publika. Jemná a na extrémne výkony vyladená japonská technika lákala do servisnej zóny davy zvedavcov, ktorí so zatajeným dychom sledovali prácu mechanikov počas každej rally. Zážitkom bolo najmä vidieť japonských inžinierov pri ladení elektroniky motora, ktorí k súťažnému špeciálu pristupovali s takou úctou, že do kokpitu vstupovali vyzutí a na pedály šliapali výhradne v bielych ponožkách. Prvú sezónu sa za volantom Ignisu Super 1600 predstavil Čech Pavel Valoušek. Po počiatkových problémoch s preorientovaním sa z WRC na vozidlo s jednou poháňanou nápravou začal postupne zrýchľovať až to dotiahol na tretie miesto v absolútnom poradí šampionátu a titul v kategórii A6. Odvtedy je Pavlova kariéra pevne spätá so značkou Suzuki. Vlni absolvoval kompletný seriál JWRC vo vozidle Suzuki Ignis S1600 ešte ako súkromník. Tento rok ho dokonca angažoval tím Suzuki Sport Europe na pozíciu továrenského jazdca a s vozid-

Prvýkrát v majstrovstvách sveta juniorov štartuje tento rok aj náš zástupca Jozef Béreš ml. Čerstvý majster SR jazdiaci vo vozidle Suzuki Ignis S1600 obsadil pri svojej juniorskej premiére vo Švédsku 6. miesto.

■ **Motor:** Výkon motora pod kapotou nového Swifta S1600 sa pohybuje na hranici 218 k pri 8750 ot/min. Najväčší krútiaci moment má hodnotu 186 Nm pri 7 250 ot/min.

■ **Prevodovka:** Výkon prenáša na vozovku 6-stupňová manuálna prevodovka, ktorá sa ovláda malým joystickom vedľa volantu.

■ **Béreš:** Tento rok štartuje v JWRC aj čerstvý slovenský šampión Jozef Béreš ml.

■ **Priebežné poradie v JWRC po Rally Švédska:**

1. P.-G. Andersson (Suzuki Swift), 10b,
2. Patrick Sandell (Renault Clio), 8b,
3. Urmo Aava (Suzuki Swift), 6b,
4. Pavel Valoušek (Suzuki Swift), 5b,
5. Kalle Pinomaki (Renault Clio), 4b,
6. Jozef Béreš (Suzuki Ignis), 3b,
7. Peter Zachrisson (Suzuki Ignis), 2b,
8. Michal Kosciuszko (Suzuki Ignis), 1b

lom Suzuki Swift S1600 absolvuje 6 z celkového počtu 8 podujatí JWRC. Po Valouškovi zasadol do kokpitu slovenského Ignisa ešte rýchlejší Poliak Grzegorz Grzyb, ktorý sa pre svoju bojovnosť a dravý štýl jazdy stal pre divákov malým hrdinom. Nasadenie s akým jazdil mu však prinieslo aj niekoľko smolných momentov, kvôli ktorým párkrát prišiel o pekné umiestnenie. V celkovom poradí šampionátu skončil nakoniec o jedno miesto vyššie než Valoušek a okrem druhého miesta absolútne si podobne ako Pavel pripísal tiež titul v triede A6. Tento rok bude obhajovať farby Suzuki v majstrovstvách SR úradujúci majster Jozef Béreš ml., ktorý sa ako prvý Slovak tiež zúčastní juniorských majstrovstiev sveta JWRC. Pre tento účel si po náročnom testovacom programe vybral osvedčený Ignis S1600, ale niekoľko vybraných podujatí majstrovstiev SR by mal absolvovať aj v najnovšom modeli Swift S1600 rovnakej špecifikácie, aké majú k dispozícii továrenskí jazdci vo svetovom šampionáte.

Pomer ceny a úžitkovej hodnoty automobilov je to, čo Suzuki posúva vpred

A-Auto je jedným z najväčších a najmodernejších predajných centier značky Suzuki na Slovensku. Na naše otázky odpovedá pán Belinský, konateľ spoločnosti:



Peter Toman



Ing. Peter Belinský

■ Ako sa vy, pán Belinský a pán Toman – dve kľúčové osoby vo firme, navzájom doplníte?

Už od počiatkov našej spolupráce boli dohodnuté oblasti, kto sa o čo bude starať v rámci spoločnosti. Rozhodnutie bolo dané prirodzenou profiláciou osobností. Mňa vždy viacej lákala marketing a obchod a atmosféra okolo predaja automobilov. Snažil som sa hľadať silné stránky produktov Suzuki a na tom postaviť marketing a obchod. Kolega Toman mal radšej „vôňu benzínu“ a na tom sa dalo postaviť servisné a prevádzkové zázemie. Ako človek sa snaží mať poriadok vo veciach, a to prenáša aj do firemnej kultúry. Avšak je samozrejmosťou, že veci nevnímame ako status, ale ako dynamický proces, ktorý nás stále posúva vpred.

■ Ako ste začínali so Suzuki?

So spoločnosťou Suzuki sme začali spoluprácu v roku 2000 v Trenčíne v omnoho skromnejších a menších priestoroch, ako máme dnes v Žiline. Je ale potrebné povedať aj to, že Suzuki sa v tom čase na Slovensku

iba udomáčkovať a mala úplne inú pozíciu, akú má dnes. Nosné boli hlavne terénne modely Grand Vitara a Jimny, takzvané cestné verzie boli iba doplnkom.

■ Ako sa zmenila klientela a predaj po dobudovaní nového predajného centra Suzuki?

Je cítiť, že s takto kvalitne vybudovaným predajno-servisným centrom nám pribudla aj firemná klientela, ktorá oceňuje rýchlosť a kvalitu našich služieb. No základ tvoria, čo mňa osobne veľmi teší, takzvaní zákazníci z ulice, ktorí nachádzajú cestu k nám cez referencie svojich priateľov a známych. Vo vekovej štruktúre našej klientely nájdete aj mladšiu aj staršiu generáciu. Keď sa s nimi rozprávam, prečo sa rozhodli pre značku Suzuki a spoločnosť A-Auto, nikdy to nie je len jeden faktor.



V procese ich rozhodovania zavážilo niekoľko skutočností, najmä však profesionálny personál a úroveň služieb.

■ Čomu pripisujete úspech značky v posledných rokoch?

Tento úspech jednoznačne pripisujem dobrej obchodnej politike Suzuki pre slovenský trh. Maďarský závod v Ostrihome vyrába vysokokvalitné autá s dobrou výbavou a vynikajúcou cenou. Dá sa povedať, že pomer ceny a úžitkovej hodnoty automobilov je to, čo značku Suzuki jednoznačne posúva vpred. Obchodné zastúpenie Suzuki v Bratislave zohrávalo veľmi pozitívnu úlohu, keď odkomunikovalo isté špecifiká nášho trhu, za čo im patrí úprimné poďakovanie.

■ Z akej vzdialenosti k vám chodia zákazníci?

Väčšina našej klientely je samozrejme zo Žiliny. Ale veľký podiel máme aj z regiónov Kysúc a Turca. Je prirodzené, že v hornatejších oblastiach sme silnejší, lebo to vyplýva z technického riešenia niektorých našich mo-

delov, v ktorých pohon všetkých štyroch kolies a väčšia svetlá výška podvozku pomáhajú prechodnosti terénom. Klientela servisu prichádza vďaka našej kapacite a technickej vybavenosti aj z väčších vzdialeností.

■ Aké argumenty v prospech značky máte pre nerozhodných zákazníkov?

Vysoký štandard predaja a poradenstvo pri kúpe nového auta. Nechýba možnosť financovania na lízing, poistenie, výkup starého auta na protihodnotu, predaj a montáž rôznych doplnkov ako sú pneumatiky, strešné nosiče, boxy, autoalarmy, navigačné systémy a podobne. Našou najsilnejšou stránkou je však komplexnosť servisných služieb, ktorá zahŕňa sedem zdvihákov pre mechanické opravy, štyri zdviháky pre klampiarske opravy,

rovnaciu stolicu, striekací box s miešačkou farieb, umývačku s ručným umývaním. Deti sa počas povinností rodičov môžu zahrať v detskom kútiku, bezbariérový vchod, toaleta pre imobilných klientov a čakacia zóna s automatom na nealko nápoje sú u nás samozrejmosťou.

■ Koľko áut predávate?

Náš plán predaja pre rok 2006 je 270 automobilov. Dúfame, že sa nám tento ambiciózný plán podarí naplniť. Predpokladáme, že po úspechu modelu Ignis sa dobre uvedú modely Swift a SX4. „Terénny program“ v podobe modelov Jimny a Grand Vitara by mal doplniť nami plánované čísla.

■ Akí sú slovenskí zákazníci? Sú nároční?

Myslím si, že sú takí ako aj v iných vyspelých krajinách. Za svoje peniaze chcú dostať zodpovedajúcu kvalitu tovaru aj služieb. Sú primerane nároční, ale to patrí k obchodu a my to vnímame ako výzvu na stále zlepšovanie služieb.

VYHRAJ SO SHELL HELIX & SUZUKI

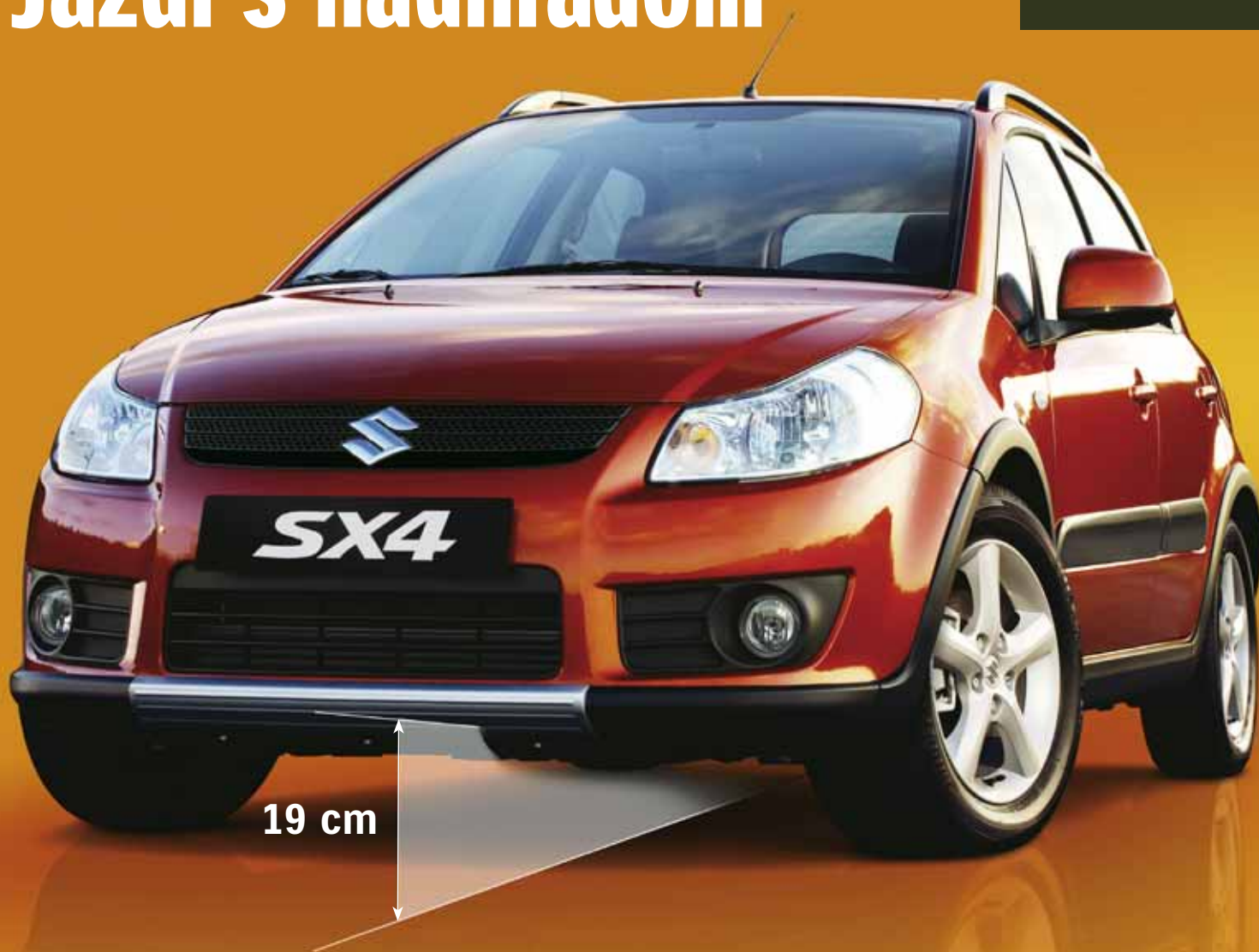


 Shell **HELIX** Motor oils

SUZUKI
MotorSport

nové
SX4
už v predaji

Jazdí s nadhl'adom



19 cm

Váš život sa odteraz zmení. Suzuki SX4 vo verziách **Urban Line** a **Outdoor Line** sa prispôsobí Vášmu štýlu. Urban Line splní Vaše požiadavky na každodenného spoločníka v meste a na dlhých cestách. Outdoor Line je vďaka svetlej výške 19 cm špecialistom na cesty aj terén. Počas každej jazdy Vám poskytne komfort, bezpečnosť a ekonomickú prevádzku. Výnimočný je aj inteligentný systém pohonu 4x4 s uzávierkou diferenciálu.

- V prípade financovania SX4 prostredníctvom OTP Leasingu Vám stačí 30 000 Sk a môžete jazdiť!



už od **379 000,-**



Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/4125 076 • **Bratislava**, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 • **Bratislava**, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 • **Dunajská Streda**, SOMA F, Tel.: 031/551 5021 • **Komárno**, Géringier AUTO, Tel.: 037/770 2758 • **Košice**, Auto-Mokráň, Tel.: 055/674 8878 • **Lučenec**, DSB Autošpeciál, Tel.: 047/433 1102 • **Malacky**, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 • **Nitra**, BMC Nitra, Tel.: 037/692 68 24 • **Nové Zámky**, Automobil, Tel.: 0905 325 260 • **Piešťany**, ElaCar, Tel.: 033/774 4133 • **Poprad**, Roadex, Tel.: 052/776 7182 • **Prešov**, ACK Auto, Tel.: 051/748 0951 • **Prievidza**, MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 • **Trenčín**, Autotrend Trenčín, Tel.: 032/640 1257 • **Trnava**, AUTOSERVICE, Tel.: 033/554 5730 • **Zvolen**, Ing. Ivan Šály, Tel.: 045/532 2334 • **Žilina**, A-auto, Tel.: 041/700 3183

Emisie CO₂ 163 - 173 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,7 - 8,9 l na 100 km.
Ku každému modelu od SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma.

ilustračné foto


SUZUKI
Way of Life!