

# SVET SUZUKI

2 / 2008 / nepredajné



Way of Life!



## Grand Vitara má už 20 rokov

modernizácia najnovšej generácie

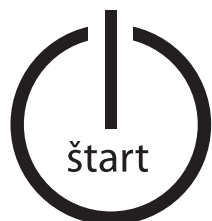
**V aute sa musím cítiť dobre**

rozhovor s Dušanom Jamrichom

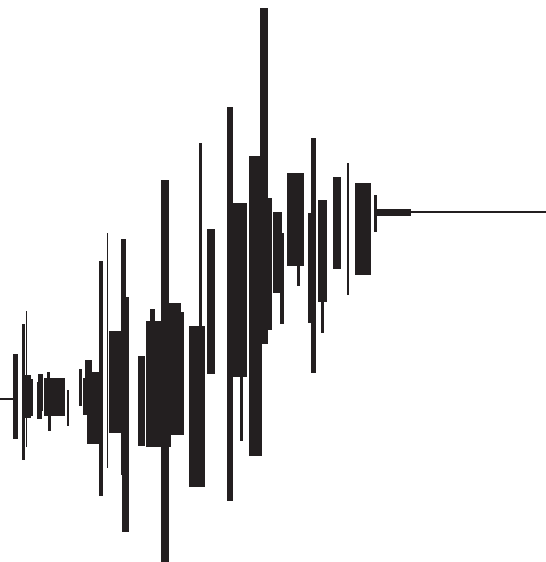
**Na motorke na kraj sveta**

spoľahlivosť Suzuki V-Strom bola opäť preverená

[www.suzuki.sk](http://www.suzuki.sk)



stačí Impuls



... len **29 990 Sk** (995,49 EUR) na úvod\*  
a **5 317 Sk** (176,49 EUR) mesačne\*\*

**Akciový model:**  
**SWIFT 1,3 GLX AC**



(ilustračné foto)



[www.impuls-leasing.sk](http://www.impuls-leasing.sk)

Platí pre financovanie produktom IMPULS Suzuki SWIFT v čase platnosti od 10. 9. 2008 do vypredania zásob.

Výška leasingovej splátky je vypočítaná pri 10 % akontácií s trvaním 5 rokov a zostatkovej hodnote vo výške 20 % z obstarávacej ceny s DPH akčiového modelu Suzuki SWIFT vo výške 299 900 Sk s DPH (9 954,86 EUR). Ročná priemerná miera nákladov je 8,318 %.

\* 10 % akontácia z obstarávacej ceny s DPH vo výške 299 900 Sk bez DPH (9 954,86 EUR).

\*\* Výška mesačnej splátky zahŕňa KASKO poistenie a povinné zmluvné poistenie v Českej poisťovni - Slovensko, a.s..

Celková výška úvodnej platby je 38 113 Sk s DPH (1 265,12 EUR) a zahŕňa akontáciu 10 % z obstarávacej ceny s DPH, poplatok za vystavenie leasingovej zmluvy, leasingovú splátku, KASKO a povinné zmluvné poistenie v Českej poisťovni - Slovensko, a.s..

Finančné hodnoty boli prepočítané konverzným kurzom 30,1260 SK/EUR.

- 4| aktuality  
**Grand Vitara je najlepšia**
- 11| Pikes Peak  
**Monster: Snaha o prekonanie vlastného rekordu**
- 12| koncept  
**Imaginárne spojenie auta a motocykla**
- 13| rozhovor  
**Iveta Radičová**
- 16| swift klub  
**Swiftujte s nami**
- 18| prvá jazda  
**Grant Vitara XL7**
- 20| šport  
**Suzuki má srdce na pravom mieste**
- 23| životný štýl  
**Jan Kroner a Suzuki AN 400 Burgman**
- 24| cestopis  
**So Suzuki Splash nielen po aquaparkoch**
- 26| WRC  
**Reportáž z WRC**
- 28| móda Suzuki  
**Detská móda**
- 30| šport  
**Transsibírsky rely**
- 31| quick silver  
**Rýchle dosky**
- 34| predstavujeme dílera  
**Roadex Poprad**



## 6| Grand Vitara **Grand Vitara má už 20 rokov**



## 8| rozhovor **V aute sa musím cítiť dobre**



## 32| cestopis **Na motorke na kraj sveta**



Vážení čitatelia,

každé ráno pri vstávaní vnímame, že tohtoročné leto pomaly končí: rána sú chladnejšie, slnko vychádza na oblohu akosi lenivejšie. Pre mnohých to však znamená zvýšenú pracovnú aktivitu. Jeseň a následný záver roka sú obdobia, kedy sa ešte dajú ovplyvniť výsledky firiem a podnikov, dobehnúť zameškané predsavzatia, úlohy a splniť plány.

V Suzuki sa na jeseň máme na čo tešiť. V duchu filozofie jesenného predstavovania nových modelov prekvapíme najskôr fanúšikov pravých offroadov. Na autosalóne v Nitre v septembri odhalíme modernizovanú Grand Vitaru. Popri drobných zmenách, ktoré znalcov určite potešia, sú nový benzínový štvorvalec a šesťvalec očakávaným spetrením palety motorov. Ďalšou novinkou, ktorú uvedieme na náš trh, bude SX4 1,6 DDiS s novým naftovým motorom. Nové akciové modely, pripravené pre potenciálnych zákazníkov, tiež určite zaujmú pomerom svojej ceny a výbavy. Stretnú sa tu aj členovia Swift Clubu. Je to skupina mladých a veľmi aktívnych ľudí, ktorí zo vzťahu k modelu Suzuki Swift vytvorili fórum, vďaka ktorému dokážu tento svoj kultový automobil ešte viac „zažiť“. Cenné na tomto klube je najmä to, že vznikol spontánne, z čistej vášne k Swiftu.

Následný sviatok motorizmu v októbri, parížsky autosalón, bude miestom predstavenia modelu Alto novej generácie. Reakcie verejnosti, testované na koncepte A-Star, naznačili, že aj toto Suzuki bude horúcim železkom v ohni a doplní paletu úspešných mestských automobilov našej značky. Práve v segmente malých automobilov, ktoré sú priaznivé z pohľadu spotreby paliva a vypúšťaných emisií, je Suzuki skutočným špecialistom. Vysoké ceny pohonných hmôt sú dôvodom na odklon zákazníkov od zámeru kupovať veľké autá. Skôr siahajú po alternatívach, ktoré im dokážu zabezpečiť mobilitu, bezpečnosť a komfort pri nižších prevádzkových nákladoch a menšom zaťažení životného prostredia. Suzuki Splash je model, pre ktorý sa z uvedených dôvodov ľudia stále častejšie rozhodujú.

Milí čitatelia, tešíme sa na stretnutie s Vami, či už na autosalóne alebo v predajniach našich dílerov. Budeme sa opäť snažiť pripraviť pre Vás atraktívne ponuky, ktoré Vás oslovia a veríme, že sa aj Vy stanete členmi nášho „klubu“, ktorý každý rok rozširuje počet svojich spokojných „členov“ o niekoľko tisíc.

Ľubomír Habala

**SVET SUZUKI** ■ číslo 2 / 2008 / 3. ročník ■ nepredajné

■ **vydáva:** MSC – SUZUKI Slovensko, o. z. – organizačná zložka, Westend Tower, Dúbravská cesta 2, 841 04 Bratislava, IČO: 35 887 231 ■ **redakčná rada:** Ing. Ľubomír Habala, Ing. Andrej Ilavský, Ivana Sovičová, Peter Pribus, Patrik Sklenka ■ **sídlo tlačiarne:** i+i print, Mlynské luhy 27, 821 05 Bratislava ■ **názov a sídlo nakladateľa:** MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Westend Tower, Dúbravská cesta 2, 841 04 Bratislava, e-mail: [suzuki@suzuki.sk](mailto:suzuki@suzuki.sk) ■ **grafika a spracovanie:** PERGAM/DEFINITELY, s. r. o., Čajakova 1, 811 05 Bratislava, tel.: + 421 (2) 44 45 20 47, fax: + 421 (2) 44 45 20 43, e-mail: [pergam@pergam.sk](mailto:pergam@pergam.sk) ■ **registračné číslo:** 3539/2006 ■ ■ ■





## Grand Vitara je najlepšia

Prestížny motoristický magazín Auto Bild vypisuje každoročne vo svojej špecializovanej edícii Allrad, ktorá sa venuje terénnym autám a autám na voľný čas,

čitateľskú anketu o najlepšiu offroad. Tento rok si už druhýkrát za sebou v kategórii do 25-tisíc eur vybojovala suverénne víťazstvo Suzuki Grand Vitara. Jej trojdvérová verzia dostala tento rok až 40 000 hlasov, čo je dokonca o päťtisíc viac ako vlani. Genu odovzdal zástupca redakcie

Auto Bild Hanz Hamer spolu s vedúcim marketingu vydavateľstva Axel Springer Wolfgangom Berghferom generálnemu manažérovi Suzuki International Europe Andreasovi Franzovi na lipskom autosalóne. Pre Suzuki Grand Vitara hlasovalo až 39,3 percenta účastníkov ankety.



## Suzuki testuje palivové články

Suzuki získala povolenie na test vozidla SX4-FCV s palivovými článkami na verejných komunikáciách. Nová SX4-FCV bola vystavená na summite G8.

Suzuki Motor Corporation vyvinula kompaktný automobil s pohonom palivovými článkami – SX4-FCV. Tento automobil

získal povolenie japonského Ministerstva dopravy a turizmu na testovanie na verejných komunikáciách.

Suzuki vyvíja automobil s pohonom palivovými článkami v spolupráci s General Motors od roku 2001. Odvtedy boli testované tri miniautomobily: v októbri 2003

MR Wagon FCV a Wagon R-FCV a v decembri 2004 opäť MR Wagon FCV.

Automobil SX4-FCV s palivovými článkami dodanými GM má vynikajúce jazdné vlastnosti. Špeciálnu palivovú nádrž na vodík vyvinula Suzuki. Lahký a kompaktný kondenzátor zachytáva a uskladňuje energiu auta uvoľnenú pri brzdení a využíva ju počas akcelerácie. Suzuki plánuje testovať SX4-FCV na verejných komunikáciách a výsledky použiť pri výrobe automobilov v budúcnosti.

Suzuki vystavila SX4-FCV počas summitu G8, ktorý sa konal od 7. do 9. júla v meste Toyako v provincii Hokkaido.

### Technické parametre SX4-FCV

<b>Počet miest:</b> 5
<b>Dĺžka x šírka x výška:</b> 4,190 mm x 1,730 mm x 1,585 mm
<b>Rázvor:</b> 2,500 mm
<b>Výkon palivových článkov:</b> 80 kW
<b>Výkon motora:</b> 68 kW
<b>Palivo:</b> vodík uskladnený pod vysokým tlakom (70 MPa)
<b>Vysokonapäťová batéria:</b> kondenzátor
<b>Maximálna rýchlosť:</b> 150 km/h
<b>Dojazd:</b> 250 km

## Nové Alto štartuje



Po minivane Splash, ktorý nedávno prišiel na trhy, bude mať v Paríži na októbrovom autosalóne premiéru už siedma generácia modelu Suzuki Alto, ktorej príchod avizoval Concept A-star. Hoci je Alto auto malé rozmermi, stále má praktickú päťdverovú karosériu. Novú generáciu charakterizujú nápadnejšie predné svetlomety a predná maska s integrovaným nárazníkom.

O pohon sa v Suzuki Alto postará ľahký hliníkový benzínový trojvalec s objemom 1.0 litra. Výkon 48 kW (65 koní) a krútiaci moment 90 Nm na jazdu v meste stačí, silnou stránkou však je nízka spotreba. Nové Alto priemerne spotrebuje iba 4,6 litra benzínu a vyprodukuje iba 109 gramov oxidu uhličitého na jeden kilometer. Motor spĺňa emisnú normu Euro5. Suzuki Alto siedmej generácie sa začne vyrábať v októbri 2008.

## Suzuki vyrobila už vyše milión Swiftov



**Najúspešnejší model v histórii značky sa predáva v 115-tich krajinách**

Prvý Suzuki Swift novej generácie zišiel z výrobných pásov v Japonsku roku 2004.

V priebehu len troch rokov a osem mesiacov už prekročil vo výrobe číslo milión. Nový Swift dosiahol túto hranicu skôr ako akýkoľvek model Suzuki predtým. Z milióna kusov modelu Swift sa vyrobilo 361 676 v Japonsku, 306 852 v Maďarsku (od februára 2005), 241 348 v Indii (od mája 2005) a 92 893 v Číne, Indonézii, Malajzii a Taiwane. Swift je predávaný v 115-tich krajinách a regiónoch sveta.

Model Swift, prvý globálny strategický model Suzuki, bol vyvinutý špeciálne pre európske trhy. Tomu boli prispôsobené aj

testy v predvýrobnej fáze - na nemeckých diaľniciach, anglických kamenných cestách a talianskych serpentínach. Vďaka tomu má množstvo popredných priechok v testoch a ocenení. Svedčia o tom, že Swift si získal nielen srdcia zákazníkov ale aj rešpekt odborníkov.

Na slovenskom trhu si môžu zákazníci vybrať svoj Swift s trojdverovou alebo päťdverovou karosériou s jedným zo štyroch motorov. Prvý, benzínový, má objem 1,3 l a výkon 68 kW (92 k), druhý 1,5 l a 75 kW (102 k), tretí 1,6 l a 92 kW (125 k). Štvrtý motor je vznetový s objemom 1,3 l a výkonom 51 kW (69 k). Swift s pohonom štyroch kolies sa vyrába v kombinácii s benzínovým motorom 1,3 l.

O obľúbenosti nového modelu Swift na Slovensku svedčí jeho predaj od roku 2005 - našiel si už 5 500 majiteľov.

## Novinky jesene: Nový naftový motor pre SX4 a odpočet DPH pre Splash



MSC Suzuki Slovensko pripravuje na jeseň pre priaznivcov značky dve prekvapenia.

Obľúbený model SX4 bude dodávaný na slovenský trh vo verzii Urban line s motorom 1,6 DDiS. Motor má výkon 90 koní a priemernú spotrebu 5,3 l. Určite poteší fanúšikov naftových agregátov. Drobných podnikateľov poteší iná správa: od 1. októbra pripravujeme predaj modelu Splash s odpočtom DPH. Tak budú môcť nadobudnúť toto priestranné a hospodárne auto ešte výhodnejšie.



# Grand Vitara má už 20 rokov

## Modernizácia najnovšej generácie



Grand Vitara zaujme mimoriadne elegantnými tvarmi.

### Predaj od roku 1988 viac ako 2,4 mil. kusov

Automobily offroad, rovnako ako malé automobily, sú doménou značky Suzuki. Automobilka, ktorá nesie meno jej zakladateľa Michia Suzuki, má bohaté skúsenosti s výrobou vozidiel určených do terénu. Svoj prvý offroad - Suzuki LJ - zostrojila už roku 1968. Tradícia a najmodernejšia technika sa spájajú aj novom Suzuki Grand Vitara, ktorý práve prichádza na slovenský trh.

Keď roku 1988 predstavili prvú generáciu Suzuki Vitara, konkurencia bola na poplach. Suzuki týmto modelom ovplyvnila históriu automobilizmu definovaním nového segmentu automobilov s pohom všetkých kolies: SUV (Sports Utility Vehicle). Automobil s rozmanitou ponukou karosárskych verzií a kompaktnými rozmermi nemal problém prepletať sa mestskou džungľou. Vďaka podvozku s tuhým rebrinovým rámom a redukčnej prevodovke sa Vitara nebála ani ozajstnej, „prírodnej“ džungle, plnej blata a kamenia, vodných brodov či náročných stúpaní a klesaní. Čo zákazníkov priťahovalo ešte viac, bol sympatický vzhľad a priateľský interiér. Druhá generácia nastúpila o deväť rokov neskôr s mierne upraveným názvom Grand Vitara. Nová Vitara bola naozaj „grand“ - narástla do dĺžky, šírky i výšky, pridala ešte atraktívnejšiu karosériu a luxusnejší interiér s lepšou priestorovou ponukou. Predajný úspech na seba nenechal dlho čakať. Vitaru po-

znajú na celom svete, od Japonska, cez Rusko, celú Európu, Indiu, až po USA.

#### ■ Revolúcia

Kombináciu 100 % offroad + 100 % onroad uplatnili v Suzuki aj roku 2005. Verejnosti predstavili novú, tretiu generáciu Grand Vitary. Pojem revolúcia je na mieste, keďže novinku s predchádzajúcim modelom spája iba názov a obľúbená koncepcia. Auto opäť narástlo, pôvodné oblé línie karosérie nahradili moderné hranatejšie tvary. Ešte dramatickejšie zmeny zaznamenala technika. Grand Vitara prišla o tradičný podvozok tvorený rámom a tuhou zadnou nápravou v prospech jazdných vlastností na spevnených komunikáciách. Nie však na úkor pohyblivosti v teréne. Nová unikátna konštrukcia so samonosnou karosériou a nezávisle zavesenými kolesami (vpredu typ McPherson, vzadu viacprvková náprava) zaručuje skvelé jazdné vlast-

nosti na asfaltových cestách. Výnimočnosť spočíva v riešení podlahy, ktorá je vystužená priečnymi a pozdĺžnymi profilmi v karosérii s integrovaným rámom, plniacim úlohy kladené na klasický rám. Spolu s prídavnou redukčnou prevodovkou, stálym pohonom všetkých štyroch kolies a uzamykateľným medzinápravovým diferenciálom dáva Grand Vitara mrštnosť vo voľnej prírode zodpovedajúcu jej predchodcom. Zdolávanie terénnych nástrah obom karosárskym verziám umožňuje veľkorysá svetlá výška - plných 200 mm, predný nájazdový uhol s hodnotou 29°, zadný 27° pre 5-dverové a 36° v prípade 3-dverovej verzie. Permanentný pohon všetkých kolies rozdeľuje výkon v pomere 47 : 53 v prospech zadnej nápravy, vďaka čomu



Ponuku obohatili motory s objemom 2,4 l a 3,2 l.

sa Grand Vitara aj v kritických situáciách správa predvídateľne.

Vďaka špičkovej technike, modernému dizajnu a bohato vybavenému interiéru motoristi prijali novú verziu Suzuki Grand Vitara a z auta sa zakrátko stal



Grand Vitara dominuje ťažkému terénu.



v mnohých krajinách bestseller v rámci segmentu.

### ■ Nová technika, väčšie pohodlie

Japonskí konštruktéri neustále pracujú na zdokonaľovaní modelu Grand Vitara. V čase, keď Vitara oslavuje dvadsiate narodeniny, prichádza aj na slovenský trh inovovaná verzia jej tretej generácie. Modernizácia sa dotkla takmer každej oblasti. Karosériu skráňa nový predný nárazník, vďaka ktorému narástla celková dĺžka automobilu o 30 mm na konečných 3 935 (3-dv.), resp. 4 500 mm (5-dv.). Výraznejšia maska chladiča dodáva celej prednej časti ešte dynamickejší výraz a novinkou sú aj vonkajšie spätné zrkadlá osadené bočnými smerovkami. Kozmetické úpravy v podobe nových materiálov a ovládačov, kvalitnejšej audiosústavy či infodispleja integrovaného do prístrojového panelu sa nevyhli ani interiéru.

Omnoho významnejšia je však modernizácia techniky. Suzuki Grand Vitara



Palubný počítač je na novom mieste.

dostala dve nové pohonné jednotky. V ponuke pribudli štvorvalec 2,4 litra, špičkovú motorizáciu predstavuje šesťvalec 3,2 l. Milovníci nafty sa zrejme priklonia k vznetrovému agregátu 1,9 DDiS. Trojdverová verzia je naďalej k dispozícii aj s benzínovou jednašestkou. V rámci modernizácie dostal tento model kotúčové brzdy na zadnej náprave. V závislosti od zvolenej motorizácie sa líši aj veľkosť kolies. Šesťvalcová Grand Vitara jazdí na výrazných 18-palcových ľahkozliatinových diskoch.



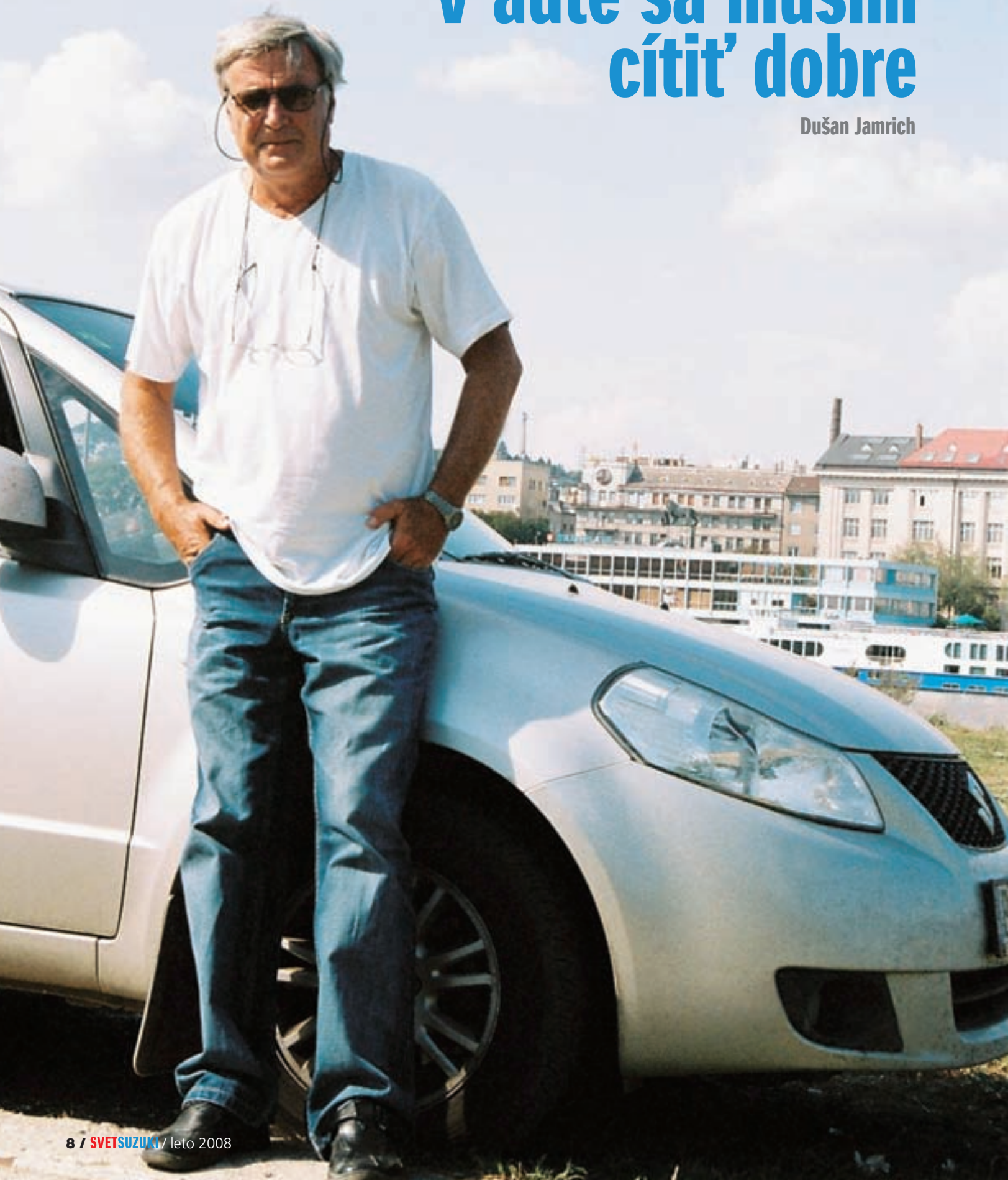
Nové usporiadanie má aj stredová konzola.

Novinkou vo výbave je systém „hill hold control“ umožňujúci jednoduchší rozjazd do kopca a asistent pre prudké klesanie v teréne „hill descent control“.



# V aute sa musím cítiť dobre

Dušan Jamrich





Herec s nenapodobiteľným hlasom, charizmou a talentom Dušan Jamrich je vodičom už štyridsať rokov. Za ten čas vymenil už veľa áut, najnovšie mu ale učarovalo praktické Suzuki SX4 Sedan. Prezradil nám, čo všetko na cestách zažil, aj čomu sa momentálne venuje.

### ■ Podľa čoho si vyberáte auto, čo vám v ňom nesmie chýbať?

V prvom rade treba vedieť, na čo to auto človek potrebuje a akou perinou sa môžem prikryť, teda akú pôžičku som schopný splácať. Veľkú rolu hrá aj spotreba, mám rád skôr úspornejšie autá a svojho času som si zámerne vybral auto, o ktorom som sa dočítal, že sa nekradne.

Potrebujem spoľahlivé auto a musím sa v ňom priestorovo cítiť dobre. Z tohto hľadiska je Suzuki SX4 Sedan zvnútra ergonomicky veľmi dobré. Pre moju výšku aj pre chrbticu.

### ■ Máte za sebou aj nejaké kolízie?

Zažil som jednu ľahšiu haváriu, ale nie z vlastnej viny.

### ■ Čo robíte v aute na dlhých cestách, recitujete si?

Zásadne počúvam rádio a dopravné správy, ale som schopný si aj opakovať texty.

### ■ Jazdíte už veľa rokov, ako sa vyvíjajú naše cesty, naši vodiči?

Vodičský preukaz som dostal v auguste roku 1968, takže šoférujem už štyridsať rokov. Svojím spôsobom vládne na našich cestách anarchia a sú nebezpečné. To platí aj o Česku a diaľnici do Prahy. V zahraničí sa cítim oveľa bezpečnejšie, napríklad v Rakúsku alebo Nemecku sa jazdí pokojnejšie. Sú tam výborne značené cesty, je tam poriadok, nepotrebuje ani GPS. Myslím ale, že zápchy nás postupne naučia ohľaduplnosti, napríklad púšťať ostatných z vedľajšej. Žiaľ, stále sú ľudia, ktorí si myslia, že ak majú silnejšie auto, sú pánmi cesty a môžu všetko. V USA si ani najväčší mafián nedovolí zaparkovať čo len jedným kolesom na mieste, na ktorom je to zakázané.

Stále väčšie riziká sú spôsobené aj kvalitnejšími autami. V starej embéčke ste pri stotridsať kilometrovej rýchlosti vedeli, že idete rýchlo, pretože to bolo počuť. Dnes idete stoosemdesiat a v aute je ticho, rýchlosť si neuvedomujete. Je to klamlivé a zrejme bude ešte veľa mŕtvych na cestách.

### ■ Nelákal vás nikdy napríklad motoristický šport?

Ani nie. Hoci viem jazdiť aj rýchlo, ale na to treba špeciálny tréning. Zvládnem šmyk, cvičili sme ich na škváre i na snehu. Ale nepáči sa mi, ako sa fetišizuje rýchlosť. Veľa počúvame frázy ako „najlepšie zrelaxujem pri vysokej rýchlosti, zbožňujem vysokú rýchlosť“. Málokto hovorí o tom, že ak raz niekto rozbehne dve-tri tony hmoty materiálu, tak ich musí vedieť aj včas zastaviť, vrátane svojho srdca a svojich vnútorností, ktoré pri náraze pokračujú, trhajú sa a človek zomiera. Preto vítam kampaň, ktorú začali Angličania. Simulovanými, ale veľmi drsnými zábermi z dopravných nehôd ukazujú, kam to môže viesť. Nedávno som videl nehodu, pri ktorej sa auto rozseklo na dve časti a odpíliło hrubý strom vo výške dvoch metrov. Išlo 180-kilometrovou rýchlosťou. Zostali dve mŕtve telá.

### ■ Veľa vašich kolegov sa zaľúbilo do motocyklov...

Na motorke som jazdil, keď som mal osemnásť. Sú síce šikovné ale, či je zima, či je teplo, z motoriky nakoniec príde reuma. A okrem toho pri motorke platí jedno, skôr či neskôr, raz musíte spadnúť.

### ■ Koľko kilometrov ročne najazdíte?

Okolo tridsaťtisíc, drvivú väčšinu po Slovensku.

### ■ Máte nejaké obľúbené trasy?

Rád jazdím v kopcoch alebo pri mori.

### ■ Aký ste šofér?

Určite som teraz rozvážnejší ako kedysi. Nikdy som však nešiel do veľkých rizík. Viem ísť rýchlo, ale snažím sa predvídať. Môže vám vbehnúť do cesty zajac, bažant, alebo vletieť kameň do okna.

### ■ Aké máte skúsenosti s policajtami?

Ja sa nikdy nehádam, ak som sprava

### ■ Aký máte vzťah k autám?

Výsostne pozitívny, dokonca som ako malý chlapec chodil do motoristického krúžku. Inštruktora nám robil automobilový pretekár v jazde do vrchu Marián Rajnoha. Rozoberali sme tam motory, vtedy to bolo veľmi jednoduché, žiadna elektronika. Vedeli sme vyčistiť karburátor, nastaviť ventily.

### ■ Ako vyzeralo vaše prvé auto?

Moje úplne prvé auto bol Trabant, odviezol nás až na albánske hranice. Len sme si museli vziať indukčnú cievku a kondenzátor. Ak bolo treba, vymenili sme ich a išli ďalej. Mal som Simcu, „žigulák“ 1200 kombi, ktorý bol vďačný - čo sa týkalo miesta a kúrenia, aj Škodu 105. Potom som si v autobazáre kúpil „šesťstotrinástku“, to bolo na tie časy panské vozenie. Neskôr som mal Hondu Civic a momentálne jazdím na Suzuki SX4 Sedan.

vil priestupok, zaplatím pokutu. Väčšinou prekročím rýchlosť o desať, pätnásť km/h. Niekedy si ale myslím, že sú na miestach, kde je to z hľadiska bezpečnosti premávky vyslovene iba pasca na pokuty a naopak, kde treba nie sú. Ale zdá sa mi, že v poslednom čase ich je viac cítiť a to je dobré.

### ■ Na svoj vek vyzeráte výborne, športujete?

Každé ráno cvičím desať minút na stepperi. Prejdem tri kilometre, pozriem si pritom správy, počasie a informovaný vyrazím do sveta.

### ■ Čo momentálne robíte?

Dohral som na Shakespearovských slávnostiach, koncom sezóny som mal premiéru hry Večera, Tribouleta v hre Vic-

tora Huga Kráľ sa zabáva, hrám v Ideálnom manželovi, v Beatles, v Hamletovi. Dabujem a načítal som Dobšinského rozprávky v pôvodnom znení. Jeden môj kolega má postihnutú dcérku. Dvakrát denne si CD s rozprávkami púšťa a niečo jej to hovorí. To ma veľmi teší.

### ■ Zostáva vám nejaký voľný čas?

Na túto otázku mám jednoznačnú odpoveď, ja som z generácie workoholikov a my voľný čas takmer nepoznáme. Viem si predstaviť preleňovať celý deň, ale málokedy sa mi to prihodí.

### ■ Okrem herectva ste pracovali aj v manažérskych pozíciách, ako sa to dá sklbiť?

Sú to dve odlišné profesie, ale v každej si človek vie nájsť ten svoj adrenalin. Res-

pektíve, on si nájde vás. Javisková práca má svoju príťažlivosť, svoje pôvaby, svoje úskalia a takisto je zaujímavá aj manažérska práca. Nikdy som nestratil kontakt s javiskom, aj keď som niekedy hral menej ako by moja duša chcela. Ak som skúšal ťažkú postavu, zobral som si ako riaditeľ počas generálok dovolenku.

### ■ Vraj ste kedysi pomýšľali na štúdium žurnalistiky, nechystáte sa napísať knihu?

Možno by som mal, ale neviem, či na to príde čas. Bolo by to zaujímavé, zažili sme všeličo, zatiaľ to nevyklúčujem, ale ani nehovorím, že to bude.

Ďakujem za rozhovor.





# Monster

## Snaha o prekonanie vlastného rekordu

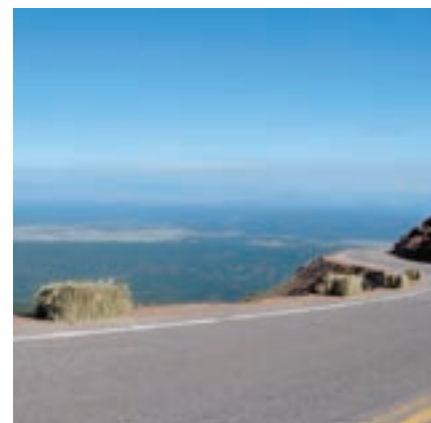


Nobuhiro Tajima, prezývaný „Monster“, je športovým šéfom v Suzuki, ale z času na čas si odskočí zajazdiť na známy americký kopec Pikes Peak. Preteky automobilov a motocyklov do vrchu Pikes Peak, nazývané aj preteky do oblakov, patria k najunikátnejším na svete.



Prvý ročník sa konal v Colorado Springs ešte v roku 1916. Tento rok sa tu pretekalo už osemdesiaty šiestkrát. Štart je vo výške 2 862 metrov nad morom, cieľ vo výške 4 301 metrov. Výškový rozdiel je 1 439 metrov, štrkovitá a pieskovitá trať je dlhá 19 990 metrov, má šírku šesť, miestami i pätnásť metrov a až 156 zákrut.

Pravidlá pretekov sú jednoduché: najrýchlejší vyhráva. Jazdci členia trať na tri časti: dolná je rýchla, stredná technicky náročná a od nadmorskej výšky 3 660 metrov nad morom opäť veľmi rýchla a vzhľadom na klimatické podmienky už bez akýchkoľvek rastlín. Nemá klasické zvodidlá a prípadné chyby jazdcov majú vážne dôsledky. Nízky atmosférický tlak



je prekážkou nielen pre atmosférické motory, ale aj pre prítlak.

V minulom roku prekonal 58-ročný Noburo Tajima o dve a pol sekundy až trinásť rokov starý rekord trate časom 10:01,41. Tento rok prišiel pôvodne pokoriť desaťminútovú hranicu, ale ťažké podmienky, vlhká a šmykľavá trať mu to prekazili. „Robil som, čo som mohol, ale pokúsím sa o to opäť o rok,“ povedal v cieľi Noburo po tom, čo dosiahol čas 10:18,250.

Jeho špeciál Suzuki XL7 Hill Climb,



postavený roku 2006, ale neustále vylepšovaný, nemá nič spoločné so sériovým automobilom. Dvoma turbami preplňovaný šesťvalec s objemom 3,6 litra má výkon 1 007 koní pri 8 500 ot/min a maximálny krútiaci moment 998 Nm. Automobil má karosériu z uhlíkových vlákien, je dlhý 5,3 metra a váži len 1 190 kg aj s jazdcom.

Suzuki je jeden z mála výrobcov na svete, ktorý vyrába rovnako uznávané motocykle i autá. Z marketingového hľadiska sa však ich vzájomná úspešnosť ťažko spája. Motocykel Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa je pojmom, preto sa tvorcovia pokúsili na tuningovej výstave áut ukázať, ako by malo vyzerat' auto Suzuki SX4 Sedan, keby malo taký imidž ako silná motorka.



Pod agresívnou prednou maskou dominuje veľký chladič.

## Imaginárne spojenie auta a motocykla



Karbónové krídlo na poriadnom športovom aute nemôže chýbať.



Štúdia nemá volant, lebo sa úpravami odvoláva na motocykel Hayabusa.



Namiesto zadných sedadiel je poriadna aparatúra.



Motor je nie len výkonný, ale aj estetický.

Suzuki SXForce Concept vznikol, podobne ako iné športové variácie japonských áut, v spolupráci s Road Race Motorsports. Niektoré dielce sú zámerne použité akoby zo športového motocykla, ide najmä o výfuky a spätné zrkadlá. To, že auto nemá volant, ale riadidlá, je už

iba akási technická metafora. V štúdiu SXForce cítiť aj niektoré gény z WRC. V karosérii sedana je totiž naleštený

dvojlitrový štvorvalec s turbom, ktorý má výkon 250 koní. Pod špičkové jazdné vlastnosti sa podpísal aj športový podvozok s nastavovateľnou tuhosťou pruženia a zdvihu. Suzuki SXForce Concept je vybavený 18-palcovými kolesami s hliníkovými diskami a pneumatikami Toyo T1-R, ktoré majú vpredu rozmery 225/45 R18 a vzadu 235/40 R18. Základom brzdovej sústavy sú kotúčové brzdy s priemerom kotúčov 355 milimetrov a šesťpiestikovými hliníkovými strmeňmi. Interiér je vybavený škrupinovými športovými sedadlami; zadné sedadlá chýbajú, na ich mieste sú komponenty výkonnej audio sústavy Rockford-Fosgate.



## IVEIA RADIČOVÁ

## Chcela by som ohľaduplných vodičov

Slovensko bude mať možno onedlho prezidentku. Iveta Radičová je nielen vzdelanou a inteligentnou dámou, ale predovšetkým veľkým a srdečným človekom. Preto sa teší stále stúpajúcej popularite. Pri svojej práci, ktorá je neodmysliteľne spätá s ľuďmi, strávi veľa času na cestách.

Foto: Ctibor Bachratý

## ■ Prečo sa šarmantná a citlivá žena vyberie v živote na ťažkú a nepopulárnu cestu sociálnej politiky a pomoci znevýhodneným a slabším?

Ďakujem za kompliment. Každý z nás hľadá v živote okamihy šťastia či aspoň úsmevov. Skutočné prežívanie pohody v osobnom živote však nie je možné plnohodnotne zažívať tvárou v tvár tým, ktorí z rôznych dôvodov nemajú síl ani dôvod na úsmev. Sociálna politika je práve takou vednou disciplínou, no aj reálnou politikou, ktorá dokáže krôčik po krôčiku vyludzovať úsmev na tvárach, a to žičlivý, a nie ironický.

## ■ Vaše preferencie na prezidentské voľby rastú, prezidentské kreslo je nielen obrovská šanca niečo zmeniť k lepšiemu, ale aj strata súkromia, kompromisy...

Strata súkromia je prirodzená súčasť viacerých profesií, vrátane politiky, preto by bolo naivné si myslieť, že súkromný život nebude prebiehať popri verejnom záujme a kontrole. Každý z nás má viac alebo menej život verejný, súkromný a intímny. Problém pociťujem vtedy, keď sa stiera hranica medzi súkromným a intímnym svetom. A intimitu si tvrdo chránim. Umenie vládnúť nie je primárne vecou kompromisov, ale schopnosti myslieť aj srdcom.

## ■ Ako ste sa naučili zvládať pretlak informácií, stres?

Vďaka nášmu školskému systému, bohužiaľ naďalej postavenému na nekonečnom množstve často krát úplne zbytočných informácií, sme tak trochu všetci trénovaní na rozlišovanie podstatného od nepodstatného. Úspešní z nás sú potom tí, ktorí sa v tom rozlíšení nepomýlia. Priznám sa, že počas vysokej školy som absolvovala kurz rýchločítania, pretože 70-te roky prinášali príliš veľa strán a príliš málo myšlienok. Jediný stres zažívam a hnevám sa, skutočne sa hnevám, keď urobím sama chybu, alebo nemám nápad.

## ■ Možno sa stanete našou prvou prezidentkou – ženou. V čom majú podľa vás navrch ženy alebo naopak muži v politike?

Pokúsím sa stať našou prvou prezidentkou. Politika nie je modeling ani súťaž krásy a skutočnú demokraciu budeme mať vtedy, keď mi takú otázku nik nepoloží. Inými slovami, keď rozdiely pohlaví či farby pleti nebudú kritériom či pohnútkou zvoliteľnosti do akejkoľvek funkcie. K dosiahnutiu takéhoto cieľa máme my ženy za sebou veľmi úspešný príbeh. Všeobecné volebné právo v západnej civilizácii dosiahli Fínky roku 1906, my v Československu roku 1918, ale napríklad v susednom Maďarsku až roku 1945. Teda, pred necelým storočím nám bolo umožnené, aby sme do verejných funkcií zvolili mužov. Nástup žien do vrcholovej politiky, prezidentských či premiérskych funkcií už nie je raritou a začíname dobiehať rozvojové krajiny. Spomeniem neuveriteľný zážitok jedného zo zasadnutí OSN, ktorého som sa zúčastnila ako ministerka práce, sociálnych vecí a rodiny. Počas neformálneho pracovného obeda sedela vedľa mňa ministerka nemenovanej africkej krajiny a položila mi hneď na úvod otázku: „Koľko žien máte vo vláde?“ No, vtedy som v nej bola sama... Chcela som si pomôcť protioptimálnou: „Koľko máte vy žien vo vláde?“ Odpoveď znela: „14 z 19-tich.“ Konferencia bola vtedy venovaná postaveniu žien vo vrcholovej politike, tak som sa úplne prirodzene opýtala, čo ešte viac potrebujú dosiahnuť a vybavil sa mi poľský film, „Sexmisia“. Bez zaváhania zaznela veta: „No predsa musíme urobiť niečo s postavením žien v tej vašej Európe“. Robila som výskum, a vyšla z toho aj kniha „Ženy v politike“, a bariér vyššej účasti žien v politike je viacero. Najmä však, často krát opustiť pôvodné bydlisko, opustiť pre život dôležitú sociálnu sieť, presadiť sa vo svete mužov buď tým, že sa najprv stanete verejne známou tvárou alebo uznávanou odborníčkou, alebo, ako mi to raz presne pomenovala jedna politička: „Je potrebné byť v pravý čas, na pravom mieste, s tým pravým mužom.“ U nás zatiaľ nie veľmi fungujú štandardné mobilné dráhy postupu z najnižších postov k tým najvyšším metám. Napriek tomu som presvedčená, že nástup žien za celé storočie je razant-

ný a dynamický a celkom slušne mužov dobieham. Je potešujúce, že im to až tak veľmi neprekáža. Stano Radič mal krásny aforizmus: „Krásnej žene dokážeme odpustiť aj to, že je inteligentná“.

## ■ A ako je to na cestách, je rozdiel medzi ženami šoférkami a mužmi?

Na cestách je výrazný rozdiel medzi nezodpovednými kaskadérmami, ktorí zásadne porušujú pravidlá a myslia si, že celá cesta patrí iba im, a šoférkami, ktorí sú ostražití ešte aj za nich. Dnes je úspešný šofér ten, kto predovšetkým „riadi“ autá tých ostatných, teda snaží sa predvídať, čo asi tak urobí. A niekedy úprimne nechápem nezmyselné a riskantné predbehovanie v kolóne, aby sme sa nakoniec stretli na križovatke na červenu. Ale prečo sa nezdržovať, keď sa dá, všakže? Niektorí muži majú v hlavách zaužívaný stereotyp, že ženy sú horšie šoférky, spomaľujúce dopravu... Štatistiky neoklameme, najviac havárií v pomere k počtu šoférov spôsobujú muži.

## ■ Cítite sa na našich cestách bezpečne?

Základný pocit na našich cestách je hlavne dlhý... Nechcem nás šoférov ospravedlňovať, ale pri kvalite našich ciest sa azda bezpečne ani cítiť nedá. S úžasom som sledovala rýchlosť výstavby diaľnic v Chorvátsku, o počte tunelov ani nehovoriac. My máme 2, z toho jeden je takmer vždy zavretý. A dúfam, že sa dožijem diaľnice cez celé Slovensko, alebo že by až moje vnúťatá?

## ■ Určite ste sedeli za volantom aj v iných krajinách, kde sa vám jazdilo dobre a naopak zle?

Smrť v očiach som mala vo Veľkej Británii a v Paríži. Naopak, v úplnej pohode sa mi jazdilo v severných krajinách, lenže práve napríklad v Dánsku či Švédsku majú tak pohodlnú a dostupnú hromadnú dopravu, že nemáte potrebu pohybovať sa po vlastnej osi, teda je na cestách logicky menej áut a šoférovanie je pôžitkom.



### ■ Spomínate si na svoje motoristické začiatky a svoje prvé auto, prvé jazdu?

Musím? No dobre, keď to teda musí byť. No, žltá Škodovka 100, ktorú vlastnil každý druhý, ak nie každý. No a tie prvé zážitky vyjadrím slovné: Vstup do garáže aj s kompletnou pergolou a ružami, zrýchľovanie v každej zákrute a Stanko (Radič) so mnou točil volantom, odhrabanie cudzieho auta v zime s totálne odmrznutými prstami, lebo bolo rovnaké, či zlý odhad šírky a dĺžky auta. Jednoducho, ako prvé kroky v živote. Plné pádov a odrenín, našťastie na karosérii.

### ■ Ako ministerka ste mali svojho šoféra, je pre vás zaujímavejšie sedadlo vodiča alebo spolujazdca?

Naučila som sa využívať cesty v aute

na prácu, ak za volantom sedí naozaj profesionál. Ak nie, šoférujem celý čas s ním. Musím priznať v dobrom, že som mala naozaj profesionálnych šoférov, úplne spoľahlivých, a preto presuny po Slovensku som mala zaradené do svojho pracovného času.

### ■ Vo svojej práci sa venujete aj zamestnanosti, čo hovoríte na boom automobiliek v našej krajine?

Automobilový priemysel na seba nabaľuje aj sofistikované výroby s vyššou pridanou hodnotou. Sám osebe práve vďaka konkurencii prirodzene zvyšuje mzdy, a čo je pre mňa veľmi potešujúce, na udržanie kvalifikovaných zamestnancov jednotlivé firmy začínajú súťažiť vo firemných sociálnych politikách. Cez ponuky bývania, predškolských zariadení,

voľnočasových aktivít, až po športové vyžitie. Podniky vytvárajú tretí dôležitý pilier kvalitnej sociálnej politiky. Okrem štátu, občianskej spoločnosti sa aktivizuje aj trh. Odborne tomu hovoríme „Welfare“ trojuholník, kde sa uvedení traja sociálni aktéri úžasne dopĺňajú. Štát ponúka sociálne istoty, ale plodí pasivitu. Trh ponúka príležitosti, ale plodí sociálne vylúčenie. Občianska spoločnosť ponúka solidaritu, ale plodí diskrimináciu. No a tie negatíva si v súčinnosti vedia pekne vynulovať. A to je celé umenie sociálnej politiky, aby som sa vrátila k úvodu.

### ■ Čo by ste na našich cestách a vodičoch zmenili?

Chcela by som kvalitné cesty 21. storočia a ohľaduplných vodičov.



Foto: Ctibor Bachratý



Prvý medzinárodný zraz Suzuki Swift v autokempe Neresnica roku 2008.



Ste rozhodnutý pre kúpu nového auta, ale neviete si vybrať? Predajca vám odporúča zaručene to najlepšie, láka vás rôznymi zľavami, bonusmi, ale vy stále váhate a hľadáte pridanú hodnotu. Suzuki Swift je auto, s ktorým získate okrem výborných jazdných vlastností aj možnosť stať sa členom prvého Swift Clubu na Slovensku. Ak ešte stále váhate, čítajte ďalej.



Informácie o klube:

**Swift Club**

**Založený:** 1. júla 2007

**Počet členov:** 50

**Zakladateľ a predseda klubu:**

Mgr. Ján Kubiš

**Kontakt:** +421 908 732 029,

[jaykay@suzukiswift.sk](mailto:jaykay@suzukiswift.sk),

[www.suzukiswift.sk](http://www.suzukiswift.sk)

## Swiftujte s nami, alebo ako vznikol prvý Swift Club

### ■ Ako vznikol klub

Suzuki Swift sa na Slovensku začal predávať roku 2005. Prví majitelia čerpali informácie zo zahraničných internetových stránok, diskusií, časopisov, pretože na Slovensku dovtedy neexistoval kvalitný zdroj informácií. Dopyt po informáciách bol ale stále väčší, preto vznikla myšlienka stvoriť projekt, ktorého hlavným cieľom bude vytvoriť pre majiteľov značky Suzuki Swift miesto, kde by si mohli vzájomne vymieňať svoje vedomosti a skúsenosti a sústrediť tak na jednom mieste všetky užitočné informácie. Prvý slovenský Swift Club vznikol 1. júla 2007 ako pilotný projekt, ktorý sa neustále rozvíja a zaznamenáva úspech, či už na Slovensku alebo v zahraničí. „Uvítal som vznik Swift Clubu. Je to veľmi dobrá príležitosť konzultovať svoje skúsenosti s ostatnými majiteľmi. Momentálne je klub veľmi dobre rozbehnutý a vytvorilo sa silné jadro členov, ktorým môže dôverovať nielen záujemca o Swift, ale aj každý, kto chce auto vybaviť rôznymi doplnkami,“ povedal Róbert Madaj, člen klubu. „Považujem za úspech, že tento náš

projekt dokázal osloviť za relatívne krátky čas dostatok podobne zmýšľajúcich ľudí,“ povedal Igor Silhavik, člen klubu. „Názov, web adresa a logo klubu vznikli po dlhom zvažovaní. Prvou podmienkou pri tvorbe bola ľahká zapamätateľnosť názvu, loga, a domény. Druhou podmienkou bola medzinárodnosť. Názov klubu Swift Club dáva jasnú informáciu o klube a je zároveň medzinárodný, čo bola jedna z podmienok pri jeho tvorbe. Doména [www.suzukiswift.sk](http://www.suzukiswift.sk) je ľahko zapamätateľná, takže nie je problém s jej propagáciou, čo pomáha rozvíjať klub všetkými možnými smermi. Logo klubu a použitý font len dotvára hlavnú ideu, a to Swiftujte s nami,“ uviedol Ján Kubiš, zakladateľ klubu.

Od vzniku klubu je registrovaných viac ako 300 prispievateľov na klubovom fóre, z toho oficiálnych členov je 50. Reklamnými nosičmi klubu boli zvolené základné komunikačné kanály, ako vytvorenie web stránky, čo je v dnešnej dobe podmienkou na existenciu, polean



jedného Swifta, na ktorý sa umiestnila adresa web stránky a vizitky, ktoré sa dávali za stierače swiftov na parkoviskách. Tak si klub zaistil akvizíciu nových členov. O existencii slovenského Swift Clubu boli informované aj všetky zahraničné kluby a fóra, venované značke Suzuki alebo čisto len značke Swift. „O slovenskom Swift Clube som sa dozvedel cez český Suzuki klub a hneď som sa registroval,“ povedal Jakub Jursík, člen klubu. „O Swift Clube som sa dozvedel čisto náhodne na nete, keď som hľadal niečo o Swift, tak mi vo vyhľadávачi medzi odkazmi nabehla aj stránka klubu, odvtedy som tam registrovaný,“ povedal Branislav Khula, člen klubu.

### ■ Členstvo v klube sa oplati

Každý člen klubu získa okrem množstva výhod aj klubovú kartu, ktorá ho oprávňuje využívať zľavy u obchodných partnerov a zároveň slúži aj ako identifikačná karta člena. „Členom som sa stal hlavne preto, aby som podporil klub a jeho rozvoj. A dúfam, že nás o chvíľu bude veľmi veľa,“ povedal Branislav Khula, člen klubu. Členovia klubu sa zúčastňujú rôznych podujatí, majú možnosť spoznať nových zaujímavých ľudí, získať nové kontakty a informácie o novinkách z prvej ruky. „Členstvo je potvrdenie vzťahu medzi členmi navzájom a potvrdzuje silu klubu. Celkom určite to nie je len atraktívna kartička. Výhody člena potešia, ale bez

perfektné atmosféry by to nešlo. Všetko, čo sa zrodí len medzi členmi klubu, je zaujímavé. Mali sme niekoľko atraktívnych akcií a teším sa, že aj v spolupráci s partnermi klubu či importérom Suzuki sa uskutočnia aj ďalšie aktivity. Veľmi si vážim záujem partnerov klubu o majiteľov Swifta,“ povedal Róbert Madaj, člen klubu.

### ■ Medzinárodná spolupráca

Počas svojej ročnej existencie sa klubu podarilo nadviazať množstvo obchodných vzťahov, či už so samotnými distribútormi automobilov značky Suzuki ale aj s ostatnými obchodnými partnermi, ktorí sa zaoberajú prevažne tuning príslušenstvom a náhradnými „aftermarket“ dielmi.

Od vzniku klubu sa pravidelne organizujú lokálne mini zrazy po celom Slovensku, na ktorých sa zúčastňujú stáli členovia, ale zakaždým pribudne aj niekto nový, čo pomáha rozvoju klubu a jeho propagácii. „Minulý rok sme nadviazali spoluprácu s dvomi maďarskými klubmi. Jeden z nich nás pozval na výročnú party, kde sme mali možnosť vidieť, ako funguje ich klub. Nadviazali sme tak spoluprácu, ktorá vyústila do spoločnej tohtoročnej návštevy v maďarskej fabrike v Ostrihom, kde sa automobily značky Suzuki produkujú. Tam sme sa osobne presvedčili, čo všetko naše Swiftly čaká, kým sa dostanú do našich rúk. Považujem to za pekný úspech, že sa klubu podarilo preraziť aj za hranicami Slovenska,“



povedal Ján Kubiš, zakladateľ klubu. „Je veľmi dobré ak život v klube zo živého webového fóra dokáže prejsť aj do konkrétnych vzťahov a pribúdajú nielen majitelia Swifta, ale aj rešpekt firmám k nim,“ vyjadril sa Róbert Madaj, člen klubu.

### ■ Suzuki je stále číslo jeden

„Ak by som znova kupoval auto, tak si vyberiem Swift, ale privítal by som aby sa u nás začal predávať 5-dverový šport,“ uviedol Branislav Khula, člen klubu. „Vážne som uvažoval, že skutočne vymením Swifta za nového Swifta. Keby som dnes, po viac ako dvoch rokoch vyberal nové auto, tak celkom určite by bol Swift favoritom, aj keď Suzuki medzitým uviedol ďalší atraktívny model. Zaujímam sa však, s akými novinkami príde Suzuki v budúcnosti. Swift je však moje prvé nové auto a určite som si vybral dobre,“ povedal Róbert Madaj, člen klubu.

### ■ Čo nás čaká v roku 2009?

V nasledujúcom roku sú v pláne ďalšie akcie v spolupráci s partnermi a zahraničnými klubmi. „Máme pripravených niekoľko projektov o ktorých by som teraz nerád hovoril, nakoľko je všetko ešte v štádiu rokovania s partnermi. Ale môžem prezradiť, že všetko sú to zaujímavé podujatia, ktoré by si nemal nechať ujsť ani jeden priaznivec značky Suzuki,“ povedal Ján Kubiš, zakladateľ klubu. „Swift Clubu prajem aj v nasledovnom roku minimálne rovnako rýchly rozvoj, ako doteraz a viac akcií, ako bola Neresnica 2008. Myslím, že je to pre členov klubu zaujímavé odreagovanie. Verím, že sa podarí rozvinúť aj úzku spoluprácu s novým českým Swift klubom,“ uviedol Jakub Jursík, člen klubu.



Zakladateľ Swift Clubu Mgr. Ján Kubiš (piaty zľava) a jeho členovia.



# S veľkosťou XXL: Grand Vitara XL7

Keď sa schylovalo k ukončeniu výroby predošlej generácie modelu Grand Vitara a spolu s ňou hrali rozlúčkovú pieseň aj predĺženej verzii XL-7, americkej dcéry japonskej automobilky hrozilo, že stratí najžiadanejší model a nebude mať čo predávať. Vzala preto opraty do vlastných rúk a pustila sa do vývoja vlastného nástupcu vlajkovej lode. S akým úspechom, mali sme možnosť nedávno vyskúšať v rámci krátkeho testu.

Povoziť sa v čistokrvnej Amerike je vždy zážitok. Väčšinou ide o ozrutné autá veľkosti XXL, ktoré na jednej strane masírujú ego majiteľa a vzbudzujú u našincov obdiv a rešpekt, no sebavedomie každého vodiča takéhoto auta priamo úmerne klesá s hľadaním parkovacieho miesta v centre mesta. Manévrovanie v úzkych uličkách neraz prerastie do napínaveho dobrodružstva s nejasným koncom – či prejdeme... Menej príjemnou stránkou

sú tiež ich žravé veľkoobjemové motory s chromými automatickými prevodovkami a mäkkými podvozkami, z ktorých človek po čase dostane morskú nemoc.

Novej Grand Vitary sa však prekvapivo ani jedna z menovaných vlastností priamo netýka. Prvým príjemným prekvapením pre mňa bolo, že vôbec nie je taká ozrutná. V porovnaní s predchodcom narástla o hodný kus, najmä do dĺžky. Šírkou a výškou je skôr prírovnateľná ku klasickým SUV. Celkovo meria 4 996 mm (+ 236 mm v porovnaní s predchodcom). Vysoká je 1750 mm (+ 22 mm), široká 1 833 mm (+ 53 mm) a rázvor náprav je v porovnaní s predošlou Grand Vitarou XL-7 dlhší o 56 mm. Predovšetkým dĺžka je na naše pomery viac ako nadpriemerná, Američania ale novú vlajkovú loď Suzuki klasifikujú ako stredne veľký „crossover“. Konkrétne zástupcu novej kategórie, kde komfort a pohodlie sú rovnako dôležité ako schopnosť pohybovať sa v ľahkom teréne.

## Chróm musí byť

Vozidlo vyvinula americká dcéra automobilky Suzuki AMSC (American Suzuki Motor Corporation) v spolupráci s GM. Jeho moderný, miestami až expresívny dizajn vychádza zo štúdie Suzuki Concept



Priestorová ponuka a výbava interiéru je veľkorysá.



-X, ktorá bola predstavená na detroitskom autosalóne roku 2005. Z nej pochádza napríklad dlhá predná časť so smerovkami v tvare obráteného trojuholníka či mohutné lemy blatníkov. Viacerými prvkami však pripomína aj súčasnú Grand Vitaru. Napríklad líniou strechy, prednou kapotou so zahnutými krajinami a tiež malými, okrúhlymi svetlami do hmly. Ostatné prvky ako chrómové koncovky výfuku, integrované strešné nosiče, mohutná chrómová maska chladiča a rovnakým materiálom nablísané disky kolies patria k americkému SUV folklóru. Čím viac lesklého chrómu, tým lepšie.

### Nestratí sa ani v teréne

Nová Grand Vitara XL-7 je postavená na spoločnej podlahovej plošine so Chevroletom Equinox, lenže v porovnaní s ním je kvôli tretiemu radu sedadiel dlhšia zhruba o 200 mm. Zhodná je tiež koncepcia pohonu. Základ nového mo-

usporiadania) alebo pružením Nivomat, udržiavajúcim svetlú výšku zadnej časti (pre 7-miestnu verziu), čo bol náš prípad.

### Pohodlie pre siedmich

Priestorová ponuka interiéru je veľkorysá. V prvých dvoch radoch vozidlo nie je nič dlžné ani jednému z piatich pasažierov, hoci aj dospelým. V prípade potreby cestovanie v treťom rade znesú nielen deti, tie však autobusový efekt rozhodne najviac užijú. Prístup dozadu je pomerne jednoduchý – cez odklápaťelné sedadlá druhého radu. Objem batožinového priestoru pri využití všetkých siedmich sedadiel je podľa očakávania pomerne malý, ale stále sa doň vmestí viac, ako odvezú konkurenti podobnej koncepcie. Pár drobností, ako napríklad slúchadla k DVD prehrávaču, je možné odložiť ešte do schránky v podlahe za tretím radom. Praktický je jednoduchý mechanizmus sklápania posledného radu sedadiel. Po



intenzitu aj smer fúkania chladného vzduchu otočnými ovládačmi umiestnenými na zadnej strane stredovej konzoly. Tam sa nachádza aj jedna z 12 V zásuviek pre zadnú časť kabíny. Kvalita plastov a ich povrchová úprava zodpovedá americkému pôvodu vozidla. To znamená, že uprednostnené boli jednoduché, prevažne tvrdé a ľahko udržiavateľné materiály. Vyslovene účelovosti boli podriadené tiež výplne dverí a tvar palubnej dosky – čo najrovnejšie plochy a žiadne efektívne linky a zložité tvary. Ergonomické riešenie kokpitu je však v poriadku. Na pár špecifických detailov sa dá zvyknúť hneď. Po pár minútach sa cítite ako doma.

Sedadlá majú rozumný tvar, ale ako v každom americkom aute im chýba výraznejšie bočné vedenie. Viditeľnosť z auta je veľmi dobrá na diaľnici aj v stiesnených priestoroch.

### Na ceste

Zážihový vidlicový šesťvalec objemu 3,6 l pochádza z regálov GM, ale vyrábajú ho v licencií Suzuki v Japonsku. Jeho výkon 184 kW/250 k pri 6 200 ot/min a maximálny krútiaci moment 329 Nm pri 3 200 ot/min sú nadmieru dostačujúce. Veľmi príjemný je najmä jeho ťah zospodu, ale nebráni sa ani vyšším otáčkam. Pochváliť musíme kultúru chodu a nádherný bublavý zvuk motora. Dokonca aj spotreba na úrovni príjemne prekvapila.

Nová Grand Vitara XL-7 bola vyvinutá špeciálne pre severoamerický trh. V Európe s ňou výrobca zatiaľ nepočíta, takže každý jeden samostatne dovezený kus bude príjemným spestrením tradičného portfólia automobilov značky Suzuki na našich cestách. A vôbec by som sa nečudoval, keby sa rozmnožili aj na početnejšiu skupinu, pretože cena, za akú sa toto predáva za veľkou mládkou, je vyslovene smiešna v porovnaní s tým, čo porovnateľné autá stoja u nás.



Komfort v interiéru je zrejmý už na prvý pohľad.

delu XL-7 tvorí verzia s poháňanou prednou nápravou. Pohon všetkých kolies je za príplatok a o pripájanie zadnej nápravy sa tentokrát stará elektronicky riadený zadný diferenciál.

Istotu a solídnu ovládateľnosť na rôznych povrchoch, ale predovšetkým na asfalte, vozidlu zabezpečuje nezávislé zavesenie všetkých kolies. Vpredu využíva modifikované vzpery McPherson, vzadu štvorprvkovú nápravu s hydraulickými tlmičmi (v prípade 5-miestneho

odňatí plnohodnotných opierok hlavy sa obe sedadlá dajú zložiť do podlahy, čím priestor pre batožinu nepomerne narastie. Nehovoriac keď mu ešte pomôžete aj sklopením sedadiel druhého radu. Vtedy vznikne priestor vhodný aj na prepravu nábytku, lyží či malého kajaku.

O klimatický komfort v horúch letných dňoch sa stará výkonná ventilačná sústava so samostatnými výdychmi pre pasažierov druhého aj tretieho radu. Zadní pasažieri si môžu dokonca sami regulovať teplotu,



Členovia výpravy SR na PH Peking na spoločnej fotografii s prezidentom SR Ivanom Gašparovičom pri príležitosti zloženia sľubu dňa 28.8. 2008.



# Suzuki má srdce na pravom mieste

Úlohou každej úspešnej firmy je pomáhať

Tridsaťpäť postihnutých športovcov reprezentuje aj tento rok našu krajinu na najväčšom športovom podujatí na svete. Paralympiáda v Pekingu opäť zviditeľní Slovensko. Zdravotne postihnutí športovci za trinásť rokov svojej existencie priniesli domov 62 olympijských medailí. Dosahovať vysnívané ciele a výnimočné úspechy sa im darí aj vďaka Suzuki.





Prezident SR Ivan Gašparovič odovzdáva plaketu zlatej medailistke z PH 2000 Sydney v stolnom tenise Alene Kánovej.

„Ste ľudia, ktorí majú nezlomnú vôľu a dokážete prekonať prekážky,“ s týmito slovami vpredviedol slovenskú výpravu do Pekingu prezident SR Ivan Gašparovič. Slovenský paralympijský výbor vznikol v januári 1995. Okrem zabezpečenia prípravy a účasti našich postihnutých športovcov na paralympijských hrách sa venuje propagácii športu medzi zdravotne postihnutými, aktívne spolupracuje s Medzinárodným a Európskym paralympijským výborom či inými organizáciami, snaží sa o integráciu športu zdravotne postihnutých do národného hnutia i o rozšírenie možností hendikepovaných. K tomu však potrebuje aktívnu pomoc a podporu. Práve Suzuki sa na Slovensku rozhodlo podporovať ľudí, ktorí dokážu prekonať samých seba.

Suzuki a šport patria neodmysliteľne k sebe, prečo ale podporuje práve postihnutých športovcov? „Pre našu spoločnosť je veľkou čťou byť oficiálnym partnerom Slovenského paralympijského výboru. Myslím, že úlohou každej úspešnej firmy je pomáhať tým, ktorí nemajú v živote veľa šťastia. V tomto prípade sa nám podarilo potvrdiť športovú orientáciu Suzuki,“ približuje Ing. Ľubomír Habala, riaditeľ spoločnosti MSC SUZUKI Slovensko. A v čom vidí podstatu pomoci postihnutým? „V prípade paralympionikov je to veľmi špecifické. Ide síce o postihnutých ľudí, avšak títo dokázali svoje trápenie prekonať



RASTISLAV TUREČEK, cyklistika-handbike, zlato z PH 2004 Atény.

a svojimi športovými aktivitami úspešne reprezentujú SR. Dokazujú tým vysokú úroveň svojich morálno-vôľových vlastností. Mnohých som mal možnosť spoznať osobne a sú to naozaj fantastickí ľudia.“ Spolupráca Suzuki a SPV trvá už štyri roky, čo všetko priniesla? „Vďaka pozitívnemu prístupu vedenia Slovenského paralympijského výboru z nášho partnerstva profitovalo široké paralymp-

pijské okolie. Vozidlá Suzuki úspešne slúžia samotnému výboru, niektorým športovcom (paralympionik desaťročia), ale napríklad aj Národnému rehabilitačnému centru v Kováčovej. Vyvrcholením spolupráce sú práve prebiehajúce paralympijské hry v Pekingu.“

Slovenskí športovci so zdravotným postihnutím vybojovali doteraz na paralympijských hrách 36 medailí. Ak počítame aj zimné, je to až 62 medailí, z toho 10 zlatých. Jedenásť medailových umiestnení, z toho dve najcennejšie, sa im podarilo priniesť z X. PH v Atlante, o štyri roky neskôr na PH v Sydney získali 13 medailí, z toho tri zlaté. Na poslednej paralympiáde v Aténach rozšírili Slovenskú zbierku o 12 medailí, z toho 5 zlatých. Na XIII. PH v Pekingu reprezentuje Slovenskú republiku 35 športovcov. Súťažia v desiatich športových odvet-



JOZEF FELIX, tenis na vozíku.

viach: atletika, boccia, cyklistika, jazdec-tvo, lukostreľba, plávanie, stolný tenis, streľba, tenis na vozíku a tlak na lavičke. Najpočetnejšie zastúpenie má stolný tenis, v ktorom bude súťažiť až desať športovcov, naopak v jazdectve nás bude reprezentovať len Katarína Jobbágyová. V tomto športe bude mať Slovensko svoju paralympijskú premiéru. Vo výprave je päť obhajcov zlatých medailí - stolní tenisti „paralympionik desaťročia“ Ladislav Gáspár, predseda SPV Ján Riapoš, lukostrelec Imrich Lyócsa, atlét Marek Margoč a cyklista Rastislav Tureček. V Pekingu súťažia aj trinásť nováčikov, naopak rekordéromi v počte účastí sú Ján Riapoš, Ladislav Gáspár, Ján Koš-



Odovzdávanie symbolického kľúča Paralympionikovi desaťročia Ladislavovi Gáspárovi v novembri 2005, v Redute.

existencie oslávilo – ako inak – športovými hrami pacientov tohto zariadenia. Aktívne spolupracuje aj so Slovenským paralympijským výborom. Aj vďaka tejto spolupráci máme dnes na PH v Pekingu úspešných športovcov. Pri tejto príležitosti odovzdali zástupcovia spoločnosti Suzuki, – výkonný riaditeľ MSC Suzuki Slovensko Ing. Ľubomír Habala a generálny riaditeľ Magyar Suzuki Corp. Isao Ozawa – a Slovenského paralympijského výboru, – predseda Ján Riapoš – riaditeľovi NRC v Kováčovej m. prof. MUDr. Mirónovi Malému Suzuki Swift. Užitočný dar im už pomáha v ich každomdennej náročnej práci.

Príkladom sily, bojovnosti a odvahy víťaziť nad životnými prekážkami je aj pre paralympionikov dvadsaťšesťročný Róbert Rubint. Trpí muskulárnou dystrofiou, pri ktorej nastáva úbytok svalstva a premieňa sa na tuk. Do deviatich rokov chodil, odvtedy je však na vozíku. Pre šiestimi rokmi nastali u neho problémy s dýchaním a jeho jedinou šancou bola tracheotómia. Nemôže rozprávať, iba šepká. Má funkčné iba prsty na rukách a môže s nimi hýbať v rozsahu necelého pol centimetra. Napriek tomu maľuje

čo a Margita Prokeiová, ktorí štartujú už na svojej štvrtej paralympiáde. Zaujímavé je aj vekové rozpätie, najmladšou športovkyňou je len pätnásťročná plavkyňa Karin Petrikovičová a najstarším je strelec Jozef Široký, ktorý má 63 rokov.

Konkurencia ale stále rastie, zlepšujú sa podmienky, prebojovať sa na paralympiádu nie je jednoduché. Ako sa na PH v Pekingu pripravoval Paralympionik desaťročia Ladislav Gáspár, ktorý nás reprezentuje v stolnom tenise? „Príprava prebiehala v rámci svetových noriem, nemal som žiadne zdravotné problémy. Mojim snom je samozrejme zlato, ale spokojný budem s akoukoľvek medailou.“ Dúfajme teda, že budeme aj na XIII. PH v Pekingu počuť slovenskú hymnu a vidieť stúpať našu vlajku. Rozhodne to bude vďaka závideniahodnej vôli našich športovcov, aj vďaka podpore oficiálneho partnera SPV Suzuki.

Paralympiáda však nie je jedinou príležitosťou ako pomáhať postihnutým. Oveľa dôležitejšou je pomoc každodenne prekonávať prekážky, ktoré si zdraví ľudia ani neuvedomujú. Jedným zo zariadení, v ktorom pomáhajú k ná-



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

vratu do života pacientom po úrazoch chrbtice s poškodením miechy, polytraumatizmoch, amputáciách a náročných operačných výkonoch na pohybovom systéme je Národné rehabilitačné centrum v Kováčovej. Dvadsať rokov svojej

nádherné obrazy. Namaľovanie jedného mu trvá aj tri mesiace. Mal dokonca svoju výstavu. Aj vďaka Suzuki môže rodina Roberta Rubinta používať moderný automobil.





## Ján Króner vyriešil problém preplnených ciest

Suzuki AN 400 Burgman šetrí čas a náklady

Známy herec Ján Króner pri svojich cestách za každodennými pracovnými povinnosťami, ktoré mu stále pribúdajú, urobil zásadnú zmenu. Rozhodol sa šetriť svoj čas a vymenil pohodlie komfortného terénneho Suzuki Grand Vitara za flexibilitu skútra Suzuki AN 400 Burgman. Vďaka tomu sa dokáže vyhnúť ran-

ným kolónam a preplneným cestám v centre Bratislavy. „Riešením pre ranné kolóny by mohlo byť, ak by sa viac ľudí v letnom období inšpirovalo a rozhodlo vymeniť automobil za motocykel. Mám pocit, že sa stane mojou záľubou a nemyslím si, že je to drahá chlapecká hračka, pretože má omnoho nižšiu spo-

trebu ako automobil.

Teraz vlastným skúter s obsahom 400 ccm, ktorý sa mi zdá byť bezpečný a vnímam ho ako každodennú potrebu. Zároveň sa mi splnil detský sen,“ povedal nám Ján Króner.





## So Suzuki Splash nielen po aquaparkoch Spotreba 4,8 l napriek náročnej trase.

Thermal Park Bešeňová má pre vás 5 nových bazénov, 8 celoročných s geotermálnou vodou, tri vnútorné a množstvo atrakcií.

Ak si myslíte, že vydat' sa po slovenských aquaparkoch na Suzuki Splash je bláznivý nápad, mýlite sa. Tento malý zázrak má pre vás prekvapenie doslova za každým rohom a cestovanie s ním je skutočne zábava.

Suzuki Splash je typickým mestským minivanom. Svojimi vlastnosťami je predurčené k obratnosti a výbornej orientácii. Milý výraz a atraktívny dizajn oslovuje najmä mladých ľudí a ženy. Vyskúšali sme ale, či dokáže aj viac. A boli sme veľmi milo prekvapení.

Sever Slovenska sa stáva čoraz vyhľadávanejšou turistickou oblasťou. Láka nielen svojimi prírodnými krásami, ale aj množstvom novovybudovaných atraktívnych aquaparkov. Spojenie týchto možností ponúka nezabudnuteľnú kombináciu zážitkov. Lokalita, ktorá je už dokonca skúšaná pravými turistickými zápchami zaručuje, že sa skutočne nudiť nebudete. Rozhodli sme teda prevetrať Suzuki Splash na trase dlhej 300 km z Bratislavy do Liptovskej Sielnice. Čakala nás diaľnica, horské cesty aj serpenty. Zbalil' batožinu a dve deti na predĺžený



Vila Betula v Liptovskej Sielnici je ideálnym miestom na dovolenku s deťmi. Obrovské ihrisko, minizoo, výborná kuchyňa a krásne prostredie vás očaria.





víkend sa spočiatku zdalo náročné. Predstava dlhej cesty v Splash-i tiež. Neistota sa týkala hlavne komfortu a s tým spojenou únavou. Prvé prekvapenie prišlo pri nakladaní batožiny. Batožinový priestor je síce menší, ale bez problémov pohltí dva kufre a príručné tašky. V časti pod podlahou ešte zostalo miesto na hračky a potreby na plávanie. Veľmi pohodlné nastupovanie a príjemné vysoké sedenie urobili veľmi dobrý prvý dojem. Suzuki Splash je auto, na ktoré si nemusí vodič zvykať. Je také prirodzené, že s vami okamžite zrastie a ovládať akékoľvek iné vám bude pripadať namáhavé. Skvelý výhľad, ideálne posadená palubná doska, prehľadná prístrojovka, ale aj milé prvky v interiéri ako napríklad farebné sedadlá alebo štýlový otáčkomer, si vás získajú. Ďalšie prekvapenie prišlo na diaľnici. Napriek svojej „malosti“ si Suzuki Splash vý-

borne počína aj pri vysokých rýchlostiach. Jeho hmotnosť je efektívne rozložená a nízke ťažisko mu dáva výbornú stabilitu a posádke pocit bezpečia. Pri malých autách býva problém aj s komfortom podvozku. Suzuki Splash ale vďaka svojmu rázvoru a poddajnému pruženiu ako jedno z mála áut tejto kategórie neposkakuje na ceste ako kamzík. Naopak, veľkorysý vnútorný priestor a jazdný komfort mu môžu závidieť aj o triedu vyššie autá.

Cesta po diaľnici ubehla rýchlo a na rad prišlo kľukaté horské stúpanie. Cesta sa vlnila ako špageta a Splash vďaka svojej váhe, stabilite a pružnému motoru nechával za sebou aj kolegov dva - či trikrát drahších. Zaujímavá bola aj spotreba. Splash s naftovým motorom 1,3 l si vypýtal počas našej cesty v priemere len 4,8 l/100 km. Blížime sa k cieľu, pred nami sa rozprestiera vodná nádrž Liptovská Mara. Z auta pozorujeme okolie ako v kine. Slovenské more - ako ju volajú - obklopuje množstvo rekreatantov a po jej pokojnej hladine sa premávajú loďky, plachetnice aj vodné bicykle. Na jej okraji leží aj penzión Vila Betula. Ideálne miesto pre rodiny s deťmi. Na pár dní sa stane našim hlavným stanom, z ktorého budeme vyrážať do okolia. Majitelia penziónu dokonale pochopili potreby rodiny s deťmi, ktorá túži po oddychu a nezabudnuteľných zážitkoch. Vo Vile Betule sa budete cítiť ako v raji. Obklopuje ju park

s možnosťou stanovania, obrovské detské ihrisko a malá zoológická záhrada. Nájdete v nej kozičky, ovečky, kone, žriebätko, papagája, mačiatka aj pokojného psa Bety, ktorého môžete vziať na prechádzku. Priamo v penzióne si môžete požičať štvorkolku a absolvovať dobrodružnú jazdu po okolí. Výborná kuchyňa, sauna a vírivka vám príjemne ukroja z času, ktorý ste plánovali na výlety.

Možností programu je ale neúrekom. Azda najatraktívnejšími sú momentálne aquaparky. Z tohto miesta máte „na skok“ hneď dva. Thermal Park Bešeňová a Tatralandia Liptovský Mikuláš. Pár kilometrov ďalej je Aquacity Poprad.

V Thermal Parku Bešeňová sa môžete vybláznit v piatich nových bazénoch s čírou ohrievanou vodou, v ôsmich celoročných vonkajších bazénoch s geotermálnou vodou, v troch vnútorných bazénoch, deviatich toboganoch, k dispozícii je soľná, bylinková, rímska, mentolová a fínska sauna,



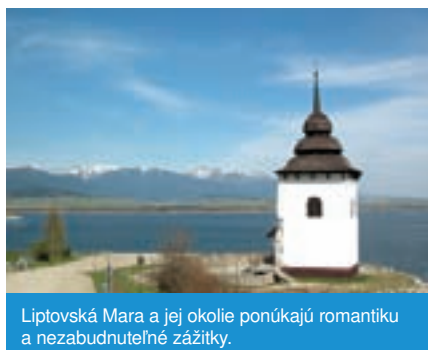
V aquaparku Tatralandia sa môžete okúpať v 11-tich bazénoch a zažiť atmosféru divokého západu.

Kneippov kúpeľ, tepidáriá, hydromasážne sprchy, masáže a fitnesscentrum. Tatralandia Liptovský Mikuláš ponúka 11 termálnych bazénov, 27 toboganov, jedinečný raftovací tobogán Crazy River a pravú atmosféru divokého západu vo westernovom mestečku. Neďaleko je aj bobová dráha.

Ak vás voda omrzí, môžete sa vydať na výlet do Múzea liptovskej dediny v Pribyline, do pamiatkovej rezervácie vo Vlkolínci, do Dreveného artikularného kostola v Svätom kríži či do archeologického múzea v prírode v Havránku.

Športuchtivých uspokojia turistické a cyklistické trasy, rafting, horolezectvo a jazda na koni.

Víkend sa končí a zrazu sa musíme s tým všetkým rozlúčiť. Ale s tým, čo nám počas týchto dní najviac prirástlo k srdcu, sa lúčiť nemusíme: naše Suzuki.



Liptovská Mara a jej okolie ponúkajú romantiku a nezabudnuteľné zážitky.





Vo Fínsku videl cieľ iba Gardemeister. Skončil na peknom 8. mieste.

## Reportáž z WRC

Po sľubnom 8. mieste Anderssona v Monte Carlo a 7. priečke Gardemeistera to vyzeralo, že Suzuki je na najlepšej ceste zaradiť sa do prvej ligy svetového šampionátu v automobilových súťažiach ako konkurencieschopný hráč s výhľadom dýchať špičke na krk. Počnúc vystúpením na Juhoamerickom kontinente (Rally Mexico a Argentina) však japonský tím akoby opustila šťastena a nastalo obdobie veľkého trápenia s technickými problémami

vozidiel a ich spoľahlivosťou, občas podporené aj jazdeckými chybami.

V **Jordánsku** Andersson svoju snahu hneď na začiatku trochu prehnal a už v úvodnej RS vyletel z trate, pretočil auto cez strechu a zapichol do hlbokého piesku. V sobotu sa na trať vrátil až v predposlednej rýchlostnej skúške, kedy zajazdil pekný šiesty najrýchlejší čas. V tretej etape skončil v RS 18 dokonca ešte o dve miesta vyššie. Po tomto čiastočnom úspechu ale jeho vystúpenie skončilo, vozidlo vypovedalo poslušnosť. Gardemeister dopadol ešte horšie, keď

jeho vozidlo odmietlo pokračovať už po tretej RS prvej etapy. Po Jordánsku nasledovala séria troch stredomorských súťaží. Na **Sardinii** si tím dával za úlohu hlavne dôjsť do cieľa. Obaja jazdci odštartovali s maximálnym nasadením a už v RS 2 Gardemeister šiestym najrýchlejším časom, po ktorom sa na rovnakú priečku vyhupol aj v absolútnom poradí, vznietil v tíme malú iskierku nádeje na pekné umiestnenie. Scenár sa však uberal opäť po starom. Objavili sa problémy s nedostatočným tlakom v diferenciáloch a Fín sa začal prepadať poradím. Na predposlednej RS druhého dňa jeho vozidlo zastalo potom úplne. V nedeľu sa na trať vrátil, ale po prvom servise musel súťaž opäť vzdať. Tentokrát bolo na vine radenie. Reputáciu tímu sa tak snažil zachrániť aspoň Andersson, ktorý skončil celkovo deviaty a Suzuki pripísal ďalší bod do hodnotenia tímov. V **Grécku** mladého Švéda hneď od začiatku trochu potrápili brzdy, ale nebolo to našťastie nič vážne. Na konci prvej etapy figuroval na 9. priečke s vyhliadkami na postup ešte vyššie. Tie sa naplnili druhý deň, keď sa po RS 11 vyšvihol na priebežne šieste miesto. Aj tentokrát však akoby nebolo jazdcom Suzuki súdené dostať sa cez hranicu 6. miesta. Hneď následne totiž Andersson musel odstúpiť pre poškodený ľavý zadný záves kolesa po defekte. V nedeľu si potom pripísal jeden piaty



Najviac bodov stajni Suzuki do hodnotenia tímov zatiaľ pripísal Toni Gardemeister.





Zmeny v rámci novej homologácie zásadný pokrok vo výsledkoch nepriniesli.

a dva šieste časy, na viac ako celkovo jedenaštu priečku to ale nestačilo. Gardemeister po urputných problémoch, kedy niekoľko testov absolvoval bez posilňovača, ukončil Rally Akropolis štvrtým najrýchlejším časom v poslednej RS a finálnou 9. priečkou. V **Turecku** cieľ opäť nevidelo ani jedno z vozidiel. Druhý deň obe autá zastali na tej istej rýchlostnej skúške. Napriek mnohým problémom, ktoré jazdcov aj mechanikov stáli veľa síl, v tíme panoval optimizmus. Všetci nedočkavo čakali na Fínsko, kde mali predstaviť novú homologáciu špeciálu SX4 WRC s mnohými technickými vylepšeniami.

Po krátkej letnej prestávke sa koloť WRC presťahoval na sever do **Fínska**. Na jednu z najrýchlejších súťaží v šampionáte sa obaja jazdi veľmi tešili, pretože Toni bol doma a Per-Gunarovi tieto trate tiež veľmi vyhovujú. Ďalším dôvodom na radosť a veľké očakávania bolo uplatnenie zmien na autách v rámci novej homologácie, od ktorých si všetci sľubovali vyššiu spoľahlivosť a rýchlosť. Presné detaily, čo všetko sa udialo na vozidlách neboli zverejnené. Bolo povedané len toľko, že technici kládli hlavný dôraz na hydrauliku a podvozok, ale zmeny sa dotkli aj iných komponentov.

Sebavedomie stále Suzuki však ešte pred súťažou čiastočne schladili problémy Anderssona s autom, ktorý kvôli poruche motora zmeškal väčšinu shakedownu. Bez akéhokoľvek varovania motor stratil výkon a išiel na 3 valce. Po zhodnotení situácie sa tím rozhodol agregát vymeniť, vďaka čomu mladý Švéd predsa len mohol odštartovať. Hneď na úvod však nešťastným spôsobom vletel

do mláky, následkom čoho mu ušetrilo zadnú časť a stočilo auto v protismere do priekopy. Tento výlet ho stál stratu 25 s. Toni začal o niečo lepšie, ale ani on sa nevyhol chybe, keď v RS 7 v rýchlosti okolo 180 km/h vyletel z trate. Ani jedno z áut nebolo našťastie poškodené natoľko, aby, nemohlo pokračovať ďalej. Prvý deň tak ukončili obaja jazdci na sľubnom 8. resp. 10. mieste. V sobotu sa Andersson pohyboval v prvej desiatke a auto fungovalo bez akýchkoľvek problémov, až pokým v ľavotočivej zákrutej nevyletel z trate a svoje nádeje na dobré umiestnenie neukončil haváriou do stromu. Opäť bez vážnejších následkov pre neho samotného aj jeho spolujazdca. Garde-



Toni vo Fínsku divákovi predviedol jeden z najodvážnejších skokov, keď dopadol na dve kolesá a chvíľu mal čo robiť, aby balans vyrovnal.

meistera v prvej sérii testov spomaľovali problémy s hydraulikou, ktoré mu zobrali posilňovač riadenia. Neskôr zase bojoval s bolesťou pravého ramena, spôsobenou výletom z trate predošlý deň. Napriek všetkému do cieľa druhej etapy prišiel na 8. priečku v priebežnom poradí, kto-

rú si už počas nedele bezpečne ustrážil a Suzuki tak zabezpečil ďalšie 2 body do hodnotenia tímov (sebe bod do hodnotenia jazdcov).

Po Fínsku nasledovala druhá asfaltová súťaž sezóny Rally Nemecka. Na tento povrch sa tímy vrátili po 7 mesiacoch od januárovej Rally Monte Carlo, čo si vyžiadalo početné testy a nastavovanie vozidiel. **Nemecko** je vo všeobecnosti považované za najťažšiu asfaltovú súťaž, pretože trať plná ostrých zákrut, križovatiek a úzkych ciest pokrýva povrch s často sa meniacou adhéziou. Dôležité je preto byť nielen rýchly, ale zároveň sa vyvarovať akýchkoľvek chýb. Toni Gardemeister štartoval zatiaľ v Nemecku zakaždým, pričom v roku 2006 došiel so súkromnou Xsarov WRC na 4. mieste. Dá sa teda povedať, že podmienky tejto trate mu vyhovujú. Per-Gunnar Andersson absolvoval Nemecko zatiaľ len raz, ale už v minulosti dokázal, že vie bodovať aj na neznámych súťažiach. Prvú etapu, skrátenú o dve rýchlostné skúšky kvôli havárii a následnej nedisciplinovanosti divákov, zvládli obe posádky bez najmenších mechanických problémov. Úvod súťaže venovali aklimatizácii a hľadaniu najlepšieho nastavenia pre tento špecifický povrch, čo im vynieslo 10. a 11. pozíciu v absolútnom poradí. V sobotu pokračovali v hľadaní ideálneho nastavenia. Obaja jazdci dosahovali časy v prvej desiatke až po RS8, kde Andersson v snahe obísť jeden ostrý roh čo najrýchlejšie zatiahol ručnú, ale v momente záberu ukrútil poloos na pravom vnútornom kolese. V servise mu vzniknutú závalu opravili, ale nazbieraná časová strata bol priveľmi veľká, a tak zvyšok súťaže využil ako ostré testovanie pred nastávajúcimi ďalšími dvomi asfaltovými podujatiami. Gardemeister mal dobrý deň, darilo sa mu vyhýbať problémom, ale na viac ako desiatu priečku v priebežnom poradí to nestačilo. V záverečnej tretej etape sa posádky sústredili na dokončenie súťaže. Teploty mierne klesli v porovnaní s predošlými dňami, čo prospelo autám aj pneumatikám. Obe vozidlá zajazdili niekoľko pekných časov. Potešilo predovšetkým 7. miesto Gardemeistera v RS 17, ktoré je pozitívnym znamením do budúcnosti. Toni nakoniec prešiel cieľovou rampou ako desiaty, Per-Gunnar po problémoch v predošlej etape zrýchľoval koľko sa dalo a postúpil z 19. na 15. priečku.

# Detská kolekcia

990f0-blu65-4u6

Detské tričko Team Suzuki, bavlna, veľkosť: 4-6 rokov.

Cena: 1 171,- Sk / 38,87 €.



tričko

## Detská „GSX-Rka“



990f0-kiddi-mot

Detská „GSX-Rka“, drevo, pre deti od 3-5 rokov.

Cena: 3 770,- Sk / 125,14 €.

tričko



990f0-kids1-000

Detské tričko, bavlna, veľkosť: 4-6 rokov.

Cena: 1 214,- Sk / 40,30 €.

tričko



990f0-swif05-4u6

Detské tričko Swift, bavlna, veľkosť: 4-6 rokov.

Cena: 789,- Sk / 26,19 €.

plyšový medvedík



990f0-teddy-tem

Plyšový medvedík RALLY.

Cena: 848,- Sk / 28,15 €.



# Kolekcia Team Suzuki

čiapka



990f0-blu00-cap

Čiapka Team Suzuki, bavlna.

Cena: 420,- Sk / 13,94 €.

tričko



990f0-blu70

Pánske polo tričko Team Suzuki, bavlna, veľkosť: S-3XL.

Cena: 1 795,- Sk / 59,58 €.

tričko



990f0-blu60

Pánske tričko Team Suzuki, bavlna, veľkosť: S-3XL.

Cena: 1 510,- Sk / 50,12 €.



bunda

990f0-blu80

Bunda vhodná pre mužov aj ženy, polyester, veľkosť: XXS-3XL.

Cena: 4 603,- Sk / 152,79 €.

bunda



990f0-blu50

Bunda proti dažďu, unisex, vodeodolná, balená spolu s taškou, nylon, veľkosť: S-XXL.

Cena: 1 390,- Sk / 46,14 €.

Ceny sú vrátane DPH.



Takto to vyzeralo v Mongolsku.

# Transsibírska rely

V tieni slávnej dakarskej súťaže sa vo svete jazdí niekoľko súťaží, ktoré sú podľa odborníkov dokonca v mnohých smeroch ťažšie. Jednou z nich je Transsibírska rely. Náročná je nielen dĺžkou trate, ale každý rok tu štartuje silnejšia zostava. Tento rok tu bolo niekoľko tímov s automobilmi Porsche Cayenne, upravenými zvlášť pre túto súťaž, no nechýbali ani ďalšie značky: Rover, Mitsubishi, Nissan, Toyota či Puch. Záujem však vzbudili aj dve posádky na automobiloch Suzuki Grand Vitary. Prvú Grand Vitary so štartovým číslom 34 riadil Nemecký Andreas Kremer (38-ročný). Jeho pretekárska kariéra sa začala roku 1988 a odvtedy sa stal niekoľkonásobným majstrom Nemecka v rely v rôznych triedach či skupinách. Jeho nespornou výhodou je účasť na piatich ročníkoch súťaže Paríž – Dakar. Spolujazdca mu tentoraz robil Kurt Ettenberger (39-ročný). Do druhej Grand Vitary



Mechanici sa autám museli venovať do neskorých nocí, aby bolo ráno všetko v poriadku.



Slávnostný štart bol na Červenom námestí v Moskve.

s číslom 13 sa posadili dve ženy. Sympatická Juhoafričanka Melina Freyová (26-ročná) doteraz neštartovala v žiadnej rely, ale s terénnym autom jazdí často. Pracuje totiž v záchrannej službe. Spolujazdkyňa Alexandra Hahnová je Nemka (28-ročná) a je vojačkou z povolania. Tohoročná trať s celkovou dĺžkou vyše 7 200 kilometrov bola rozvrhnutá do 14 celodenných etáp. Slávnostný štart bol 10. júla v Moskve na Červenom námestí. V Rusku viedla trať cez mestá Kazaň, Omsk a Novosibirsk. Jazdci prekonal pohoria Ural i Altaj. Ďalej pokračovala cez Mongolsko po púšti Gobi až do Ulambátaru, kde bol 25. júla cieľ. Veľký favorit Armin Schwarz na Porsche nakoniec neudržal vedenie a vyhral Francúz Christian Lavielle na rovnakom aute. Veľkým prekvapením však bolo umiestnenie automobilov Suzuki.



Posádka Grand Vitary Melina Freyová (vpravo) a Alexandra Hahnová.



Dlhé prejazdy po rozbitých cestách boli náročné.

Andras Kremer totiž skončil absolútne na 12. mieste, ale vyhral kategóriu 2A a bol najrýchlejší z áut s naftovým motorom. Suzuki Grand Vitara 3D DDiS však obsadila aj druhé miesto v triede. Melina Freyová tak všetkých prekvapila. Až o štyri miesta za ňou v absolútnom hodnotení skončil ďalší pretekár s naftovým motorom (Land Rover Defender).



# Rýchle dosky sponzoruje Suzuki

Podpora športu je japonskej automobilke veľmi blízka. A nie iba motoristický šport, ale aj ďalšie. Rýchlosť, dynamika, koordinácia, dokonalé ovládanie tela, odvaha, vytrvalosť - toto všetko je dôležité aj pri dvoch nemotoristických disciplínach, ktoré podporuje Suzuki.

Seriál Quicksilver Bowlriders sa stal jedným z najprestížnejších a najlepšie organizovaných sérií pre skateboardistov. Veľkolepý a nefalšovaný bowlriding pôvodne jazdili deti vo vypustených bazénoch kalifornských domov koncom 70. rokov minulého storočia. Od tohto času sa „poolriding“ ďalej vyvíjal v špeciálne vystavaných skateparkoch, určených pre túto náročnú a ultra technickú disciplínu po celom svete. Séria závodov Bowlriders posúva úroveň jazdenia vyššie a spája tie najlepšie skateparks s tými najlepšimi ridermi celého sveta. V ročníku 2008, ktorý bol už deviatym, tvorilo seriál dvanásť pretekov po celej Európe. Seriál sa začal 24. apríla vo Francúzsku. Medzi trate bol zaradený aj úplne nový viedenský areál, na ktorom bolo ešte v máji v poradí druhé kolo seriálu. Rakúske podujatie vyhral Čech Martin Jurášek. O rastúcej úrovni skateboardu v Česku svedčí aj to, že jedny z pretekov ročníka 2008 sa konali aj v Chomutove. Na domácej trati opäť vyhral Martin Jurášek. Veľké finále sa konalo vo Švédsku. Malmö bol ozajstný vrchol sezóny. Nakoniec ostali vo finále dvaja. Škandinávská skateboardo- vá legenda - 40-ročný Nicky Guerrero a 33-ročný Rune Glifberg z Dánska sa dostali na vrchol Quik-

silver Bowlriders 2008. „Som nesmierne šťastný, že sme s Nickym vyhrali. Nicky je mojou životnou inšpiráciou,“ povedal Rune. Však má byť prečo šťastný, vyhral finále Quicksilver Bowlriders druhýkrát za sebou, odniesol si peňažnú výhru 9 000 € a motocykel Suzuki. Rune Glifberg je medzinárodnou hviezdou skateboardingu 80-tých rokov a jedným z najznámejších európskych skaterov v USA. Český zástupca Martin Jurášek sa prebojoval do štvrtfinále, kde skončil na štvrtom, nepostupovom mieste. Škoda, len jedno miesto ho delilo od postupu do semifinále. Nicky Guerrero zároveň vyhral aj kategóriu Master of Masters.



Atmosféra z vrcholného podujatia quicksilver bowlriders 2008.



Víťaz kategória Majster majstrov Nicky Guerrero.



Dánsky reprezentant Rune Glifberg pri svojej vrcholnej jazde vo Švédsku.



# Na motorke na kraj sveta

## Díler s pieskom vo vreckách

Ak navštívite vo Vrábloch firmu Styx, predajcu motoriek Suzuki, stretnete v predajni jej majiteľa Jána Balogha. Je to mladý človek, ktorý ale v lete nedokáže obsedieť. Už roky obúva túlavé topánky, vyhľadáva dobrodružstvá, počas ktorých jemu a jeho priateľom prudké slnko rozpaľuje motorkársku kombinézu. Prach a piesok sú na týchto cestách spoločníkmi, ktorých ešte dlho po návraťte vďaka ich vlastnostiam cíti v očiach a nosí v záhyboch šiat.

Po adrenalínovom absolvovaní ciest cez Ukrajinu na Krym roku 2004, Rusko a Kaukaz roku 2005, ku Kaspickému moru a do Iránu v roku 2006 si partia dobrodruhov na motorkách pre rok 2007 zvolila ešte ťažší cieľ: centrálnu Áziu. Cesta viedla po stopách karaván, ktoré pred stáročiami prechádzali po hodvábenej ceste cez krajiny ako Ukrajina, Rusko, Kazachstan, Uzbekistan, Tadžikistan a Kirgistan do Číny. Cestu späť si naplánovali cez Kazachstan a Rusko.

Cesty v Ázii dokonale preverili spoľahlivosť Suzuki V-Strom, na ktorých trasu



prekonávali takmer všetci členovia dobrodružného tímu. Najmä nespevnené a kamenné cesty, stepi a kamenné zosuvy v Kazachstane, Tadžikistane a Kirgizstane boli pre stroje a chlapov tvrdou skúškou. Prekonaný výškový rozdiel na ceste, ktorá merala spolu 15 000 km, je tiež obrovský: najnižší bod Prikaspická nížina -30 m n. m., v Pamíre sa motorky vyšplhali do výšky 4 655 m n. m.

Technika V-Stromov bola niekedy poháňaná len 76-oktánovým benzínom (iný tam nekúpíte), no napriek tomu dokázala bezchybne pracovať vo vysokých nadmorských výškach a pri nízkych tep-



Tadžikistan. Pozostatky bojovej techniky po nedávnej občianskej vojne. Veľa obyvateľov ani presne nevie, o čo sa vlastne bojovalo, žijú totiž izolovaní v horách.

lotách. Ján Balogh na otázku, ako cestu tieto motorky zvládli, povedal: „Všetky



Tadžikistan - predhorie Pamíru. Horské potoky nezriedka križujú neupravené cesty, ktoré sú často poškodené zosuvmi skál.

V-Stromy šliapali bez zaváhania. Prítom to boli sériové prevedenia bez špeciál-



Uzbekistan - Samarkant. Hlavné mesto bývalej Timurovej ríše a klenot hodvábnej cesty. Je v zozname kultúrneho dedičstva UNESCO.



Uzbekistan - Taškent. Bolo to jedno z najkrajších miest na absolvovanej ceste. Televízna veža je jeho dominantou a je jednou z navyšších v bývalom ZSSR.



Tadžikistan. Pohraničná stráž zložená z Rusko-Tadžickej osádky stráži rieku, ktorá tvorí hranicu medzi Tadžikistanom a Afganistanom.



nych úprav a servisu počas cesty. Celú trasu prešli bez jedinej poruchy, pri priemernej spotrebe 4 litre. Pre moje ďalšie dobrodružstvo si neviem predstaviť lepšieho partnera.“



Na otázky odpovedal pán Michal Deák, majiteľ firmy

## Roadex spol. s r. o., Poprad

### ■ Otvorili ste nové predajné priestory v Poprade. Čo to pre vás znamená?

Po mnohých rokoch pôsobenia v rôznych prenajatých priestoroch, ktoré nevyhovovali našej činnosti a postaveniu značky Suzuki na Slovensku, sme otvorili úplne nové, vlastné predajno-servisné centrum v obchodnej zóne v Poprade. Pre mňa to znamená veľmi veľa. Je to hlavne pocit spokojnosti, že naše úsilie a snaha vybudovať našim klientom solídne obchodné priestory je korunovaná práve ich spokojnosťou.

### ■ Zaznamenali ste po otvorení nového centra Suzuki zvýšený predaj alebo zmenu v správaní zákazníkov?

Či je zvýšený predaj práve a len dôsledkom otvorenia nových priestorov ťažko povedať, nakoľko sa nám darilo stanovený plán predaja aj minulý rok prekročiť za veľmi obtiažných podmienok. Za to vďaka hlavne prejavenej dôvere a podpore našich klientov a právom im za to patrí naše poďakovanie. Som veľmi rád, že sme ich nesklamali. Myslím si, že otvorením nového Suzuki centra v Poprade sme pozdvihli značku Suzuki aj tu na úroveň, ktorá jej právom náleží.

### ■ Kedy ste začali so Suzuki a aké boli tieto začiatky?

So značkou Suzuki sme uzavreli prvý kontrakt roku 1998, no práca to bola veľmi ťažká. Nemali sme možnosť objednávať pre svojich klientov dostatočný počet a celý sortiment vozidiel. Veľa sa odvtedy zmenilo aj v dodávkach náhradných dielov. Dnes funguje všetko úplne inak. Zákazník je na prvom mieste a tomu sa prispôsobuje úplne všetko.

### ■ Máte skúsenosti aj s predajom inej značky?

Mám, lebo v automobilovej branži sa pohybujem od roku 1990 a rozbiehal som predaj rôznych značiek na Slovensku ako zamestnanec v jednotlivých firmách. Autá boli vždy mojím koníčkom, či už osobné alebo nákladné, no neskôr dozrel čas na osamostatnenie sa a založenie firmy Roadex v roku 1996.

### ■ Bývate v Bratislave, firmu máte v Poprade. Ako zvládáte jej riadenie na takú vzdialenosť?

To je pravda, narodil som sa v Bratislave, žil som tam dlhé roky, no už len za Bratislavčana sa nepovažujem. Rozhodne som dnes viac mimo nej a teší ma to. Poprad, Tatry a ich okolie je nádherné, mám tu priateľov a známych a čo sa riadenia týka, všetko záleží len od ľudí. Môžete byť vo firme 7 dní v týždni a nemusí to fungovať. Naša firma má výborný stabilizovaný káder odborníkov, každého na svojom



mieste, plne samostatných, na ktorých sa môžem vždy spoľahnúť. Nevyhnutnými sú aj kvalitné auto a moderné komunikačné technológie.

### ■ Kto si v Poprade kupuje Suzuki?

Dnes viem po toľkých rokoch s hrdosťou povedať, že skoro každý. Dnes už máme veľmi širokú a rôznorodú klientelu. Naše vozidlá oslovujú čoraz viac potenciálnych klientov: mužov, ženy, mladších, starších. A s autami sú spokojní, či už pri jazdení v meste, na dovolenke, v lese, na snehu alebo v blate. Suzuki zvláda terén i zimu v horách s ľahkosťou, je na to stavané a to naši klienti vedia a cenia si to. Máme klientov, ktorí v rodine vlastnia 2-3 vozidlá našej značky.

### ■ Pociťujete v tomto meste pod Tatrami výhodu Suzuki v oblasti ponuky pohonu 4WD?

Určite áno, ale chcem tiež povedať, že nie každý potrebuje 4WD. Som presvedčený, že každý majiteľ vozidla s pohonom 4 x 4 vysoko oceňuje toto prevedenie hlavne počas zimného obdobia, ktoré je práve v tejto našej oblasti dosť dlhé.

### ■ Koľko áut predávate ročne? Koľko ste predávali na začiatku?

Dnes už človek na začiatky pomaly zabúda a chce zabudnúť. Bolo to 5 - 7 áut v prvom roku a keď sme dosiahli 57 po pár rokoch, považovali sme to za úžasné. Dôležité pre nás bolo, že v Poprade na ulici ste už mohli Suzuki vidieť a ľudia sa pri nich zastavovali, pýtali sa a vymieňali si skúsenosti. Nárast predaja nastal s príchodom nových modelov. Roku 2006 sme odovzdali našim klientom 134 vozidiel, roku 2007 to bolo 180 a v tomto roku budeme radi, ak číslo predaných áut dosiahne 200.

### ■ Na akom aute jazdíte a aké sú vaše skúsenosti?

Odkedy sa venujem značke Suzuki, vždy som mal Suzuki. Preferujem Grand Vitara a vždy som bol spokojný. Je to vozidlo, ktoré mi vyhovuje, na ktoré sa môžem vždy spoľahnúť, či v lete v teréne alebo v zime na snehu a v tatranskej fujavici. Je to spoľahlivý a komfortný automobil, ktorý plne uspokojuje nielen moje požiadavky, ale aj potreby.

### ■ Aké sú vaše plány do budúcnosti?

Spokojnosť zákazníka je a vždy bude u nás na prvom mieste. Mojm cieľom je udržať si všetkých našich spokojných zákazníkov a neustále ich počet zvyšovať.



Suzuki používá  
Shell Helix Ultra.



DESIGNED TO MEET CHALLENGES



# Získajte iný pohľad na svet



Suzuki vám prináša štýlový model SX4 v limitovanej sérii s bohatou výbavou za jedinečnú cenu.

**Suzuki SX4 1,5 GLX s poistením posádky od spoločnosti Amslico AIG Life**

- výkonný motor 99 koní
- centrálne uzamykanie s diaľkovým ovládaním
- el. ovládanie predných okien a spätných zrkadiel
- rádio s CD s ovládaním na volante
- ABS, EBD, 2 airbagy
- oplastovanie karosérie

Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 · Bratislava, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 · Bratislava, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 · Dunajská Streda, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 · Komárno, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 · Košice, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878 · Lučenec, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 · Malacky, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 · Martin, MIKONA, Tel.: 043/428 1491 · Michalovce, STAVENA, Tel.: 056/688 8841 · Nitra, BMC, Tel.: 037/692 6824 · Piešťany, ELA CAR, Tel.: 033/774 4133 · Poprad, ROADDEX, Tel.: 052/449 2570 · Prešov, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951 · Prievidza, MARIÁN GRIČ-MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 · Trenčín, AUTOTREND, Tel.: 032/640 1257 · Trnava, AUTO TT, Tel.: 0910 888 190 · Zvolen, ZV AUTO, Tel.: 045/532 2334 · Žilina, A-AUTO, Tel.: 041/700 3183

Emisie CO<sub>2</sub> 163 g/km, kombinovaná spotreba paliva 6,8 l na 100 km.

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

Finančné hodnoty boli prepočítané konverzným kurzom 30,1260 SKK/EUR.

Akcia platí do vypredania zásob.

ilustračné foto

infolinka: 02/5363 3306

len za

**349 000 Sk**

**11 584,68 €**



**SUZUKI**  
Way of Life!