

SVET SUZUKI

Nový Splash prekvapí veľkosťou

Splash

Rozhovor s Kulym

životný štýl

Kráľ prichádza

svet motoriek



 **SUZUKI**
Way of Life!

Osviežte svoj automobil Suzuki motorovými olejmi Shell HELIX

Shell HELIX - partner Suzuki v majstrovstvách sveta JWRC



Shell
HELIX Motor oils
GIVE YOUR CAR THAT JUST SERVICED FEELING

- 4** | aktuality
Úspechy Suzuki na Slovensku
- 6** | Splash
Nový Splash prekvapí veľkosťou
- 11** | životný štýl
Rozhovor s Kulym
- 14** | Kizashi
Predzvešť symbolu II.
- 16** | svet motoriek
Jarné novinky
- 18** | Splash party
Splash rozšíril oblohu nad Bratislavou
- 20** | Tokyo Motor Show
Štúdie budúcnosti
- 22** | Suzuki a šport
Suzuki robíme dobré meno
- 25** | koncept A-Star
Nová hviezda
- 26** | WRC
Vstup Suzuki do WRC
- 28** | móda Suzuki
Kolekcia Suzuki
- 30** | svet motoriek
Kráľ prichádza
- 34** | predstavujeme dílera
BMC Nitra



6 | Splash
Prekvapí veľkosťou



14 | Kizashi
Predzvešť symbolu II.



30 | svet motoriek
Kráľ prichádza



Vážený čitateľ,

najskôr by som rád upriamil Vašu pozornosť na naše výsledky, ktoré sme dosiahli v roku 2007. Podarilo sa nám obsadiť druhú priečku v predaji osobných automobilov na Slovensku, keď si naše autá našlo až 4 709 nových majiteľov. Obľúbené boli predovšetkým modely Swift a SX4. Jedným z hlavných faktorov nášho úspechu je naša dilerská sieť, ktorá sa za posledné roky výrazne zlepšila.

Positívny trend sme potvrdili aj na začiatku roka 2008, keď sa nám zvýšil predaj áut v prvom štvrtroku o viac ako 40 %. Konečne sa nám podarilo v tomto roku zabezpečiť dostatočný počet áut modelu SX4, ktorý sa obratom stal našim najpredávanejším. Navyše, v marci mal slovenskú premiéru model Splash, ktorý rozšíril našu ponuku a dúfam, že sa nám ho podarí v SR etablovať.

Našou prioritou však naďalej zostáva rozširovanie a skvalitňovanie našich popredajných služieb. V marci sme otvorili nové predajné a servisné centrum automobilov v Trnave a v apríli v Michalovciach. Chceme byť čo najbližšie k našim zákazníkom, aby sme im v prípade potreby šetrili ich drahocenný čas. Pre nás platí, že zákazník je pre nás najdôležitejší a aj preto sme zriadili infolinku (02/5363 3306), kde nás môžete v prípade záujmu kontaktovať priamo. Vynasnažíme sa promptne riešiť všetky Vaše podnety, aby sme mohli naďalej zlepšovať úroveň našich služieb pre Vás.

Lubomír Habala

SVET SUZUKI ■ číslo 1 / 2008 / 3. ročník ■ nepredajné

■ vydáva: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, 821 09 Bratislava, IČO: 35 887 231 ■ redakčná rada: Ing. Lubomír Habala, Ing. Andrej Ilavský, Ivana Sovičová, Petra Zatková ■ sídlo tlačiarne: i+i print, Mlynské luhy 27, 821 05 Bratislava ■ názov a sídlo nakladateľa: MSC – Suzuki Slovensko – organizačná zložka, Mlynské Nivy 43, 821 09 Bratislava, e-mail: suzuki@suzuki.sk ■ grafika a spracovanie: PERGAM/DEFINITELY, s. r. o., Čajakova 1, 811 05 Bratislava, tel.: + 421 (2) 44 45 20 47, fax: +421 (2) 44 45 20 43, e-mail: pergam@pergam.sk ■ registračné číslo: 3539/2006 ■ ■ ■ ■

Úspech Suzuki na Slovensku: Rekordný predaj v roku 2007

V roku 2007 dosiahla značka Suzuki v SR historicky najlepší predajný výsledok s počtom 4 709 predaných automobilov. V porovnaní s rokom 2006 stúpol predaj medziročne až o 41 % a trhový podiel dosiahol 7,89 %. Zároveň sa jej podarilo obsadiť druhú pozíciu v predaji osobných automobilov. Uvedené výsledky sú najlepšie v histórii predaja Suzuki v SR. Za obdobie posledných troch rokov sa Suzuki podarilo umiestniť na slovenskom trhu vyše 11 300 automobilov.

Najobľúbenejším modelom roku 2007 bol Swift (predaných 2 436 kusov), ďalej SX4 (1 110 kusov), Ignis (985 kusov), Grand Vitara (120 kusov), Jimny (57 kusov) a Liana (1 kus).



Otvorené dve nové centrá Suzuki: Služby zákazníkom na najvyššej úrovni



Značka Suzuki patrí v uplynulých rokoch k najdynamickejšie rastúcim automobilovým značkám na slovenskom trhu. K dnešnému dňu sa na Slovensku nachádza 20 predajných miest. Prioritou značky je s rastúcou obľúbenosťou a rastúcim počtom predaných automobilov zvyšovať úroveň služieb poskytovaných zákazníkom, a to na najvyššej úrovni v nových predajno-servisných centrách Suzuki.

Služby v najnovších centrách Suzuki už môžu zákazníci využívať aj v mestách Trnava (Auto TT) a Michalovce (Stavena Michalovce).

Samozrejmosťou ich vybavenia sú okrem predajných priestorov automobilov aj najmodernejšie diagnostické a servisné prístroje a zariadenia, dielne na montáž autodoplnkov, priestory na ručné umývanie áut a administratívne priestory.

Bezpečný Splash

V najnovších výsledkoch nárazových testov Euro NCAP získal Suzuki Splash 4 hviezdičky za ochranu predných pasažierov s celkovým súčtom 30 bodov (13 za čelný, 16 za bočný náraz a 1 bod za pripomínanie nezapnutých bezpečnostných pásov). Za ochranu detí dostal 3 hviezdičky a 32 bodov a výborný výsledok dosiahol v ochrane chodcov, keď predný nárazník získal maximálny počet bodov za ochranu nôh. Celková známka 3 hviezdičky a 19 bodov patrí medzi najlepšie v segmente.



Suzuki – špičkové technológie, elita v motoršporte

Japonská spoločnosť Suzuki sa dlhodobo angažuje vo vrcholových motoristických športových podujatiach. Ide predovšetkým o rely, preteky cestných motocyklov kráľovskej triedy Moto GP a v pretekoch do vrchu Pikes Peak. V priebehu posledných troch rokov získal tím Suzuki dvakrát titul šampióna na Svetovom šampionáte juniorskej rely s modelom Suzuki Swift S1600. Na základe týchto úspechov vstúpilo Suzuki do Svetového šampionátu rely. Už v prvom súťažnom kole sa tím Suzuki uviedol ziskom prvého bodu a tím odštartoval úspešný začiatok celej série 2008. Víťazstvo a zároveň aj svetový rekord v prete-



Hayabusa za 416 000 Sk

koch do vrchu Pikes Peak budú zapísané aj do Guinnessovej knihy rekordov. Vo svetovom šampionáte Moto GP obsadil tím Rizla Suzuki tretiu pozíciu v pohári



SX4 1,6 4x4 s klimatizáciou zadarmo

konštruktérov Moto GP 2007. Pri vývoji modelov Swift a SX4 zohrali dôležitú úlohu aj skúsenosti z pôsobnosti v JWRC.

Športovú DNA a získané technické skúsenosti zo špičkových súťaží zároveň prenáša Suzuki do výroby svojich produktov. Zaraďuje sa medzi spoločnosti, ktoré využívajú najmodernejšie hi-tech technológie na dosiahnutie špičkovej kvality a spoľahlivosti. Ide napr. o počítačové simulácie vrátane testov aerodynamiky, crashtestov a kolízií vozidiel s chodcami. Len tak mohli vzniknúť automobily patriace vďaka svojmu dizajnu, technike a vlastnostiam k špičke na viacerých trhoch: Suzuki Swift, Grand Vitara a SX4.

Suzuki ako jedna z mála spoločností na trhu vyrába zároveň automobily aj motocykle. Jednotkou v „superšportoch“ je

Hayabusa GSX-R 1300, ktorá disponuje doposiaľ neprekonanými parametrami. Tento motocykel s výbornou aerodynamikou je vybavený 4-valcovým motorom s objemom 1 299 cm³ a výkonom 201 koní. Hayabusa je najrýchlejšia sériovo vyrábaná motorka s jedinečným vzhľadom, digitálnym systémom vstrekovania paliva a kompaktným motorom uloženým v dvojito hliníkovom ráme. Skvostom vo svojej kategórii je aj Suzuki B-King – najsilnejší „naháč“ na trhu. Kombinuje atraktívny dizajn a štýl s výkonom motora o objeme 1 340 cm³. Je ideálnou kombináciou vynikajúceho krútiaceho momentu a zrýchlenia v celom rozsahu otáčok motora.



B-King za 426 000 Sk

Suzuki je vďaka špičkovým technológiám, športovej DNA a emocionálnemu dizajnu čoraz úspešnejšia nielen na Slovensku, ale aj na globálnom celosvetovom trhu.

Suzuki Equator

Neustály veľký dopyt po pick-upoch v Amerike donútil Suzuki prvýkrát v histórii značky vstúpiť aj do tohto segmentu. A hoci má japonská značka s terénnymi automobilmi nemalé vlastné skúsenosti, Equator nevychádza zo žiadneho z ich modelov, práve naopak, vnútornosti si vypožičal od ďalšieho japonského veľikána v kategórii teréniakov - Nissanu Frontier (u nás Navara). Novinku v podobe konceptu mohli prvýkrát vidieť návštevníci autosalónu v Chicagu, avšak hneď v troch vyhotoveniach - RMZ4, Quad a Quay. Zatiaľ čo prvý je zameraný na milovníkov terénu, druhý zaujme skôr vojenským vzhľadom. Jediným dvojdverovým konceptom je Quay, určený na ťahanie prívesov, ktorý pôsobí ako najvernejšia podoba série verzie auta. To dostane do vienka dva motory, základnou pohonnou



jednotkou bude štvorvalec s objemom 2,5 litra s výkonom 112 kW/152 k a krútiacim momentom 232 Nm, isto zaujímavou ponukou bude štvorlitrový šesťvalec podávajúci výkon 192 kW/260 k a krú-

tiaci moment 281 Nm. Ten bude kombinovateľný aj s pohonom všetkých štyroch kolies a šesťstupňovou manuálnou prevodovkou, na výber ale samozrejme bude aj päťstupňový automat.

Splash





Nový Splash

prekvapí veľkosťou

Nové mini z dielne Suzuki odvezie štyroch dospelých, v meste poskytne výborný výhľad a obratnosť. Poháňajú ho malé, ale číperné motory a podobne ako Swift zlomí srdcia sympatickým výzorom.

To všetko za cenu od 279 000 Sk. Taký je nový Suzuki Splash, ďalší vydarený malý model japonskej automobilky, ktorý nanovo definuje kritériá v triede mestských automobilov.

Väčší ako vyzerá

Suzuki charakterizuje Splash ako univerzálny minivan a nie je ďaleko od pravdy, pretože Splash totiž nemožno nazvať klasickým reprezentantom kategórie mini, ani malých automobilov. Jeho karoséria ťaží z prvkov minivanu, hoci je iba o niečo dlhšia (3 715 mm) ako pri konkurenčných automobiloch. Aj dlhý rázvor (2 360 mm) prerastá iné miniautá. Splash je v porovnaní s nimi podstatne širší a v dĺžke prekonáva aj Swift. Označenie minivan je teda na mieste.



Mestské miniauto už dávno nie je úzkou škatuľou.



Spolu s bratom

Splash sa vyrába v rovnakom výrobnom závode a na rovnakej linke ako jeho starší brat Swift. Spoločné majú ale viac. Obe vozidlá spočívajú na platforme a odvozkou modelu Swift. Neznamená to však, že sú len prezlečenou verziou existujúceho auta ale autom s kompletne prepracovanou koncepciou. Splash môže byť poháňaný dvomi úplne novými benzínovými motormi alebo jedným naftovým.

Väčší ako konkurenti

Splash je novou alternatívou pre mladé rodiny. Už spomínaná výška a rázvor náprav z neho robia moderné a priestranné mestské vozidlo. Pre život v meste je dôležité, aby sa v ňom sedelo vyššie a bol z neho dobrý výhľad. Uvedomovali si to aj konštruktéri a preto vnútornú výšku v porovnaní so Swiftom zväčšili vpredu o 54 mm a vzadu o 47 mm, čím priestor pre hlavy pasažierov narástol asi o 30 mm. Podstatným prínosom vyššieho posedu je pohodlné nastupovanie a vystupovanie.

Nad vecou

Zásľuhou vysokej strechy narástol priestor v kabíne, pribudli odkladacie priestory a k celkovému pocitu priestrannosti prispieva nízko osadená palubná doska a na ňu nadväzujúca nízka hrana predných bočných okien. Prední pasažieri tak majú pocit, že sedia „nad vecou“. Striebornými pásmi lemovaný šikmý stredový panel je vkusne zakomponovaný do palubnej dosky. Ovládacie prvky sú vďaka jeho sklonu za denného svetla vždy dobre viditeľné a spolu s radiacou pákou v dosahu vodiča. Po štylistickej stránke ovládače a volant vychádzajú z doteraz známych prvkov značky Suzuki.



Interiér je veselý, ale praktický. Sedí sa vysoko, z auta je dobrý výhľad a všetky ovládacie prvky má vodič poruke.



Vnútny priestor ťaží z koncepcie Minivanu, čím sa Splash odlišuje od väčšiny konkurentov.

Kubík priestoru

S veselými farebnými poťahmi, veľkým rýchlomerom pred vodičom a otáčkomerom na „strašej nôžke“ pôsobí interiér rovnako roztomilo ako zvonajšok. Kvalitou vypracovania a materiálmi Splash konkuruje skôr malým autám B triedy. Nechýba niekoľko dostatočne dimenzovaných odkladacích priestorov. Prioritou konštruktérov bolo vyťažiť z rázvoru 2 360 mm maximum miesta pre posádku, pritom ostalo miesto na batožinový priestor objemu 178 až 202 l. Po sklopení zadných sedadiel priestor vďaka vysokej streche vzrastie na 1 050 l.

Sedí ako prikutý

Pri pohľade na vyššiu karosériu sa priam núka otázka, čo na to jazdné vlastnosti a stabilita. Naša odpoveď znie: všetko je v poriadku. Vozidlo s efektívne rozloženou hmotnosťou a relatívne nízkym ťažiskom netrpí nadmerným nakláňaním v zákrutách a už vôbec sa netreba obávať žiadnych zákerností. Navyše, súčasťou výbavy GS je aj ESP. Nie je ho však treba, pretože kombinácia komfortného pruženia (stará sa o to, aby vozidlo neposkakovalo pri prekonávaní nerovnosti) s minimálnymi prevismi a širokým postojom s kolesami v rohoch karosérie ho radí medzi najlepšie jazdiace a najzábavnejšie autá tejto veľkosti. O Swifte sme v súvislosti s jazdnými vlastnosťami popísali veľa chvály a nový Splash ide v jeho šľapajach. Radenie 5-stupňovej manuálnej prevodovky je ľahké a presné. Riadenie komunikuje tak dobre ako vo Swiftu.



Motory

Splash budú poháňať dva nové benzínové motory a turbodiesel 1.3 l. Z pohľadu ceny, výkonu a kultúry chodu asi najviac pôjde na dračku zážihový štvorvalec 1.2 s výkonom 63 kW/86 k a s krútiacim momentom 114 Nm. Spoločlivý motor s nízkym objemom je až prekvapivo živý, ako každý japonský motor má rád vysoké otáčky, ale neobťažuje pri nich hlukom posádku viac, ako by bolo únosné. Kultúra chodu je silnou stránkou aj základného benzínového trojvalca 1.0 (48 kW/65 k), samozrejme len v porovnaní s priamou konkurenciou. Na Slovensku sa Suzuki Splash začal predávať začiatkom marca.



Odkladacia schránka na vrchu palubnej dosky sa hodí na odloženie škatule s papierovými vreckovkami alebo iné drobnosti.



Batožinový priestor vyniká variabilitou a so sklopenými zadnými sedadlami dosahuje hodnotu 1 050 l.

DEFEND[®]LOCK



DEFEND[®]HOOK



DEFEND[®]LOCATOR



Stále v bezpečí

V Slovenskej republike denne zmizne približne 15 automobilov a dôjde v priemere k 32 vlámaniam. Chráňte svoje vozidlo proti odcudzeniu a vlámaniu!

DEFEND ponúka najširší sortiment zabezpečovacích systémov automobilov na slovenskom trhu. Vybrať si môžete od osvedčených mechanických zámkov radenia Defend Lock, cez elektromechanickú ochranu kapoty Defend Hook až po satelitnú ochranu vášho vozidla Defend Locator.

Všetky zariadenia DEFEND sú vysoko kvalitné, účinné, cenovo dostupné a vyznačujú sa ľahkým ovládaním. Súčasťou ponuky DEFEND sú tiež ďalšie služby ako je Defend Service, Defend Assistance, či Defend Garancia. Vďaka zariadeniam DEFEND získate zaujímavé zľavy na poisťnom.

Pokiaľ chcete komplexnú ochranu Vášho vozidla, žiadajte zabezpečenie Defend.

KOMPLEXNÉ ZABEZPEČENIE VOZIDIEL A NÁKLADNÝCH PRIESTOROV



DEFEND[®]
ZABEZPEČENIE VOZIDIEL

volajte zdarma: 0800 162 726

www.defend.sk

DEFEND PRODUCTS



Značka Suzuki ma oslovila svojim dizajnom, ale aj cenou.

„Nepatrím medzi vodičov, ktorí majú tigrie poťahy na sedadlách
a chlpaté vence na volante.“

Do autosalónu BMC Nitra vošiel rovnako razantne ako na javisko Slovenského národného divadla, keď ho vyhlásili za víťaza ankety OTO 2007 v kategórii „Spevák“. Rád si vychutnáva rýchlu a športovú jazdu, rovnako ako upokojujúce ticho a spev vtákov v lese. Líder a spevák nitrianskej skupiny Desmod – Mário „Kuly“ Kollár.

■ Nikdy si sa netajil svojou láskou k motorizmu. Svojej šance si sa chytil hneď v osemnástich rokoch?

Presne tak, lebo ja som bol jeden z tých náhlivých. Ale ja som si vodičák urobil počas vojny, vtedy sa to tuším volalo že „branecký“. Ja som robil „C“-čko, to je na nákladné autá, čiže som mal okamžite v osemnástke vodičák. Ale ešte som nemal auto a otec, ten nebol veľmi nadšený, aby mi to auto požičiaval. Takže som musel trochu čakať.

■ Určite ti ho ale párkrát požičal...

Ale áno, dokonca som ho po ňom aj zdedil. Bola to Škoda 105L a bola úplne fantastická. Vždy ma doviezla tam, kde som potreboval. Potom som mal „žiguláka“ 1500 a ten dopadol úplne neslávne. Bolo to veľmi dobré auto, ale na Jelenci mi ho rozstrieľal neznámy strelec. Vlastne, vtedy som s ním havaroval do nejakého odtokového kanála, z ktorého som nemohol vyjsť. A keď som ráno po neho prišiel aj s traktorom, tak už mal v sebe nejakých päť – šesť guliek. Takže boli vyletené sklá, dvere, úchytky a tak...

■ Čo potom?

Potom som si kúpil prvé „ozajstné“ auto. Bol to Ford Probe a vtedy som sa zamiloval do japonsko-amerických áut,

musím povedať. Lebo milujem aj japonské autá kvôli spoľahlivosti ich technológií a tiež americké autá. To nie sú autá z rozumu, ale autá zo srdca. Americké majú neskutočný dizajn, z toho som úplne šialený. No a tento Ford mal nádherný americký dizajn a pozor, pod kapotou motor Mazda. Oni to vtedy vyrábali v koprodukcii. Bol to úžasný benzínový 2,2-liter, v tom aute s vyklápacími svetlami som sa cítil ako kráľ. Vtedy mi srdce tíklo, ako keď dieťa dostane na Vianoce nejaký vysnívaný darček. Veľmi rád na neho spomínam. A myslím, že od tej doby som pod dvojlitrový objem motora ani nešiel.

■ Zo „žiguli“ do 2,2 litrového Ford Probe - to musel byť riadny skok. Nepodľahol si tej sile motora?

No, človek sa na tom musí naučiť trochu jazdiť, pretože nedá sa z takého auta len tak presedlať. Chvalabohu, bol to predný náhon, na rozdiel od „žiguli“, ale začal som už skúšať rôzne veci: napríklad na kruhovom objazde kedy ide auto do šmyku a v zime na parkovisku pred zimným štadiónom, tak tam som sa poriadne vybláznil – šmyky, hodiny a tak. Ale je to dobré, toto by som odporúčal každému vodičovi, ísť si takto na veľkú plochu, kde nie je žiadne auto a zistiť, ako sa vaše auto správa v kritických situáciách. Nielen tá ťažká noha na brzde, ale naozaj prerušovane brzdiť a ak ani to nepomáha, tak všetko pustiť a „kerovať“ len niekde pekne do záveja.

Boli už aj také situácie (smiech). Keď sa niekde potrebujem rýchlo presunúť, tak jazdím naozaj rýchlejšie, než je to povolené. Avšak, nikdy zbytočne neriskujem.

■ Patriš teda k adrenalínovým šóferom?

Pozor, to som bol! Do doby, kým sa mi nenarodil syn. Vtedy som už začal nad sebou rozmýšľať. Keď som sám v aute, dokážem jazdiť športovo, rýchlo, svižne, ale akonáhle veziem rodinu, tak jazdím úplne normálne. Samozrejme, nemám rád tých víkendových vodičov, ktorí v nedeľu vyťahnu z garáže nablýskanú Daciu, v oblekoch sa do toho napracú a presúvajú sa divokou päťdesiatkou.

■ Dokáže sa ťa zmocniť zlá predtucha až tak, že by si nesadol za volant?

Vyslovene až takto nie. Ale zažil som raz takú situáciu, že mi až zimomriavky behali po chrbte. Išli sme k môjmu svokrovi do Dudiniec a tam sa ide takými trocha neprehľadnými zatáčkami. Vtedy som mal Chrysler Grand Voyager a išli sme asi 140- až 150-kilometrovou rýchlosťou po takej úzkej cestičke, lebo som chcel prísť ešte pred zotmením. A zrazu mi prišla SMSka. Prázdna SMSka! Tak som spomalil na nejakých 90 alebo 80 km/h, lebo som si ju prezeral. Nemala ani číslo, ani nič. Úplne prázdna. A vtedy som vběhol do zákruty,





kde stál pokazený traktor s vlečkou. Kebyže idem tých stoštyridsať, stopäťdesiat, tak sa tam rozflákame celá rodina. Našťastie som to stihol ubrzdiť, no aj tak to bolo dosť divoké. Doteraz to neviem pochopiť, tú prázdnu SMS.

■ Chodieváš autom aj na rodinné dovolenky?

Jáj, to priam milujem. Chodievame do Chorvátska do jednej obľúbenej dedinky, kde nie je veľa turistov. Je tam úplný pokoj, nádherne čisté more. Vzďialená je asi 780 kilometrov a celú tu cestu šoférujem sám. Mám to rád, milujem šoférovanie, vychutnávam si to. Aj teraz, keď sme sa vracali z prvých koncertov nášho turné z východného Slovenska do Nítry, tak som viezol sem do BMC vrátiť čierne Iveco Turbo Daily, na ktorom jazdili aj Chinaski. To je neskutočné auto, ono ide 180km/h ani nevieš ako. Má to motor riadený počítačom a to zrýchlenie je úplne fantastické.

■ Viem, že na dlhých trasách máte ako kapela svojho vodiča. Je však v Desmode niekto, koho by ste nepustili za volant?

Hej, gitarista Rišo. Toho by sme nepustili za volant. Niežeby zle šoféroval,

ale nemá jednoducho absolútne, ale absolútne orientačný zmysel. Človek, ktorý zabľúdi z Nítry do Bratislavy, tak to už je úplne...

■ Keď sme spomenuli orientáciu, využívaš pri jazde navigačné systémy?

Ja všetko kombinujem. Mám už druhú navigáciu, ale mám rad aj mapy. Mapa má svoju vôňu, šuchot, postojíš na tom odpočívadle, pekne si ju rozťahneš a študuješ, kde si... Ale keď idem napríklad do Bratislavy a nepoznám každú uličku, tak tá navigácia je úžasná v tom, že si zadáš adresu a si hneď bum-bác pred vchodom.

■ Kedy a ako si sa prepracoval k značke Suzuki?

No ako som povedal, mne sa páčia dva druhy áut – americké a japonské. No a samozrejme, ako každý správny fanúšik automobilizmu som si pozrel film Rýchlo a zbesilo. Tým pádom ma japonské autá zaujali ešte viac. A značka Suzuki ma oslovila svojím dizajnom, ale aj cenou. Mne sa napríklad svojho času páčilo aj Suzuki Ignis a bol som z neho prekvapený. No ale potom sme sa s manželkou zamilovali do SX4-ky

z toho dôvodu, že je to šikovné auto čo sa týka rozmerov, dá sa povedať SUV, „štvorkolka“, čo sa mi veľmi páči. A hlavne mi išlo o to, že žena vozí syna do školy a často chodia sami dvaja. No a SX4-ka je neskutočne bezpečná a má pevnú konštrukciu karosérie. Ale má aj vyšší podvozok, tým pádom obrubníky nerobia problémy pri parkovaní.

■ Nadávaš za volantom a spievaš si s aute?

Áno, veľmi nadávam. Ale chvalabohu ma nikto nepočuje. Ale ja sa tak vyventilujem, hlavne keď sa zľaknem. A spievať si v aute? Iba keď niečo cvičím, ako napríklad teraz. Zajtra máme v divadle Aréna vystúpenie s IMT Smile „Pocta Jarovi Filipovi“, tak si opakujem text, aby som dostal do uší frázovalenie a tak. Väčšinou ale len počúvam muziku.

■ O tebe je známe, že si posúvaš latku neustále vyššie a vyššie. Aké sú tvoje ďalšie méty jednak v motorizme, ale aj v hudobnej kariére?

Čo sa áut týka, to ti aj ľudia tu z BMC Nitra môžu potvrdiť, že ja by som bral z každého modelu jedno. Najmä som prekvapený zo „svišťa“ (Suzuki Swift), to je hotová motokára. Inak neviem, už mám aj Hummera H3, to je ten najmenší z Hummerov. A pri ňom moja žena povedala, že už dokúpime asi len nejaký buldozér. Nuž, zamiloval som sa do veľkých áut, do off-roadov a SUV. Čo sa v tomto smere Suzuki týka, tak sa mi veľmi páči Grand Vitara.

A čo sa hudby týka, tak teraz už vidím trochu viac do reality, než kedysi. Ale sny musíš mať. A neviem, či s mojím „fejsom“ sa dá preraziť niekde do sveta a hlavne s mojou angličtinou, ktorú mám veľmi zlú a neovládam ju. Všetky pesničky, ktoré spievame anglicky, sa musím tvrdo nadrviť. Momentálne mám však taký cieľ, rozšíriť našu muziku do Čiech a Poľska, skrátka okolité štáty, kde je relatívne dobrá zrozumiteľnosť. Ale dokonca aj západné krajiny si rady vypočujú kapelu v jej rodnej reči. Tým si pre nich trochu exotický a zaujímavý na festivaly či na špecifické rockové podujatia.

Predzvest' symbolu II.

Suzuki odštartovalo prezentáciu avantgardného modelového radu Kizashi. Zatiaľ ide o štúdie, ale každá generácia prototypov Kizashi má k sériovému autu stále bližšie. Kým majú generácie skutočne sériovo vyrábaných áut životnosť približne päť rokov, koncepty Kizashi prichádzajú v oveľa rýchlejšom tempe.



Kizashi 2

Ohlas vstupu do kategórie vyššej triedy prezentovalo Suzuki už vlni na septembrovom autosalóne vo Frankfurte prvým modelom z radu Kizashi. Išlo o známy červený futuristický hatchback s dĺžkou 4,5 metra, posadený na nízko profilové 21-palcové pneumatiky.

Koncom októbra Suzuki prekvapilo odborníkov opäť, tentoraz na domácej pôde. Tokyo Motor Show je oficiálny názov prestížneho japonského autosalónu, ktorý navyše minulý rok oslávil 40-ročné jubileum. Práve tu malo premiéru ďalšie Suzuki budúcnosti – Kizashi 2. Príbuznosť s jednotkou je evidentná, hoci tentoraz ide o Crossover, či ak chcete Sport Wagon. Dĺžka 4 650 milimetrov, rázvor 2 850 milimetrov ostali zachované, ale Kizashi 2 je o 100 milimetrov vyššie. Silueta nič nestratila z dynamiky, ale vyššia svetlá výška dovoľuje od-



vážnejšiu jazdu aj po horších cestách. Dominantným prvkom perleťovo bielej štúdie sú lesklé 22-palcové disky so siedmimi lúčmi. Kým Kizashi predstavené vo Frankfurte poháňal dvojlitrový turbodiesel, Kizashi 2 má pod kapotou benzínový vidlicový šesťvalec DOHC s 24-ventilmi, ktorý má objem 3,6 litra.

V kombinácii so šesťstupňovou automatickou prevodovkou s možnosťou sekvenčného radenia a s pohonom štyroch kolies vytvára motor solídny potenciál a dostatočne dotvára dynamický dizajn karosérie. Kizashi 2 je pripravené aj na montáž dnes úplne najtrendovejšieho pohonu - hybridného.

Kizashi 3

Tesne po skončení najväčšieho európskeho jarného autosalónu v Ženeve, kde nechýbalo ani Kizashi 2, ohúrilo novinárov i návštevníkov už 20. marca v New Yorku ďalšie prekvapenie - Kizashi 3. Tentoraz nejde o relatívne nenáročnú prestavbu predchádzajúcej štúdie, ale o skutočný reálny model, ktorý má všetky znaky sériovo vyrábaných áut. Sami konštruktéri o ňom tvrdia, že sa doň podarilo aplikovať DNA s výkonných motocyklov Suzuki. Odtieň Kizashi Silver vydarenému sedanu naozaj pristane. Kizashi 3 má opäť vidlicový šesťvalcový motor s objemom 3 564 cm³ a ponúka nadštandardný výkon 300 koní.

Práve tu tvorcovia uplatnili skúsenosti z rýchlych motocyklov a v neposlednom rade aj z modelu Suzuki SX4 WRC, ktorý brázdí trate majstrovstiev sveta. Samozrejmosťou je preto aj pohon všetkých kolies a automatická šesťstupňová prevodovka s ovládaním pod volantom. Karoséria najnovšieho Kizashi má dĺžku 4 650 milimetrov a rázvor má hodnotu 2 800 milimetrov. Disky s priemerom 21-palcov a šírkou 9,5 palca majú deväť lúčov a obuté sú na nich pneumatiky s rozmermi 255/30.



Jarné novinky

Suzuki GSX-R600

Poriadne nabrúsená šestka

Trieda superšportových 600-viek patrí medzi najdôležitejšie nielen z pohľadu výrobcov, ale aj zákazníkov, ktorí po nich s obľubou siahajú. Už sme si pomaly zvykli na každoročné výrazné inovácie v tejto kategórii a v tomto roku sa modernizácii podrobila Suzuki GSX-R600.

V kategórii superšportov nestačí byť úspešný len na ceste, ale aj na pretekárskych okružoch. Práve snaha o dosiahnutie úspechov na pretekárskych okružoch je hnacím motorom vývoja v tejto triede a to, čo sa vyvinie na okružových špeciáloch sa veľmi rýchlo dostáva do sériovej výroby práve na superšportových motocykloch. Suzuki patrí v tomto smere medzi absolútnu špičku a na novej GSX-R600 nájdete množstvo techniky pochádzajúcej priamo z okruhu. Tento motocykel už tradične patrí medzi najagresívnejšie superšporty na trhu a nový model nebude výnimkou. Pre rok 2008 o nej výrobca hovorí ako o vôbec najvýkonnejšej 600-vke v jeho histórii. 125 k pri 13 500 ot./min je údajom, ktorý je zárukou, že pre konkurenciu je viac ako vyrovnaným súperom. Ako základ poslúžil kvapalinou chladený radový štvorvalec, ktorý sa objavil už na predchádzajúcej generácii, no bol podrobený výraznej modernizácii. Jedným zo spôsobov ako zvýšiť výkon je zvýšiť kompresiu a v prípade Suzuki narástla na hodnotu 12,8:1. K tomu pribudli aj nové kované piesty a sada irídiových sviečok NGK. Novin-



cena 336 000 Sk

ku je aj nový systém manažmentu motora S-DMS, ktorý bol prevzatý z minuloročnej novinky GSX-R1000 a umožňuje jazdovi tlačidlom na riadidlách vybrať si jednu z troch výkonových kriviek. Nové výfukové potrubie je opäť ukončené postranne vyvedenou koncovkou, tak ako na minulom modeli, no je o niečo dlhšia. Výfuková prívera, ktorá pomáha zvýšiť výkon motora v nízkych a stredných otáčkach, je umiestnená v strednej časti tohto komplikovaného výfukového potrubia. Samozrejmosťou je antihoppingová spojka, ktorá sa objavila už na minulej verzii.

Podvozku dominuje dvojité chrbticový rám, ktorý je poskladaný z piatich dielov a ponúka optimálny pomer tuhosti a flexibility. O pruženie sa starajú kom-

ponenty od renomovanej firmy Showa a oba konce ponúkajú plné nastavenie. Výkonný brzdný systém Tokico sa opiera o dvojicu 310 mm kotúčov, ktoré spoľahujú radiálne uchytené 4-piestikové strmene. Súčasťou podvozku je aj nový elektronický tlmič riadenia, ktorý upravuje tuhosť riadenia podľa okamžitej rýchlosti. Medzi prvky, ktoré sú samozrejmosťou na pretekárskych špeciáloch patria aj nastaviteľné stúpačky a nájdete ich aj na Suzuki. V tomto prípade si môžete zvoliť z troch rôznych polôh. Medzi prednosťami Suzuki určite patrí aj agresívny dizajn, ktorý momentálne patrí medzi to „naj“, čo táto trieda ponúka a presne vystihuje športový charakter motocykla. Jej športového ducha môžete zažívať už teraz, stačí navštíviť predajcu Suzuki.

Suzuki GSX-R750 - Legenda pokračuje

V ponuke každého výrobcu nájdete modely, ktoré majú špeciálny význam a svoje pevné miesto vo výrobnom programe. Pre Suzuki je to určite model GSX-R750, ktorý je už viac ako 20 rokov symbolom novodobých superšportov rady GSX-R. Tento model bude k dispozí-

cii od mája u slovenských predajcov a na prvý pohľad ho ťažko zaradiť do konkrétnej objemovej triedy, no v skutočnosti je asi najuniverzálnejším superšportovým motocyklom na trhu a ponúka masívny výkon superbikov kombinovaný s hravým ovládaním šestoviek. Kto raz podľahol to-

muto motocyklu, tak len ťažko hľadá rovnocenný motocykel v iných kategóriách. Nový model sľubuje ešte intenzívnejší zážitok a tohtoročné úpravy posunuli hranice možností tohto motocykla opäť citeľne vyššie. GSX-R750 je podrobovaná rovnakému 2-ročnému cyklu moderni-

zácie ako v prípade menšej GSX-R600, aj preto nie je podobnosť oboch modelov náhodná, ale ich vývoj prebieha spoločne. Motocykle tak nie sú podobné len po dizajnovej stránke, ale aj po technickej a aj v prípade 750-ky na vás čaká to najlepšie, čo Suzuki ponúka v podobe systému meniteľnej krivky výkonu (S-DMS), nového výfukového potrubia, ale aj elektronického tlmíča riadenia a výrazne inovovaného podvozku, ktorý nájdete aj na menšej 600-vke. Netreba zabúdať na mimoriadne vydarený dizajn, ktorý zvýrazňuje športový potenciál tohto motocykla. Rozdiel samozrejme pocítite po prvom pootočení plynovej rukoväte a čaká na vás výkon 150 k pri 13 200 ot., ktorý v kombinácii s ľahkým ovládaním a nízkou hmotnosťou (165 kg) predstavuje mimoriadne efektívne športové náradie nielen na okruhu, ale aj v bežnej premávke.



GSX-R750

cena 369 000 Sk

Suzuki DR125SM - Supermoto pre mladých

Stačí jeden pohľad a každému je hneď jasné, že pred sebou má skutočné supermoto so všetkým, čo k tomu patrí. Stačí si lepšie pozrieť všetky časti tejto atraktívnej 125-ky a hneď vidíte, že každému detailu sa venovala maximálna pozornosť. Či už ide o sedlo, efektne tvarované kapotáže alebo masívny tlmíč výfuku, všetko bolo podriadené najnovším dizajnovým trendom s maximálnou funkcionalitou. A to sú na stroji použité také vychytávky ako 17-palcové hliníkové odlievane ráfiky RK Excell skombinované s klasickými špicami. Rám zvarovaný z oceľových trubiek je rozumným kompromisom ceny a hmotnosti, a jeho geometria poskytuje typický posed a riadenie supermota. Výška sedla len 836 mm je zárukou veľmi dobrého prehľadu na ceste, ako aj ovládateľnosti v zákrutách. Kvalitné komponenty pruženia vám dovoľia aj jazdu v ľahšom teréne, čo k jazde na supermote rozhodne patrí. Vďaka výkonnému brzdnému systému, ktorý tvoria dve kotúčové brzdy s 250 a 220 mm perforovanými diskami a strmeňmi Nissin spomalíte s týmto motocyklom doslova na pár metroch. Srdcom motocykla je vzduchom chladený štvortaktný agregát o objeme 124 ccm. Motor samozrejme spĺňa všetky požiadavky, ktoré sú kladené na modernú pohonnú jednotku a okrem elektronicky riadené-

ho vstrekovania paliva je samozrejmosťou aj prídavné čistenie spalín pomocou katalyzátora. Nastavenie dávkovania paliva zabezpečuje vždy optimálny pomer so vzduchom a tým dovoľuje maximálne využiť energiu a zároveň aj splniť prísne emisné limity EURO 3. K zaujímavým technickým detailom pohonnej jednotky patrí napríklad veľmi tichá rozvodová reťaz s automatickým nastavovaním predpätia. Celkový obraz motocykla dotvára aj atraktívna prístrojovka „šitá“ v špor-

tovom strihu. Kompletne vybavené povinné osvetlenie pozostáva s klasických žiarovkových reflektorov vpredu i vzadu skombinovaných so smerovkami v čírom bielom dizajne. Trieda do 125 ccm sa teší v Európe mimoriadnej popularite a najmä pre mladých jazdcov je to prvá možnosť ako sa dostať do sedla dospelého motocykla. Slovenský trh nie je výnimkou a už teraz je isté, že Suzuki DR125SM si tu nájde množstvo priaznivcom. Dostupná v predaji od júla 2008.



DR125SM

cena 108 000 Sk



Splash

rozšíril oblohu nad Bratislavou

Dlho očakávaný model Suzuki SPLASH uviedla spoločnosť MSC – SUZUKI Slovensko, o. z., na slovenský trh začiatkom marca. Zaujímavosťou je, že predaj sa začal hneď po oficiálnej európskej premiére, ktorá sa konala na ženevskom autosalóne.



Pán Isao Ozawa, generálny riaditeľ jediného výrobného závodu Suzuki v Európe, privítal hostí a slávnostne otvoril Splash pártu.



O výbornú atmosféru sa staral Kuly so skupinou Desmod.



Zástupcovia slednej veľmoci, motoristickí novinári, boli zvedaví najmä na novinku Splash. Zľava Vladislav Jankú, František Bizoň, Vladimír Dimov s manželkou a moderátor spravodajstva STV Dodo Dúbravský.



Hostom boli v rámci medzinárodnej kuchyne ponúkané rôzne špeciality, medzi iným aj sushi.



Moderátorka večera Andrei Chabroňovej sa Splash páčil a rada nám v ňom pred objektívom zapózovala.



Vydavateľ časopisu Automagazín Ivan Mičko (vpravo) a vedúci príloh v uvedenom periodiku Štefan Rosíval počas večera vychutnávali príjemnú atmosféru.



Prekvapením večera bol ohňostroj.



Díleri áut značky Suzuki sa po práci uvoľnili a výborne bavili.

Predstavenie nového modelu slovenskej odbornej verejnosti sa konalo v Bratislave 13. 3. 2008 v Rotunde pod Slavínom. Suzuki Splash prítomným hosťom predstavil generálny riaditeľ jediného výrobného závodu Suzuki v Európe, pán Isao Ozawa. Príjemným večerom hostí sprevádzali moderátorky Andrei Chabroňová a Alexander Štefuc. Hlavným prekvapením bola populárna skupina Desmod, ktorej frontman Kuly bol predchádzajúci večer slávnostne ocenený soškou OTO. Po dobrých skúsenostiach Kulyho s modelom SX4 1,6 4x4, čo sám počas koncertu prezradil, zakúpil rovnaký model aj pre svoju atraktívnu manželku, ktorá ho v súčasnosti aktívne využíva.



Štúdio budúcnosti Suzuki na Tokyo Motor Show

X-Head

Samuraj, Jimny, Vitara sa stali medzi priaznivcami terénnych áut so športovým duchom pojмами. Štúdia X-Head nadväzuje na tradíciu offroadov značky Suzuki, ale zároveň ponúka oveľa väčšiu flexibilitu. X-Head môže byť vozidlom na voľný čas, navyše s atraktívnym dizajnom, v ktorom sa dá odvieť športové náradie, ale na malú korbu sa zmestí aj menší terénny motocykel. Druhou tvárou štúdie X-Head je jeho prípadné

úžitkové či pracovné využitie. Dokáže sa totiž zmeniť na čokoľvek od skriňovej dodávky, ktorá zásobuje horskú chatu, cez záchranné auto, až po malý žeriav. Štúdia X-Head má atraktívny interiér. Pod takmer štvorcovým multifunkčným volantom s hrubým vencom je palubná doska takmer celá tvorená modrým displejom. Aj avantgardne tvarované sedadlá podobne ako celý interiér sú vo-deodolné. X-Head teda prejde všade.

Pixy + SCC

Riešením komplikovanej mestskej dopravy sa zaoberajú mnohí odborníci, ale efekt je zatiaľ minimálny. Hromadná doprava je nepružná, nespohľadlivá a nakoniec aj drahá. Navyše je ovplyvnená dopravnými situáciami takmer rovnako ako individuálna doprava. Výhoda operatívneho presunu je teda relatívna. Riešením nie sú ani bicykle či pohyblivé chodníky. Na autosalóne v japonskej metropole predstavilo Suzuki novú filozofiu mestskej dopravy. Dá sa charakterizovať ako dvojstupňová, tvoria ju totiž dva dopravné prostriedky, ktoré spolupracujú. SCC je miniauto určené na stredne veľké vzdialenosti v meste, do ktorého



sa zmestia ďalšie dve mikroautíčka zvané Pixy. Pixy je jednomiestne pre-miestňovadlo, ktorým sa dá nízkou

rýchlosťou jazdiť aj po fabrikách či väčších budovách. Chráni však svojho majiteľa aj pred nepriazňou počasia.

Palette

Ďalšou alternatívou mestskej hromadnej dopravy, ale najmä bežných áut, ktorými zbytočne v meste zaberať miesto, je miniauto Palette. Napriek malej dĺžke iba 3 395 milimetrov má relatívne veľkorysý rázvor 2 400 milimetrov, preto majú dvaja dospelí a dve deti, ale dokonca aj štyria dospelí miesta naozaj dosť. Zadné sedadlo sa dá poskladať a uložiť do podlahy batožinového priestoru. Vtedy vznikne v relatívne vysokom aute aj miesto na odvoz bicykla. V stiesnených podmienkach dnešných miest príde vhod aj vzadu posuvné dvere na oboch stranách. Na pohon slúži spaľovací trojvalcový 12-ventilový motor s objemom iba 0,6 litra.



Mio

Za skutočné minivozidlo, alebo ak chcete pojazdné kreslo, môžeme pokladať Suzuki Mio. Rozmery je síce malé, odvezie iba jednu osobu, ale použitou technológiou na pohon patrí medzi technologickú špičku. Spaľovaním alkoholu sa vyrába vodík, ktorý sa používa na výrobu elektrickej energie. Tá napája Li-on batériu, z ktorej elektrická energia poháňa kolesá. Na štyri litre roztoku vody a liehu sa dá prejsť až 60 kilometrov.



Suzuki robíme dobré meno

Foto: Ján Súkup, Štart foto



■ Aká bola vaša cesta k vrcholovému hokeju?

Pochádzam z Bratislavy a od malička som hrával futbal i hokej. Prešiel som všetkými žiackymi i mládežníckymi kategóriami v Slovane Bratislava. V roku 1969 som narukoval do Dukly Prešov, ktorá hrala v tom čase druhú ligu. Vydal som sa teda hokejovou cestou a hrával som až do roku 1981. Vtedy sa začala moja trénerska kariéra. Prešiel som všetkými trénerskými postami od prípravky, ktorú som trénoval na konci aktívnej hráčskej kariéry, cez dorastenecké, juniorské kategórie až po mužov v extralige. Skúsil som aj zahraničie a tri roky som trénoval vo Viedni. Dušan Pašek, vtedajší prezident zväzu mi v roku 1997 ponúkol prácu v našich juniorských reprezentačných výberoch. Mal som totiž skúsenosti ešte s federálnymi juniorskými reprezentantmi v bývalom Československu. S pánom Strakom som trénoval československé juniorské výbery. Teraz trénuje výber slovenskej reprezentácie do dvadsať rokov, ktorý je z časti aj extraligovým družstvom.

■ Mohli by ste priblížiť, čím sa líši hra juniorov od seniorov?

Každá veková kategória má svoje špecifiká. Samozrejme hlavným rozdielom medzi mládežníckym hokejom a seniorským sú skúsenosti. Rozdiel je v technickom prevedení i v taktike a najmä v individuálnych činnostiach. V mládežníckej hre prevláda korčuľovanie, je tam väčšie nasadenie, zdravá agresivita, ktorá sa pomaličky s vekom stráca. Juniori situácie riešia po technickej i taktickej stránke rozdielne.

■ Ako vznikla myšlienka, že výber 20-ročných bude hrať extraligu? Je to bežné napríklad v zahraničí?

Podobne to majú to v Bielorusku, v iných modifikáciách aj Fíni a Švédci. V USA hrá výber 18-ročných v juniorskej súťaži. Skúsenosti s tým, že juniorské mužstvo hrá ligu, majú aj Poliaci aj Švajčiari. Toto naše riešenie na zvýšenie

úrovne juniorského hokeja sa ukázalo ako veľmi vhodné. Dnes zapracovávame do seniorského extraligového prostredia 24 hráčov, ktorí pravidelne nastupujú na tieto ťažké zápasy. To v minulosti nebolo zvykom. Liga nám starne, 35-40 roční hráči tu hrávajú a takto dostávajú mladí nové príležitosti. Rozšíril sa nám výber hráčov smerom k reprezentácii.

■ Hrali chlapi v závere hlavnej časti extraligy inak ako na začiatku?

Samozrejme, ten pokrok bol veľmi výrazný. Na začiatku nám všetci hovorili, že toto mužstvo bude so seniorskými mužstvami vysoko prehrávať. Že rozdiel v kvalite bude veľmi výrazný. Nepotvrdilo sa to. Výsledky neboli až také strašné. Odohrali sme veľmi dobré zápasy s dobrými výsledkami so seniorskými mužstvami. Zaznamenali sme aj víťazstva a v reálnom hracom čase aj remízy. Potvrdila sa schopnosť tohto projektu. A ukázalo sa to aj na majstrovstvách sveta. Na začiatku niektorí skeptici vyslovili obavy, že výkonnosť nebude na takej úrovni, aby si mužstvo zaslúžilo účasť v A skupine. My sme však druhú skupinu vyhrali bez straty bodu s vysokým skóre. A hlavne bez problémov.

■ Ako organizujete družstvo?

V minulosti to bolo tak, že ak sa mladí muži po skončení juniorského veku nemohli uplatniť v extralige, odchádzali do juniorských kanadských mužstiev, do Čiech... Vytvorením nášho družstva sa možnosti rozšírili. Samozrejme bola tu prvý rok nedôvera. Najmä u chlapcov s vidinou NHL. Teraz, keď projekt úspešne funguje, hlási sa nám čoraz viac chlapcov. Domovský štadión je v Púchove, kde nám veľmi vyšli v ústrety. Zre-novovali tam staručký zimný štadión. Vytvorili pre nás podmienky. Chalani majú k dispozícii celý štadión s celým komfortom od prezliekárni, šatní, rozsvietenia, miestnosti na videorozbor. K tomu sa pripojil hotel Villi, kde máme dve poschodia. Chalani tu obývajú dvojpostelové izby s plným komfortom, s chladničkou a televízorom. Podmienky sú teda doslo-



Jozef Frührauf, tréner slovenskej reprezentácie hráčov do 20 rokov, účastníkov slovenskej extraligy

va na svetovej úrovni. Dôležité sú však aj interpersonálne vzťahy. Najmä v takom prostredí, kde sú chlapi 24 hodín spolu. Voľno majú iba v jediný deň, pondelok. Vtedy si musia vybaviť svoje školské povinnosti i osobné záležitosti. Veľmi dôležitá je regulácia vzťahov. Samozrejme vznikajú aj konflikty, to sa v kolektíve stáva. Riešime to okamžite. No za ten rok, čo sme spolu, sme nemuseli riešiť žiadne vážne veci. Pracujeme aj so psychológom, chalani majú plnohodnotný život profesionálneho športovca. Trénujeme v utorok, v stredu štvorházovo, vo štvrtok dvojházovo. V piatok a v nedeľu sú zápasy. Času na nejaké výstrelky ani veľmi niet. Celá ich i naša snaha je zvyšovať svoju športovú výkonnosť.

■ Čo je na práci trénera najťažšie?

Dôležité je poskladanie mužstva, aby tí chalani pasovali po každej stránke. Po športovej aj ľudskej. Aj tréner musí byť psychológ. Naši hráči ešte nie sú zrelí dospelí, ale ani deti. Majú dosť vyhrané názory, ktoré niekedy nekorešpondujú s reálnym životom. Musíme ustrážiť, aby sa chlapi vyvíjali v každej oblasti. Športová príprava je zameraná na to, aby najmä po technickej stránke zvládali náročné medzinárodné a extraligové zápasy. Teší ma, ak sa mojím hráčom darí

aj ďalej. V januári nás opustilo osem hráčov, ktorí sa etablovali v slovenskej extralige a stali sa platnými hráčmi.

■ Je na Slovensku dostatok mladých hokejistov? Máte si z čoho vybrať?

Je to diskutabilné. Potrebujeme hráčov na vysokej úrovni, porovnateľnej so zahraničím. Chlapci musia spĺňať požiadavky kvality medzinárodného hokeja. Chceme uspieť na majstrovstvách sveta i obstať čo najlepšie v extralige. Hráči musia splniť tieto kritériá. Alebo treba s nimi vedieť pracovať tak, aby v krátkom čase túto výkonnosť vedeli dosiahnuť.

■ Aká je úroveň slovenskej extraligy?

Myslím si, že dobrá. Veď napokon v poslednom ratingu sme skončili na piatom mieste. Za Fínskom, Ruskom, Českom. Dokonca azda pred Švédskou ligou, určite pred Švajčiarskou. Dokázal to aj Slovan Bratislava, ktorý v Petrohrade bojoval o finále.

■ Ako sa žije Bratislavčanovi v Prešove?

Zvykol som si, našiel som si tu veľa dobrých kamarátov. Je tu príjemné prostredie. Syn sa mi odsťahoval do Bratislavy, lebo si tam našiel prácu, takže som často aj tam.

■ Jazdíte často autom?

Som v podstate stále na cestách. Mám aj nejaké skautské povinnosti vo vyhľadávaní hráčov, preto najazdím mesačne asi 4 000 kilometrov. Šoférovanie mi je blízke, robím to rád a relaxujem pri tom. Delím autá a ich vodičov na našich cestách do troch kategórií. Tí prví majú autá vyšších tried a naháňajú sa po cestách dosť drastickým spôsobom, potom sú tu kamióny, ktoré sa pospájajú tri-štyri a nedajú sa predbehnúť a nakoniec sú tu neskúsení víkendoví vodiči. Ale v podstate sú naši vodiči takí, ako všade na svete. Z Bratislavy do Prešova chodím najradšej cez Nitru a Čertovicu.



■ A akú úlohu hrá v hokeji Suzuki?

Sme radi, že projekt s mladými hráčmi sa podujalo podporiť Suzuki. Chlapci sa odvdáčili dobrým výkonom na ľade, čo si všimli aj odborníci na Slovensku aj vo svete. Myslím si, že značke, kto-

rú nosíme na dresoch, robíme výkonomi na ľade dobré meno, podobne ako automobiloví pretekári. Suzuki je dobrá značka, aj náš manažér Roman Ulehla si kúpil Suzuki Vitara a tréner Štefan Mikeš dve motorky.



Športovému interiéru štýlisticky zladenému s exteriérom dominuje uhladená, akoby okřídlená palubná doska. Pod ňou zaujme centrálny displej audio sústavy, klimatizácie a navigačného systému z tekutých krištáľov. Rýchloamer aj otáčkomer sú obsiahnuté v jednom kruhovom meracom prístroji pred vodičom.

Nová hviezda

Autosalón v Ženeve opäť naznačil niekoľko nových trendov, okrem iných aj silnejúci návrat k malým autám.

Tie sú potrebné jednak na splnenie flotilových hodnôt spotreby, ale aj na preniknutie do nových segmentov nasýteného európskeho trhu. Malé autá v technicky „odľahčených“ verziách sú navyše vhodné aj pre trhy rýchlo sa rozvíjajúcich štátov Ázie a latinskej Ameriky. Okrem čínskeho trhu sa pozornosť veľkých značiek obracia aj k Indii. Práve tam mala na januárovom autosalóne Auto Expo v Dillí premiéru štúdia Suzuki A-Star. Sériová verzia tohto malého, športovo ladeného automobilu sa začne vyrábať v spoločnom indickom podniku Maruti-Suzuki koncom tohto roka. Do Európy príde začiatkom roka 2009. Nový 5-dverový „drobček“ s ostrým výrazom a istou dávkou indickej príchute bude

najmenším automobilom v ponuke Suzuki, pričom automobilka s ním ráta ako s piatym celosvetovým strategickým modelom popri vozidlách Splash, Swift, SX4 a Grand Vitara. Tomu nasvedčujú aj jej ambiciózne plány. Od marca 2010, kedy má nabehnúť plná kapacita výroby, chce z neho ročne produkovať 960 000 kusov.

Koncept Suzuki A-Star je výsledkom spolupráce japonských a indických dizajnérov. Dominantný európsky charakter preto vhodne dopĺňajú indické a japonské fragmenty, ktoré robia toto auto zaujímavým a akceptovateľným pre viaceré kultúry. Pod aerodynamicky efektívnou karosériou sa ukrýva úplne nový benzínový trojvalec objemu 1,0 litra,

spĺňajúci pripravovanú emisnú normu Euro 5. V kombinácii so štandardne montovanou 5-stupňovou manuálnou prevodkou vyprodukuje len 109 g/km CO₂. Viac technických informácií zatiaľ nepoznáme. Suzuki uvažuje aj nad ponukou naftového motora, dôverne známy 1,3-litrový štvorvalec DDiS od Fiatu to ale vraj z enviromentálnych dôvodov nebude.

Suzuki vyrába automobily v Indii od decembra roku 1983 a podľa oficiálnych informácií si drží viac ako 50-percentný podiel na trhu. Okrem produkcie tam plánujú Japonci rozširovať aj vývojové kapacity s cieľom vytvoriť jednu z kľúčových základní globálnej expanzie značky.



Vstup Suzuki do WRC

Úspechy na poli medzinárodného motoristického športu sú pre najvýznamnejšie automobilové značky sveta otázkou prestíže. Suzuki si z nepreberného množstva disciplín zvolila jednu z najnáročnejších, ale zároveň najkrajších - automobilové súťaže WRC. Disciplínu, v ktorej jazdec, spolujazdec a automobil musia byť v stopercentnej symbióze, aby mohli poraziť čas.

■ Suzuki v prvej lige

Každoročné otvorenie novej sezóny majstrovstiev sveta v rely je plné očakávaní. Najstaršia automobilová súťaž na svete - Rallye Monte Carlo - bola svedkom historického vstupu značky Suzuki so špeciálom SX4 WRC do „prvej ligy“. Po testovacích štartoch v minulej sezóne sa tím predstavil v nových farbách a s novými zverencami. Dôvera padla do rúk dvoch severských jazdcov - Fína Toniho Gardemeistera, disponujúceho skúsenosťami z továrenských tímov Seat, Škoda či Ford, a mladého Švéda Per-Gunnara Anderssona, dvojnásobného víťaza juniorských majstrovstiev sveta (JWRC).

■ Historický okamih

Hneď prvý štart priniesol fantastický úspech pre Anderssona a stajňu Suzuki. Mladík prvý raz v živote sedel vo vozidle WRC s pohonom všetkých štyroch ko-

lies, no počínal si výborne a v cieľi sa tešil zo zisku historicky prvých dvoch bodov do hodnotenia pohára konštruktérov. „Ešte sa musím veľa učiť, ale pri premiére som nemohol dosiahnuť viac,“ tešil sa P-G. Andersson po dojazde do cieľa. „Získať body pri prvom štarte s novým autom je fantastický úspech. Pred Rallye Monte Carlo som so „štvorkou“ najazdil iba niekoľko kilometrov. Až tu som sa učil ovládať špeciál WRC. Ešte máme kde pridávať, ja aj auto“, sebareflexívne dodal Andersson. Menej šťastia mal Gardemeister, ktorému sa v minulosti na tunajších úzkych asfaltkách darilo. Kolísajúci výkon motora a problémy so spojkou prinútili tím, z obáv o možné väčšie poškodenie agregátu, svojho zverenca zo súťaže stiahnuť. „Monte Carlo je pre nás veľkým krokom vo svete WRC. Chcem pogratulovať Per-Gunnarovi i Tonimu za výborne odvedenú prácu. Fakt, že Andersson získal body pri svojej premiére s vozidlom kategórie WRC je neuveriteľný,“ uviedol na margo premiéry šéf tímu Nobuhiro „Monster“ Tajima.

■ Úspešní aj vo Švédsku

Po Monte Carle sa kolotoč majstrovstiev sveta presunul do Švédska. Súťaž preslávená bohatou snehovou nádielkou, nízkymi teplotami a vysokými priemernými rýchlosťami tentoraz neukázala svoju pravú tvár. Organizátorom robil pred štartom veľké vrásky na čelách nedostatok snehu. Ten nakoniec tesne pred štartom napadol, ale teploty prekračujúce nulu znamenali pre súťažiacich doslova pohromu. Veľký ubytok snehovej pokrývky dokonca prinútil organizačný tím zrušiť niekoľko rýchlostných skúšok.

Suzuki zažilo vo Švédsku malé déjãvu. Scenár bol ten istý ako v Monaku. Jeden jazdec získal body, druhý musel predčasne odstúpiť. Tentoraz sa viac dario skúsenému Tonimu Gardemeisterovi. Fín útočil zo zadných pozícií a už po prvej etape mu patrila bodovaná ôsma priečka. Túto pozíciu obhájil aj v druhej etape a v priebehu záverečného dňa si polepšil o jedno miesto, keď sa kvôli technickým problémom musel vzdať Matthew Wilson. „Je to veľmi príjemné. Zvlášť po nevydarenom Monte Carle,“ tešil sa v cieli Fín. „V druhej etape som sa nevyvaroval chyby a na okamih sme skončili mimo trate. Všetko ale nakoniec dobre dopadlo, a to je hlavné,“ dodal T. Gardemeister.

Menej dôvodov na radosť mal Per-Gunnar Andersson. Na svojej domácej súťaži nemohol predviesť, čo dokáže. Zabránil mu v tom nefunkčný motor, konkrétne prasknuté tesnenie pod hlavou valcov. Stalo sa tak v samom úvode. „Samozrejme, že som smutný. Myslím si, že byť technických problémov, mohol som sa tešiť z bodov aj ja,“ uviedol švédsky jazdec.

■ Rýchly koniec

Zpomerne chladného Švédska sa tímy a jazdci presunuli do rozpáleného Mexika. Súťaž hodnotená ako najbezpečnejšia v celom seriáli za rok 2007 dokonale preverila posádky i techniku. Rýchlostné skúšky na mexickej rely vedú do vysokých nadmorských výšok, kde je redší vzduch, čo znižuje výkon a výdrž motorov.



V Mexiku oslávil Toni Gardemeister svoj 100. štart na podujatiach seriálu majstrovstiev sveta. Úsmev na perách mu ale zakrátko zmizol, lebo z celkového počtu 354 meraných kilometrov fínsky pilot odjazdil iba asi 70. Jeho špeciál opäť trápili technické problémy. „Moja stá súťaž v kariére bude nanešťastie pamätná zo zlých dôvodov. Nemali sme možnosť ukázať, čoho sme schopní, lebo motoru od úvodných kilometrov chýbal výkon. Tímu sa príčinu určite podarí odhaliť. Nesmieme zabúdať na fakt, že auto je nové a čaká nás s ním ešte veľa práce,“ povedal Toni Gardemeister.

Iba o kúsok ďalej došiel Per-Gunnar Andersson. Ten predviedol výborný štart, keď mu najprv patrila ôsma, po druhej rýchlostnej skúške siedma a po tretej dokonca šiesta pozícia v priebežnom poradí. Aj pre Švéda sa meraný test číslo 4 ukázal ako kritický. Jeho motor vypovedal službu a hoci sa posádke po-

darilo dopraviť vozidlo do servisnej zóny, pohonnú jednotku mechanici už nedokázali oživiť. Po prvýkrát v sezóne sa tak stalo, že si tím Suzuki nepripísal ani bod do pohára konštruktérov a cieľ nevidel ani jeden špeciál WRC.

Češ „žltých“ zachraňovali juniori vo vozidlách Suzuki Swift Super 1600. Nové akvizície tímu sa ukázali vo výbornom svetle a obaja továrenskí jazdci sa v cieli postavili na pódium. Estónc Mõlder získal striebro, Poliak Kosciuszko bronz.

„S úvodom sezóny som spokojný. Dokázali sme, že môžeme konkurovať už etablovaným tímom majstrovstiev sveta. Auto je nové, preto sa nám nevyhýbajú technické problémy. Výkony našich jazdcov ukazujú, že ideme správnym smerom,“ zhodnotil pôsobenie Suzuki vo svetovom šampionáte šéf tímu Nobuhiro „Monster“ Tajima.



Pánska košeľa EXPLORING TEAM
bavlna/polyester, veľkosti: S-3XL
990F-OFSHT-veľkosť
Cena: 1 730 Sk

Kolekcia Suzuki

Vyberáme pre vás z aktuálnej značkovej kolekcie Suzuki vhodné doplnky na prichádzajúcu sezónu.

Doplnky Suzuki vynikajú vysokou kvalitou a štandardom. Objednať si ich môžete u každého autorizovaného diera Suzuki.

tričko



Pánske tričko ADVENTURE
bavlna, veľkosti: S-3XL
990F-OFTSH-veľkosť
Cena: 804 Sk

košeľa



Bunda vhodná pre mužov aj ženy, nepremokavá, vzdušná
veľkosť: XS-3XL
990F0-BLA90-veľkosť
Cena: 3 750 Sk

bunda



Tenisky SUZUKI
veľkosť: 36-45
990F0-BLU90-veľkosť
Cena: 2 580 Sk

Ceny sú vrátane DPH.



Čiapka ADVENTURE
bavlna
990F-OFCAP-000
Cena: 295 Sk

čiapka



Pánske hodinky
vodotesné, z nehrdzavejúcej ocele
990F0-WATCH-ME2
Cena: 3 070 Sk

hodinky

Dámske hodinky
vodotesné,
z nehrdzavejúcej ocele
990F0-WATCH-LAD
Cena: 1 511 Sk





Král' prichádza

Šesťročné úsilie technikov Suzuki prinieslo zaslúžené ovocie v podobe sériovej výroby jedného z najočakávanejších motocyklov posledných rokov. Svalnáč s označením B-King má motor z Hayabusy a agresívny dizajn, ktorý vzbudzuje rozruch všade, kde sa objaví.

Suzuki predstavila svoju koncepciu naháča treťieho tisícročia na výstave Tokio Motor Show 2001. Už vtedy bolo vidieť, že B-King na mnohých veľmi silno zapôsobil. Trvalo ale takmer šesť rokov, než technici doladili všetky detaily tak, aby sa mohla rozbehnúť sériová výroba. Prvé jazdné testy B-Kinga prebehli v lete na okruhu Eurospeedway Lausitz, kde si každoročne zmerajú sily tí najlepší jazdci MS superbikov. Tu sa mohol naplno rozvinúť obrovský potenciál tohto unikátneho stroja.

Text: M. Masničák
Foto: Suzuki

Povstaňte, kráľ prichádza

Pohonná jednotka nového kráľa naháčov bola vyvíjaná súčasne aj pre nástupcu legendárnej Hayabusy. O nadčasovosti riešenia jej predchodkyne svedčí fakt, že bez zmien bola v ponuke od roku 1999. Dozrel ale čas na zmeny, a tak bohaté skúsenosti z vývoja supersportových modelov boli využité u radového štvorvalca so zväčšeným objemom na 1 340 cm. Vo vnútri valcov s povrchovou vrstvou SCEM pracujú ľahké kovové piesty a titanové ventily. Elektronické vstrekovanie paliva spolupracuje so systémom SDTV. Je to dvojica škrtiacich klapiek, z ktorých jednu ovláda vodič a optimálnu polohu druhej riadi počítač. Mohutnému ťahu motora už v nízkych otáčkach pomáha aj výfuková prívera SET. Zatiaľ čo Hayabusa má viac ako 200 k, motor upravený pre B-Kinga dosahuje 184 k pri 9 500 ot/min. To je na svalnáča, ktorý má s plnou nádržou 259 kg poriadna porcia.

Pre radosť z jazdy

Hneď po príchode do boxov okruhu Eurospeedway sa nám naskytl úžasný pohľad na 40 pekne zoradených strojov. Silu, ktorá z nich vyžarovala ešte viac zvyrazňoval agresívny dizajn. Už po nasadnutí som sa cítil kráľovsky. Široké riadidlá mi padli hneď do ruky bez toho, že by som sa musel veľmi predkláňať. Stúpačky sú o niečo vyššie a vďaka tomu si škrtnú o asfalt len v poriadnom náklone.



Tuhý rám zvarovaný z hliníkovej zliatiny dobre spolupracuje s krásne tvarovanou kývačkou a plne nastaviteľným odpružením.



Prehľadne usporiadaný prístrojový panel pekne ladí s konzolou na palivovej nádrži.

Mohutná stavba B-Kinga je zárukou, že za bočné kryty nádrže si ľahko poskladajú kolená aj jazdci vyšších postáv. Exkluzívne pôsobí aj kombinácia prístrojového panelu s konzolou na nádrži. Okrem spínacej skrinky a tlačidla pre rolovanie v menu je na nej prepínač palivových máp. V polohe B má vodič k dispozícii 70 % výkonu, čo môže využiť napríklad pri jazde v daždi.

Nám našťastie počasie prialo. Už počas úvodných kôl, ktoré sme absolvovali za testovacím jazdcom Suzuki, som bol milo prekvapený, s akou ochotou sa tento musclebike vrhá do zákrut. Obrátená teleskopická vidlica pritom dokázala sprostredkovať dobrú spätnú väzbu od predného kolesa. Neutrálne správanie podvozku sa najlepšie prejavilo v technicky náročných pasážach. S krásne lineárnym nástupom motora dokázala pneumatika Dunlop so šírkou 200 mm

postupne preniesť na vozovku aj obrovskú porciu krútiaceho momentu. Samozrejme, keď niekto prudko pridá ešte v náklone, motorka to neustojí.

V strednej pasáži okruhu sa rytmicky striedali kratšie rovinky so 180-stupňovými zákrutami. Tu sa v tom najlepšom svetle ukázali radiálne štvorpiestiky Nissin. Vďaka ich jemnej dávkovateľnosti som mohol dobrzdovať aj v náklone. Vo výjazde z poslednej šikany pred cieľovou rovinkou sa posúvam až k opierke sedadla, aby som čo najlepšie odolával preťaženiu brutálnej akcelerácie. Zaľahnutý na nádrž v rýchlom slede radím štvorku a päťku. Pri 260-ke ale začínam intenzívne spomaľovať nielen prednou brzdou, ale aj motorom, aby som sa čo najpresnejšie trafil do tiahlej ľavej zákruty. B-King to zvláda bez najmenšieho zaváhania. Len škrtnutie stúpačky o asfalt pripomína slušný náklon.



B-Kinga ľahko spoznáte podľa mohutnej prednej časti so zabudovanými smerovkami.

Všetko raz končí

Aj kráľovská jazda v relatívnom bezpečí pretekárskeho okruhu. Ešte dlho po návrate domov vo mne doznievali úžasné pocity z ovládania tak výnimočného stroja. B-King je ukázkový príklad, ako je možné vďaka vyspelej technike bezpečne zvládať takú obrovskú silu. Samozrejme, chce to veľkú dávku skúseností a sebaovládania. Som presvedčený, že tohto naháča čaká skvelá budúcnosť. Ved' aj u nás je veľa motorkárov, ktorí sa chcú odlíšiť od šedého priemeru a s B-Kingom sa im to určite podarí.





Technické údaje Suzuki B-King

Typ motora:	kvapalinou chladený štvortaktný radový štvorvalec, rozvod DOHC, 16 ventilov
Zdvihový objem:	1 340 cm
Vrtanie x zdvih:	81 x 65 mm
Kompresný pomer:	12,5 : 1
Maximálny výkon:	135 kW (184 k) pri 9 500 ot/min
Najväčší krútiaci moment:	146 Nm pri 7 200 ot/min
Príprava zmesi:	vstrekovanie paliva
Zapaľovanie:	elektronické CDI
Štartér:	elektrický
Prevodovka:	šesťstupňová
Spojka:	viaclamelová v olejovej náplni
Sekundárny prevod:	reťazou
Rám:	dvojitý chrbticový, zvarovaný z hliníkových profilov a odliatkov
Odpruženie vpredu:	plne nastaviteľná upside-down teleskopická vidlica
Odpruženie vzadu:	plne nastaviteľná centrálna jednotka
Brzdy vpredu:	dvojité kotúčové o priemere 310 mm, štvorpiestikové radiálne strmene
Brzdy vzadu:	kotúčová s priemerom 260 mm, jednopiestikový strmeň
Kolesá:	trojlúčové z hliníkovej zliatiny
Pneumatiky vpredu:	120/70-17
Pneumatiky vzadu:	200/50-17
Rázvor:	1 525 mm
Výška sedadla:	805 mm
Objem palivovej nádrže:	16,5 l
Hmotnosť bez náplní:	235 kg
Cena:	426 000,- Sk

BMC Nitra



Ing. Pavol Chobot, riaditeľ



■ Čo znamená skratka BMC a ako vznikla?

Skratka BMC znamená BUSSINES MOTOR COMPANY. Logom je spojená so slimákom, ktorý však v žiadnom prípade nie je pre našu spoločnosť symbolom pracovného tempa, skôr nositeľa domu – teda výziev a ťažkých úloh.

BMC je zmluvným predajcom vozidiel Suzuki a Iveco a sídli niekoľko kilometrov za Nitrou smerom na Zlaté Moravce. Na horizonte je neprehliadnuteľnou dominantou. Spoločnosť BMC vznikla v roku 1993 a od vtedy prešla veľkým vývojom a viditeľnými stavebnými premenami. Dnes je BMC komplexom predajno-servisných služieb, ktoré majú to najmodernejšie prostredie i vybavenie a hlavne majú u klientov zvuk dobrého servisného strediska.

■ Odkedy predáva BMC automobily?

Spoločnosť BMC rok po svojom vzniku v novembri 1994 podpisuje zmluvu s Ivecom o oficiálnom zastúpení v predaji a servise tejto značky úžitkových vozidiel. Od tohto momentu sme dodali na slovenské cesty vyše 1 500 vozidiel Iveco a vykonali vyše 25 000 opráv. Počet predaných a servisovaných vozidiel nás prinútil k rozšíreniu a zvýšeniu úrovne predajných priestorov, servisných priestorov, ako aj zvýšeniu úrovne sociálneho zázemia pre klientov a zamestnancov firmy. Táto investícia bola daná do užívania v roku 2004.

■ Prečo prišlo rozhodnutie predávať značku Suzuki?

Po dobudovaní tohto predajno-servisného centra na Zlatomoraveckej ceste sme hľadali nové aktivity, v ktorých by sme naše doterajšie skúsenosti v predaji a servise motorových vozidiel vedeli využiť. Voľba padla jednoznačne na predaj a servis osobných automobilov Suzuki. Zastúpenie na predaj a servis sa nám podarilo získať koncom roku 2005. A prečo práve Suzuki? Pretože sú to vozidlá vynikajúcej kvality, krásneho dizajnu a prijateľnej ceny. Jednoducho sme chceli našim zákazníkom ponúknuť niečo výnimočné. Predajné úspechy týchto vozidiel nám potvrdili, že naše rozhodnutie bolo správne.

■ Aké sú Vaše skúsenosti s touto značkou?

Ako som už spomínal, Suzuki sú autá veľmi pekného dizajnu a japonskej kvality. O spoľahlivosti týchto vozidiel hovorí aj vyťaženie zamestnancov servisu, ktorí pracujú najmä na predpredajnom servise a pravidelných servisných prehliadkach. Návšteva zákazníka s poruchou na vozidle je výnimočná.

■ Ktorý model Suzuki je v Nitre najobľúbenejší?

Od podpísania zastúpenia so značkou Suzuki naša spoločnosť predala spolu vyše 500 vozidiel. Najobľúbenejším modelom je Suzuki Swift, ktorého

podiel na celkovej predaji je vyše 50 %. Vozidlá Suzuki si u nás kupujú zákazníci, ktorí toto vozidlo používajú ako druhé auto v rodine a často si ho kupujú hlavne „nežné polovičky“ a mladí ľudia. Máme zákazníkov, ktorí majú v rodine 2 a viac vozidiel Suzuki. Veľký priestor sa otvára pre značku Suzuki aj v predaji fleetových vozidiel pre firmy ako referenčných automobilov.

■ Aké je portfólio služieb firmy BMC?

Spoločnosť BMC okrem predaja vozidiel značky Suzuki a Iveco vyrába aj nadstavby na úžitkové vozidlá. V našich priestoroch práve prebieha výstavba novej haly na výrobu a montáž týchto nadstavieb.

■ Nie je nevýhodou poloha predajne mimo mesta?

Pri predaji vozidiel značky Suzuki vnímame našu vzdialenosť od mesta ako určitú nevýhodu. Na druhej strane však ak nás už zákazník navštívi, hovorí to o jeho vážnom záujme o kúpu auta našej značky. Aby sme sa aspoň čiastočne priblížili k zákazníkovi, otvorili sme predajné miesto v zábavno-obchodnom centre MAX Nitra. Tu zákazníkom predvádzame akciové modely a informujeme ich o všetkých novinkách. Ľudia tu majú možnosť auto si pozrieť, sadnúť si doň, získať informácie o cene a technických parametroch, a to všetko popri nákupnej prechádzke v OC Max.

■ Aké plány má firma BMC do budúcnosti?

Našou hlavnou úlohou je celková a dlhodobá starostlivosť o klienta. Naše priestory sú nadštandardné a takéto musia byť aj naše služby. Veľkú pozornosť musíme venovať neustálemu zdokonaľovaniu našich zamestnancov, či v servise alebo v predaji. A to po stránke odbornej aj osobnostnej. Naším hlavným cieľom je spokojnosť zákazníka. Ak bude spokojný a bude cítiť, že sme seriózna firma, ktorá si váži a poskytuje mu kvalitné služby, vždy sa k nám rád vráti.

Platíte leasing len raz ročne a užívajte si voľnosť počas celého roka



Zabudnite na mesačné splátky!*

Odteraz stačí len jedna splátka ročne a Vy si tak môžete užívať voľnosť počas celého roka. Využite našu ponuku na leasing s ročnou periodicitou splátok. Akontácia už od 25% z ceny vozidla, najbližšia leasingová splátka až o rok.

Akcia platí pre financovanie nových vozidiel po dobu 3, 4 alebo 5 rokov. Viac informácií získate na všetkých predajných miestach spoločnosti OTP Leasing a u autorizovaných dealerov značky Suzuki.

* Na leasingový produkt Ročné splátky sa vzťahuje povinné havarijné poistenie vozidla, ktoré je mesačne splácané spoločnosti OTP Leasing a.s.

Jazdite s nadhľadom s pohonom 4x4



19 cm

Suzuki SX4 1,6 GS 4x4 – limitovaná ponuka s jedinečnou cenou

V cene 532 000 Sk získavate nasledujúcu výbavu:

- inteligentný vypínateľný pohon 4x4
- stabilizačný systém ESP®, ABS a EBD
- CD s MP3 s ovládaním na volante
- elektricky ovládané okná a zrkadlá
- disky kolies z ľahkých zliatin
- automatickú klimatizáciu
- bezkľúčové otváranie a štart
- volant a radiacu páku v koži
- 6 airbagov
- hmlové svetlá a iné



cenové
zvýhodnenie
35 000 Sk

Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 • Bratislava, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 • Bratislava, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314
• Dunajská Streda, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 • Komárno, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 • Košice, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878
• Lučenec, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 • Malacky, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 • Martin, MIKONA, Tel.: 043/428 1491
• 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 CO₂ 173 g/km, kombinovaná spotreba paliva 7,1 l na 100 km.

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

Akcia platí do vypredania zásob.

ilustračné foto

