



Text: Jiří Baborský
jiri.baborsky@axelspringer.cz



Jsem jiný!

S novou přídí a drobnými vylepšeními vyrazí Suzuki Jimny do neuvěřitelné patnácté sezony své offroadové kariéry.

Vdnešní uspěchané době, kdy je auto s nadsázkou staré už týden po premiéře, si mohou dovolit dlouhověkost jen skutečné osobnosti. Jasně profilované modely, které nepodléhají módním vlivům, neřeší elektronická „cingrlátka“, ale přinášejí

majiteli funkční techniku bez zbytečných příkras. Auta jako Land Rover Discovery, Lada Niva, Mercedes třídy G nebo Suzuki Jimny. Ne náhodou jsou to všechno terénní vozy nejtěžšího kalibru, odhodlané plnit svou službu do roztrhání těla.

Jimny je z nich nejmenší. Druhé takové auto na trhu nenajdete. Neměří ani 3,7 metru, široké je, jako když dítě rozpaží. Díky tomu se protáhne kdejakou skulinou, proklíčkují mezi stromy a keři, ve městě také moc místa nezabere. I motor je v offroadovém světě unikátem. Malá benzinová třináctistovka o výkonu 63 kW důvěru nebudí, za celý týden ale ani jedinkrát nezaváhala. A to jsme ji nešetřili. Brodila se potoky i bahnem, skotačila v kopcích, skákala po kamenech a ani se nezadýchala. Síly má totiž jako turbodiesel. Točivý moment nastupuje ve velkém hned po rozjezdu, stačí se pohybovat kolem dvou tisíc otáček. Krátce odstupňovaná převodovka vybavená pro extrémní případy ještě redukuje dovoluje řadit pětku klidně v 60 km/h. Když jsme se drželi do stovky, jezdil jimny svižně a tiše

i po asfaltu. Jenom se u toho všetečně vrtí a poskakuje, v zatáčkách má člověk pocit, že se nemůže nepřevrátit. Suzuki si ale tvrdohlavě drží stopu a standardní zadní pohon neustělí ani na mokru.

Dálnice se ale jimnyu moc nelíbí – motor je vytočený nad čtyři tisíce, prává karoserie sebou šije v poryvech větru. Daleko vděčnější vám bude, když sjedete přes příkop do oranice a přes pole či lesy zamíříte třeba na hory. Tohle je revír, kde je jimny pánem. Načaná SUV, co se mu na dálnici smála, teď jen závidí. Na takový výlet do přírody mohou zapomenout.

Suzuki Jimny si zkrátka na nic nehraje. Stejně jako jeho předci, vyrábění od roku 1968, byl zkonstruován s jediným cílem – mobilizovat lidi žijící mimo asfalt. Spolehlivě, s minimálními provozními i servisními náklady. Přesně to dělá už patnáct let. A pokud na to přijde, z Prahy do Brna s ním po D1 nakonec taky dojedete. Když už nic jiného, klimatizaci a rádio máte v ceně...

Díky malým rozměrům je jimny v terénu úžasně obratný. Krátký rozvor zaručuje velký přechodový úhel 31°. Přední nájezdový úhel činí 34°, zadní 46°.



Interiér je užoučký, strohý, ale maximálně funkční a poctivě vyrobený. Ve standardu najdete klimatizaci, rádio, centrální zamýkání i elektrická okna.



Omlazený model dostal pohodlnější sedadla s modernějšími hlavovými opěrkami a v případě řidiče i s vyhříváním



Japonská tradice – dveře do kufříku se otevírají směrem k chodníku. Lehaučková sedadla sklápíte jedním pohybem.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec uložený vpředu napříč. Zdvihový objem 1328 cm³. Rozvod DOHC. 4 ventily na válec. Výkon 63 kW při 6000 ot./min, točivý moment 110 N.m při 4100 ot./min. Pohon zadních kol, elektronicky připojitelný pohon 4x4, redukce. Pětistupňová manuální převodovka. Nejvyšší rychlost 140 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 14,1 s. Emise CO₂ 162 g/km. Spotřeba města/mimo město 8,9/6,0 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 7,1 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2250 mm. Délka x šířka x výška 3675 x 1600 x 1705 mm. Provozní/užitelná hmotnost 1135/360 kg. Objem palivové nádrže 40 l. Pneumatiky 205/70 R15.

Objem kufříku 113/816 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky nebo 100 000 km, 6 let na neprozrazování karoserie. Cena testovaného provedení 419 900 Kč (metalíza za 10 000 Kč).

Základní cena 409 900 Kč

KONKURENT

Lada Niva 1.7/61 kW 235 900 Kč

TESTOVALI JSME

Jimny 1.3 JLX Comfort SM – 09/2008

HODNOCENÍ

- + Vynikající schopnosti v terénu, redukce, odolná rámová konstrukce, bohatá výbava, hladké řazení
- Horší komfort na silnici, nepřesné řazení, úzký interiér, vyšší cena



Zátah má odspodu jako diesel, je to však zážehová třináctistovka. Jezdili jsme za 7 až 8 litrů.

Nic mu nechybí

Malý vzrůstem, ale terénní výbavou velkán – Jimny sedí na tuhém žebřinovém rámu, kroucení tedy do jeho slovníku nepatří. K primárně poháněným zadním kolům lze stiskem tlačítka přičlenit přední pohon, a to i za jízdy (cca do 80 km/h). Podmínkou jsou přední kola rovná, nikoli v rejdu. Redukce dělá z benzinové třináctistovky siláka k pohledání. Řadí se opět tlačítkem, je třeba zastavit a kromě brzd sešlápnout i spojku. Jimny pak ochotně šplhá, až jsme měli dojem, že snad poleze po zdi. Malé spojce se tak výrazně uleví, autíčko se rozjede téměř na volnoběh.

