

# Auto TIP

MEMBER 0

## MAZDA 3 vs. OPEL ASTRA

ATMOSFÉRA PROTI TURBODMYCHADL



SUV iV



# ŠKODA

NOVÉ MODELY, NOVÁ STRATEGIE

### FORD PUMA

Návrat jména  
v jiném těle



### TATRA 603X

Verze Coupé  
se zrodu  
nedočkala



### SUZUKI JIMNY

Spolehlivá  
ojetina



**WAYMO** ROBOTICKÝ TAXÍK V USA





PARTNER RUBRIKY  
**AAA AUTO**

Průdch na kapotě byl původně ryze účelový a pojiil se vznětovým motorem. U později vyrobených vozů jej najde-  
te i u benzínu.



**Jindřich Topol,**  
regionální  
manažer výkupu  
**AAA Auto**

### Drží si cenu

V dnešní době kompromisních technických řešení a všemožných marketingem nazdobených crossoverů je jimny jedním z posledních mohykánů z časů účelové a poctivě postavených offroadů. Nenabídne nic víc než to, pro co byl sestaven. Žádný cestovní komfort, žádná extra výbava, žádná složitá elektronika. Pouze rámový podvozek s tuhými nápravami, nezníčitelný motor, kompaktní přehledná karoserie a bezkonkurenční průchodnost terénem. Právě pro svou přímocnost má početnou skupinu příznivců a vydobyl si status terénní legendy stejně jako předchůzí model Samurai. Na trhu ojetin dnes jde o překvapivě ceněné zboží, jehož hodnota v posledních letech už prakticky neklesá. Opravdu pěkný exemplář pod 150 tisíc téměř s jistotou nekoupíte a na roku výroby už vlastně skoro nezáleží. Ostatně kromě Lady Niva vlastně jimny nikdy ani neměl přímého soupeře. Z auta pro lesníky a offroadové nadšence se během let stal zajímavý youngtimer, který už zanedlouho bude snad i škoda týrat v terénu. Není proto divu, že loni uvedená nová generace způsobila na trhu poprask a je na rok dopředu vyprodaná.

**Suzuki Jimny (SN)**

# Ještě na něm vyděláte

**Na nový Suzuki Jimny si v současné době počkáte klidně rok. Zájem o tohle stylové auto je až nečekaný. Uvedné má dopad i na jeho předchůdce, který podražil.**

Původní jimny představovalo další evoluci tradičního modelu Suzuki SJ, někde pojmenovaný Samurai. Výroba reencizovaného jimny dnes již minulé generace probíhala v letech 1998 až 2018. Život modelu lze rozdělit do několika etap. Původní vozy, vyráběné první dva roky, poháněl motor G13BB. „Blok motoru pochází ze staršího samuraie, hlava se 16 ventilů, ale s rozvodem OHC je nová,“ říká na úvod Ing. Pavel Paur, jehož firma Suzukijimny se na tato unikátní auta ve Slaném již léta specializuje. V uvedeném roce dostalo auto zcela nový motor M13A, který dobře známe z hranatého swiftu. „Tohle se ale týká pouze aut vyráběných v Japonsku,“ upřesňuje Paur. Jimny se totiž montoval paralelně také v Evropě u španělské Santany. Specialitou Španělů byla otevřená verze cabrio, ale výroba zahrnovala i uzavřenou karoserii, takzvaný celoplech. „U španělských jimny je řada věcí jinak. To se týká třeba elektrických konektorů, které nejsou s těmi japonskými záměnné. Změn je ale mnohem více. Dnes to může majitelům trochu komplikovat život,“ upřesňuje Paur. Dodejme, že původní motor G13BB žil v autech vyráběných v Santaně až do roku 2005, kdy jej nahradil již vzpomínaný čtyřválec M13A.



**Verze do roku 2005 mají jinou palubní desku než později vyráběná auta. Na snímku novější provedení. Zcela dole na středním panelu jsou tlačítka ovládání pohonu všech kol.**

„Ten navíc v souvislosti s příchodem normy Euro 4 prodělal další změny. Novinkou se stalo proměnné časování rozvodu sání VVT a dále před hlavní katalyzátor přibyl menší, takzvaný startovací,“ vysvětluje Pavel Paur. Naproti tomu dvě lambda sondy má i původní verze splňující Euro 3. V letech 2004 až 2010 poháněl jimny také diesel. Jde o motor Renault K9K, proslulý kolabujícím common-raillem Delphi. „Tuto motorizaci dnes chtějí zejména lesáci či zemědělci.“

Ti prvně jmenovaní ale často tankují nafty pochybné kvality, což uvedený problém podporuje. Naopak aut po zemědělcích bychom se nebáli, neboť ti dnes používají kvalitní palivo.

Jimny nikdy nebylo vybaveno centrálním diferencialem. Pohon přední nápravy je tudíž vždy přiřaditelný, přičemž podmínkou jeho použití je kluzký povrch. Do roku 2005 se pohon připojoval mechanicky menší pákou (stejně jako v nové generaci). Od uvedeného data



## MOTORY

### 1.3 16V (G13BB)/59 kW

Původní motor se nabízel v japonských vozech do roku 2000, ve španělských do 2005. Zatímco blok je velmi odolný a zvládne najet astronomické porce kilometrů, u hlavy se při vyšším proběhu může vyskytnout zadřený vačkový hřídel. Nová hlava od Suzuki vyjde na 25 000 korun, starší dobrá na přibližně pět tisíc. Pohon rozvodů je řešen řemenem.

### 1.3 16V (M13A)/60/63 kW

Jednoznačně nejlepší motor pro jimny. Od roku 2005 plní

přísnější normu Euro 4, přičemž posílil o tři kW. Hlava je už dvouvačková, navíc s rozvodovým řetězem, o němž servis prakticky nevědí. Ani proměnné časování nabízené od roku 2005 nezlobí.

### 1.5 DDiS (K9K)/48/63 kW

Jediný diesel pochází od Renaultu a byl nabízen v letech 2004 až 2010. Jeho největší slabinou je nechvalně proslulý common-rail Delphi. Spasit vás může jen jakostní nafta, do níž doporučujeme přidávat ještě aditiva. I tak je o tuto verzi zájem, většinou mezi zemědělci a lesáky.



Dveře zavazdelníku se otevírají napravo. Na nich umístěná rezerva je ale dost těžká, čímž dochází k mírnému ohýbání pantů.

přešel výrobce na elektrické ovládání tlačítky. Součástí transferu je rovněž redukční převod. Jimny je až neskutečně odolným a spolehlivým autem. Když už na podvozku něco odejde, bývají to náboje předních kol, a to z důvodu, že je lidé nemažou. Následně zde vzniká koroze, dobře patrná na jejich kovových manžetách. „K mazání se používá grafitová

vazelína,“ dodává Paur. Přední náboje mají uvnitř volnoběžku, která za pomoci podtlaku umožňuje odpojit hnací hřídele, a tedy i přední diferenciál od kol při jízdě s poháněnou zadní nápravou. Tudíž třeba po silnici. „Velmi důležitá je také pravidelná výměna oleje v předním i zadním diferenciálu, jakož i v transferu, řekněme po ujetí 60 000 km. Tady ale hodně záleží na provozu. Pokud jezdíte v náročném terénu a v moku, je dobré to udělat dříve. Zejména přední diferenciál dostává zabrat, neboť vlhkost do něj snáze proniká přes náboje kol. Používá se olej pro hypoidní soukolí.

Jimny má vpředu i vzadu tuhou nápravu, vedenou podélnými rameny a panhardskou tyčí. „Občas se mění silentbloky podélných ramen, vpředu pak uložení stabilizátoru a jeho tyčky,“ dodává Paur. Karoserie vozu spočívá na tuhém žebřinovém rámu, s nímž je spojená celkem osmi šrouby v silentblocích. Největším nepřítelem jinak bytelného autíčka zůstává koroze. „U starších vozů napadá pod-

### SPECIFICKÉ PLECHOVÉ MANŽETY

Pod nimi se ukrývají náboje předních kol, které je třeba pravidelně mazat grafitovou vazelínou. V opačném případě je pokryje rez jako v tomto případě.



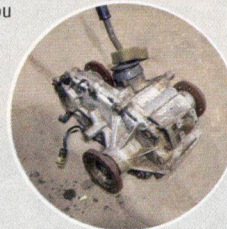
### NÁBOJE PŘEDNÍCH KOL V SOBĚ UKRÝVAJÍ VOLNOBĚŽKU

Axiálním posuvem nábojů ovládaným podtlakem dojde k odpojení kol od hnacích hřídelů při jízdě s poháněnou zadní nápravou. To snižuje spotřebu paliva a celkově pasivní odpory pohonu.



### TRANSFER S REDUKČNÍM PŘEVODEM

Pohon přední nápravy se u verze vyráběné do roku 2005 ovládal mechanicky pákou



### KOROZE ŠASI

Tohle je největší neřestí ojetých jimny. Koroze rámu v místě, kde je k němu přivařeno oko pro uchycení podélného ramene zadní nápravy. Důvodem je hromadění vody. Sice je zde drenážní otvor, ten ovšem bývá často ucpaný nečistotami. Tady je to ale zcela v pořádku.



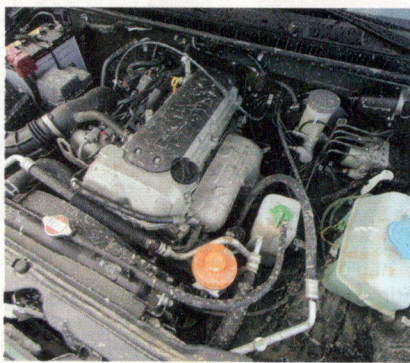
## NÁHRADNÍ DÍLY Suzuki Jimny 1.3 16V

Starší hlava válců motoru 5000 Kč • vstříkovač CR Delphi 4000 Kč • přední blatník 4000 Kč (bez laku) • kapota motoru 9000 Kč (nová), od 2000 Kč (starší), oboje bez laku

Zdroj: www.suzukijimny.cz, ceny jsou pouze orientační

### CENY OJETIN PODLE EUROTAXU

1998	1.3 4x2/59 kW	165 000 km	49 000 Kč
2006	1.3 4x4/63 kW	130 000 km	139 000 Kč
2016	1.3 4x4/63 kW	23 000 km	369 000 Kč



Motor M13A je skvělým pohonem. Vyznačuje se mimo jiné odolným rozvodovým řetězem.

lahu v zadní části nad výfukem a dále prostor, v němž jsou uloženy přední světlomety,“ říká Paur. „Bohužel rez hlodá také na rámu, a sice v místě, kde jsou k němu uchycena podélná ramena zadní nápravy. Tohle je už nebezpečné a taková auta běžně neprojdou na STK. Uvedený sklon k rezivění ještě podporují sami majitelé, kteří s autem často jezdí ve vlhku a blátě, ale zároveň je moc nemýjí, což je bohužel špatně,“ uzavírá povídání o Suzuki Jimny Ing. Pavel Paur.



Bezkonkurenční jízdní vlastnosti v terénu • velmi odolná mechanika • spolehlivá elektroinstalace • obecně spolehlivost • vzhled • množství zajímavých verzí • může mít samočinnou převodovku • vynikající zážehové motory • velmi dobrý opětovný prodej • pohon všech kol s redukcí • možnost individualizace • styl • vzhled • může být i jako cabrio



Na dlouhé cesty se nehodí (krátké převody, špatná aerodynamika) • jízdní vlastnosti na silnici • pouze přírůdkem pohon všech kol • miniaturní zavazadelník • sklony ke korozi • diskutabilní pasivní bezpečnost (sice nabízí dva airbagy, ale také zároveň tuhý rám) • diesel citlivý na palivo • kabina je pouze pro čtyři • vyšší hlučnost

### HODNOCENÍ



**ZÁVĚR**  
Redaktor  
TOMÁŠ DUSIL

Minulá generace Suzuki Jimny možná není tak stylová a atraktivní jakou současná, velmi žádané vydání. Jde spíše o účelové auto. V rodinách většinou slouží nikoliv jako druhé, ale spíše až třetí vůz. Kromě fenomenálních jízdních vlastností v terénu jimny skvěle poslouží i ve městě. Právě tady oceníte malý poloměr otáčení, přehlednou karoserii s nerušeným výhledem či živý motor a krátké kvality. Navíc lze mít i spolehlivý automat.

Zdroj a foto archiv