

SUZUKI

2014 №2(3)

ЖУРНАЛ
ДЛЯ КЛИЕНТОВ
КОМПАНИИ
SUZUKI



12
**Бизнес
и музыка**
Имамура-сан
о работе и жизни
в России

10
**Движение
вперед**
Из истории
Suzuki Jimny

16
Путешествие
На Suzuki Swift
по Золотому кольцу



Suzuki Vitara.

НОВЫЕ ЦВЕТА ЖИЗНИ



Way of Life!



12

Сусуму
Имамура
в ударе

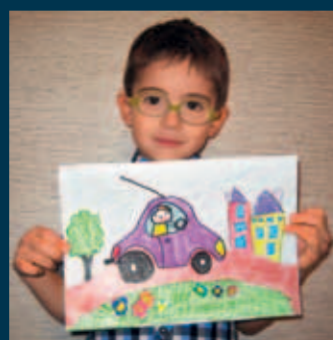


16

На Suzuki Swift
по Золотому
кольцу

История Suzuki Jimny

10



8

Детский праздник у дилеров Suzuki



24

Легенда о Suzuki

22

Всепогодный Suzuki V-Strom 1000

7

В центре внимания – Suzuki New SX4



Ищите нас
в социальных сетях!

facebook.com/SuzukiRussia
vk.com/suzukirusssia
odnoklassniki.ru/group/54301222830082
instagram.com/suzukirusssia#



Журнал для клиентов
компании SUZUKI
№2 (3) 2014
Свидетельство
о регистрации СМИ:
ПИ № ФС 77-54045
от 30.04.2013

Учредитель:
ООО «Сузуки мотор рус»
119435, Москва, Саввинская наб., д. 15,
Японский дом

Распространяется бесплатно
Категория читательской продукции 12+
Подписано в печать: 17 декабря 2014 г.

Шеф-редактор: Николай Ушанов

Над номером работали:
Людмила Григорьева
Дмитрий Борисов

Издание подготовлено
при участии
ООО «Издательское
агентство А2»



Адрес редакции:
125040, Москва,
5-я ул. Ямского Поля, дом 7, корп. 2
Тел: +7 (495) 787-67-67

Типография: «РИДО-Принт»
г. Нижний Новгород, ул. Шаляпина, 2а

Тираж:
8 100 экз.



Дорогие читатели!

Я рад возможности приветствовать всех вас на страницах нового номера журнала «I Love Suzuki». Самым важным и запоминающимся событием лета и осени стал для нас Московский международный автомобильный салон 2014, на котором мы представили две премьеры – концептуальные модели iV-4 и CIAZ.

На базе iV-4 была создана серийная версия – автомобиль, получивший легендарное название Vitara. В начале октября он был впервые показан на международном автосалоне в Париже. С его первыми фотографиями и техническими характеристиками вы сможете ознакомиться в разделе новостей. Поклонников бездорожья также наверняка заинтересует и новая специальная версия Grand Vitara Exclusive, которая уже появилась во всех наших дилерских центрах.

Но эта осень богата не только на автомобильные, но и на мотонюансы. Сразу шесть мотоциклов Suzuki были представлены на выставке в Германии.

15 ноября в Японии принято отмечать детский праздник Сити-Го-Сан (в переводе на русский: «Семь-Пять-Три»). Именно поэтому раздел «Мир Suzuki» в этом номере мы решили посвятить самым маленьким гостям наших дилерских центров – детям.

Не менее увлекательной, я надеюсь, будет для вас и история компактного внедорожника Jimny. Кстати, этой осенью наш «исторический малыш» обновился, приобрел новые элементы в интерьере и экстерьере.

После прошлого номера мы получили от вас множество положительных отзывов по поводу материала о путешествии в Ригу на New SX4. В этом выпуске мы продолжаем эту рубрику рассказом о поездке по городам Золотого кольца на разных версиях Suzuki Swift.

Желаю вам увлекательного чтения!

Искренне ваш,
Генеральный директор
ООО «СУЗУКИ МОТОР РУС»
Коичи Такакура

Отличная новость для поклонников автомобилей Suzuki: новая модель – Suzuki Vitara, которая произвела настоящий фурор на осеннем автосалоне в Париже, скоро появится и в наших дилерских центрах! И нам очень приятно, что эта долгожданная премьера вызвала во всем мировом сообществе множество положительных отзывов.



Новая Suzuki Vitara: В ярких цветах!



ALL-NEW
VITARA!

На самом деле, иначе и быть не могло: ведь Vitara – это редкое сочетание современного дизайна, великолепных внедорожных качеств, экономичности и функциональности. Глядя сегодня на этот удивительный автомобиль, уже сложно представить, что первое поколение компактного городского кроссовера Suzuki Vitara увидело свет более двадцати пяти лет назад! Это значит, что за выверенными формами и свежим образом нового кроссовера стоит серьезный опыт и солидные традиции.

На российский рынок будет поставляться кроссовер, оснащенный 120-сильным 1,6-литровым бензиновым двигателем, который может сочетаться как с 5-ступенчатой механической коробкой,

так и с 6-ступенчатым автоматом новой разработки, позволяющим двигателю реализовать свои тяговые способности на любых, даже самых низких оборотах. Автомат также имеет ручной режим переключения с удобными подрулевыми лепестками.

Одной из ключевых особенностей нового Suzuki Vitara являются широкие возможности персонализации. Теперь покупатель может выбрать одну из 15 комбинаций цветов кузова с тремя новыми оттенками: небесно-голубой (Atlantis Turquoise Pearl Metallic), ярко-оранжевый (Horizon Orange Metallic) или слоновой кости (Savannah Ivory Metallic).

Но выбором цвета кузова все не ограничивается. Разного цвета (черной или белой) может быть

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

Безопасности в новом кроссовере уделено отдельное внимание. Прежде всего, в его конструкции использовалась сталь только высокопрочных сортов, благодаря чему силовая структура кузова делает новую модель исключительно надежной, безопасной и энергоэффективной. Система динамической стабилизации значительно снижает риск заноса и срыва автомобиля в боковое скольжение. А семь подушек безопасности включены уже в базовую комплектацию. И по этому критерию пассивной безопасности Vitara занимает лидирующие позиции среди одноклассников.



VITARA



НЕВЕСОМЫЙ

В Suzuki целое отделение инженеров занимается исключительно задачей облегчения автомобилей. И это один из приоритетов при разработке всех новых моделей. В работе над новым Vitara им удалось добиться поистине революционных результатов: новый кроссовер в базовой комплектации отличается феноменально малой массой – 1075 килограммов.



Одной из ключевых особенностей нового Suzuki Vitara являются широкие возможности персонализации. Теперь покупатель может выбрать одну из 15 комбинаций цветов кузова с тремя новыми оттенками: небесно-голубой (Atlantis Turquoise Pearl Metallic), ярко-оранжевый (Horizon Orange Metallic) или слоновой кости (Savannah Ivory Metallic).



ШИРОКИЙ ЖЕСТ

Новая Vitara – обладатель достойной мультимедийной системы производства компании Bosch. Это 7-дюймовый экран с разрешением HD, передающий сочные цвета, и стильный интерфейс. Экран понимает не только простые прикосновения, но и жесты, как, например, скольжение пальцем для регулировки громкости. Причем все эти операции можно производить в перчатках. А совсем скоро функциональность системы дополнится возможностью выводить на экран изображение со смартфона.

решетка радиатора, накладки на передние крылья. В салоне доступно сразу четыре цвета отделки приборной панели – кроме глянцевого черного и белого есть выбор между голубым и оранжевым оттенком. Даже дизайн аналоговых часов в центре приборной панели может быть выполнен под карбон или в иероглифическом стиле «кандзи».

17-дюймовые колесные диски в связке с дорожным просветом 185 мм и системой полного привода ALLGRIP позволяют чувствовать себя уверенно в городской среде и на легком бездорожье.

Система полного привода ALLGRIP на новом кроссовере Vitara постоянно отслеживает степень сцепления колес с дорогой и направляет крутя-

щий момент на задние колеса в случае пробуксовки передних.

В зависимости от условий движения водитель может установить один из четырех режимов работы системы – Auto, Sport, Snow или Lock. Так, в режиме Auto по умолчанию работает только передняя ось, в режиме Sport задняя ось подключается при прохождении динамичных поворотов, а в режиме Snow и Lock задний мост задействован постоянно.

Производство новой Vitara стартует в начале 2015 года на заводе Magyar Suzuki в Венгрии. Выход новинки на российский рынок ожидается в августе 2015 года.



Обновленный Jimny уже в строю

Легендарный малыш Jimny приятно обновился. Изменения коснулись как интерьера, так и внешнего вида.



Заслуженный мини-внедорожник теперь может похвастаться новой обивкой сидений, выполненной из износостойкой ткани. Предусмотрена также обивка из экокожи – как дополнительная опция она доступна в комплектации Mode 3. Руль Jimny, обшитый кожей в топовой комплектации, приобрел усовершенствованный дизайн с тремя спицами. Новая стильная приборная панель делает восприятие информации еще более удобным

и позволит лучше концентрироваться на дороге.

Обновленный Jimny доступен в 8 цветовых решениях, включая три новых оттенка: зеленый-хаки (Cool Khaki Pearl Metallic), серебристо-стальной (Steel Silver Metallic) и темно-коричневый (Bison Brown Pearl Metallic).

Suzuki Jimny был впервые представлен на рынке в далеком 1970 году, но до сих пор пользуется большой популярностью у поклонников бездорожья. Компактные размеры, рамная конструкция и фирменные технологии полного привода делают Jimny поистине уникальным внедорожником. Автомобиль оснащен четырехцилиндровым двигателем объемом 1,3 литра в сочетании с 5-ступенчатой МКПП и 4-ступенчатой АКПП. Полноприводная трансмиссия с пневматически управляемой муфтой подключения переднего моста позволяет переключать режимы 2WD и 4WD в движении.

Обновленный автомобиль уже можно приобрести в официальных дилерских центрах Suzuki на территории России.

Grand Vitara Exclusive – легенда в новом стиле



Компания Suzuki объявляет о выходе на российский рынок специальной версии легендарного внедорожника Grand Vitara Exclusive. Среди ключевых изменений в экстерьере можно выделить отделку решетки радиатора «темный хром», серебристые рейлинги, 18-дюймовые темно-серебристые легкосплавные диски, а также специальный цвет – темно-серебристый (ZVC, Premium Silver).

Приятные изменения коснулись и интерьера классического внедорожника. Так, салон теперь может похвастаться декоративными накладками цвета «Шампань», комбинированной отделкой сидений из высококачественной ткани и замши, а также отделкой дверей дополнительных опций

Среди дополнительных опций стоит выделить мультимедийный двухдюймовый центр Clarion NX503E с интегрированной системой навигации, 6,2-дюймовым сенсорным дисплеем



Индивидуальность серии Exclusive подчеркивает оригинальная отделка решетки радиатора под темный хром



Элегантное трехспицевое рулевое колесо – явная заявка на эксклюзивность ограниченной версии Grand Vitara



С накладками цвета «шампань» и отделкой сидений тканью и замшей дизайн салона смотрится благороднее

высокого разрешения, а также функцией Smart Access (для iOS и Android), которая обладает встроенным модулем Bluetooth, разъемами AUX, USB, MicroSD и функцией воспроизведения форматов MP3, WMA, MPEG4, DVD.





GSX-S1000F/ABS

V-STROM 650XT ABS

ADDRESS

Шесть блестящих мотоциклинок

На международной выставке INTERMOT-2014 в Германии компания Suzuki представила шесть новых моделей мотоциклов.

Две версии стритбайков серии GSX-S1000 – спортивный нейкед GSX-S1000/ABS и городской GSX-S1000F/ABS с полным обтекателем – в движение приводит модернизированный легендарный мотор, заимствованный у GSX-R1000 объемом 999 куб. см. Следующая новинка – туристическая модель V-Strom 650XT ABS. Технически мотоцикл почти не изменился, однако обновился дизайн передней части

обтекателя и появились спицованные колеса. Четвертым в списке новинок значится скутер Address, способный удивить не только ускорением на низких и средних оборотах, но и фантастической экономичностью – почти 50 километров на одном литре топлива. Под сиденьем у него расположен большой багажник объемом 20,6 л. Пятый мотоцикл – спортбайк GSX-R1000, который теперь оснащен антиблоки-

ровочной тормозной системой. В связи с возвращением компании Suzuki в чемпионат MotoGP в 2015 году, модели GSX-R1000 и GSX-R1000 ABS выйдут в цветах гоночного мотоцикла GSX-RR. И наконец, легендарный Suzuki Bandit серьезно обновился внешне. Боковой пластик переднего полуобтекателя теперь прикрывает радиатор охлаждения. Получилось одновременно и красиво, и безопасно.



GSX-S1000/ABS

GSX-R1000 ABS

BANDIT 1250S ABS

Пермь: пора пересаживаться на Suzuki

16 октября 2014 состоялось официальное открытие нового дилерского центра Suzuki в Перми – «САТУРН-Р». Автосалон, расположенный на шоссе Космонавтов, 362, имеет общую площадь 2830 кв. м, включая шоу-рум на 486 кв. м, и полностью отвечает высоким стандартам японской компании.

В просторной сервисной зоне находятся четыре двухстоечных подъемника, РУУК, пост мойки, посты диагностики, агрегатного участка и установки дополнительного оборудования. Такая техническая оснащенность позволит оперативно обслуживать до 20 автомобилей ежедневно. В ДЦ будет представлен весь модельный ряд Suzuki и выставлено одновременно восемь автомобилей и три квадроцикла.

Исполнительный директор ООО «СУЗУКИ МОТОР РУС» г-н Сусуму Имамюра заявил: «САТУРН-Р-АВТО» является крупной российской компанией, с которой мы уже давно и успешно сотрудничаем. Уверены, что открытие нового дилерского центра в Перми сделает автомобили Suzuki еще более доступными для жителей этого региона».

«Открытие центра обеспечит нашим клиентам новый уровень комфорта. Большая сервисная зона даст возможность предоставлять качественный сервис самому широкому кругу владельцев Suzuki», – прокомментировал Дмитрий Регин, заместитель директора по продажам ООО «САТУРН-Р-АВТО».



И это все о нем!

New SX4

New SX4 заслуживает добрых слов. Отзывы журналистов убедят в этом тех, кто еще не знаком с новым кроссовером Suzuki лично. Кто-то сосредоточился на главных достоинствах этого автомобиля, другие обратили внимания на приятные мелочи. Подчас непосредственные впечатления, записанные «на ходу», дают больше, чем длинные аналитические статьи. Давайте же разберем новинку не на детали, а на цитаты.

ГАЗЕТА «АВТОРЕВЮ»

«New SX4. Этот живчик только и ждет очередного изгиба дороги, чтобы с умеренным креном играючи его прописать».

Юрий Ветров

ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

«Но зато как рулится! Прямо как «Свифт» с его задирстым нравом. Да и механика не подкачала: вторая, третья, четвертая... Передачи так и хочется щелкать после очередного поворота горного серпантина. New SX4 прибавил не только в просторе, но и в опциях. И, что очень важно, не потерял достоинств предыдущего поколения. Разгон со светофора энергичный, да и середина хороша. На 4000 об/мин буд-то кто-то подталкивает машину в спину, поэтому даже в горах ее прыть не исчезает – в SX4 хочется мчаться до вершины!»

Максим Гомянин

ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛИ И ЦЕНЫ»

«Уровень оснащения автомобиля может удивить, если вспомнить, сколько он стоит: у переднеприводной базы за 799 000 руб. уже есть полный электропакет, кондиционер и полный набор систем безопасности, включая ESP».

Владимир Кузьменко

ЖУРНАЛ «КУПИ АВТО»

«В вопросах безопасности New SX4 по праву можно считать круглым отличником: он с честью выдержал все испытания, которые ему подготовили безжалостные эксперты EuroNCAP. И в этом немалая заслуга семи подушек безопасности, одна из которых защищает колени водителя. Есть здесь и ABS вкупе с ESP, и усилитель экстренного торможения: все это жизненно важно – в буквальном смысле! – добро автомобилю положено по умолчанию».

Алексей Сергеев

ЖУРНАЛ «КУПИ АВТО»

«С каждым новым поворотом мне становится все радостнее. И прежний-то SX4 был хорош, а новый – и того лучше!

Руль настроен отлично: он в меру легкий, но очень точный – именно такой, как надо. А подвеска и вовсе безупречна, она играючи сдерживает крены выскокого кузова – но в то же время как будто все время находится в напряжении, готовясь встретить во всеоружии любые испытания. И встреча каждый раз оборачивается победой...»

Кирилл Бревдо

ЖУРНАЛ «АВТОМИР»

«Стать крупнее, заметно вместительнее и притом легче, обзавестись взаимопонимающими системами управления, как у больших собратьев, – все это про новый Suzuki SX4. Кстати, переключать передачи в ней приятно – четкая избирательность, внятные ходы рычага, с педалью сцепления тоже полное взаимопонимание».

Дмитрий Лазо

ГАЗЕТА «КЛАКСОН»

«Автомобиль действительно уверенно вел себя даже на самых сложных горных участках, в чем заслуга, в первую очередь, грамотно настроенного шасси».

Леонид Пашенко

ГАЗЕТА «РБК DAILY»

«Эргономика водительского места на высоте. Кресло крепко схватывает тело. Подлокотник ложится точно под руку, а руль стоит ровно на том месте, что и ожидаешь. Но главное – машина получила современную автоматическую трансмиссию, научилась экономить и сохранила при этом блокируемую внедорожную муфту. Не каждый кроссовер позволит себе такое роскошество».

Владимир Гаврилов

ПОРТАЛ «АВТОБИЗНЕС РЕВЮ» (ABREVIEW.RU)

«Благородная простота интерьера Suzuki – синоним удобства».

Павел Носов

ПОРТАЛ AVTOAVTO.RU

«Очень понравились крепления для детских кресел Isofix – петли креплений, как и полового кузова – но в то же время как будто все время находится в напряжении, готовясь встретить во всеоружии любые испытания. И встреча каждый раз оборачивается победой...»

Дмитрий Адров

ПОРТАЛ ГАЗЕТА.RU

«В New SX4 все под рукой и именно там, где этого и ждешь... Он чемпион по экономичности: даже в самой прожорливой комплектации с полным приводом и вариатором реальный расход топлива не превысит 8-9 л на сотню».

Анатолий Караваев





МАРИАННА МАКАРОВА
Ижевск, 4 года
Зеленое авто

SUZUKI - МЧИТСЯ

Нарисуй автомобиль!

Каждый год в середине ноября в Японии отмечают любимый всеми старинный детский праздник **Сити-Го-Сан**.

SUZUKI - ЛЕТАЕТ

О том, что это за день и какой смысл скрывается за этим непривычным названием, мы обязательно расскажем буквально через мгновение. Но сначала мы подумали: почему бы нам не отметить этот праздник конкурсом детского рисунка «Нарисуй автомобиль!»?

В автосалоне в вашем городе, где продаются любимые автомобили Сузуки, обязательно должна быть игровая комната, правда? А какая игровая комната без фломастеров или карандашей? Задача конкурса была легкой и понятной – надо было просто нарисовать автомобиль.

Нам очень приятно, с каким энтузиазмом дети решили поучаствовать в конкурсе. Мы получили десятки детских фотографий с рисунками. Лучшие из них мы отобрали и напечатали в журнале. Авторы этих произведений ждут интересные призы. ❖



ДАНИИЛ МИХЕЕВ
Екатеринбург, 10 лет
Суперзукки!



СЕРЕЖА ПОСТАНОГОВ
Новоуральск Свердловской области, 5 лет
Я и мой друг-мобиль. Вперед к новым приключениям!



ВАЛЕРИЯ КОКОРИНА
Тольятти, 4 года
Ночной гоночный автомобиль



КСЕНИЯ НАЛИВКИНА
Котовск Тамбовской области, 7 лет
Автомобиль MARYSYA



АРТЕМ КОЛОДИН
Тамбов, 6 лет
Будущий автомобиль «Лима»



АНДРЕЙ ПОНОМАРЕНКО
Томск, 3 года
Пластик-мобиль

УДИВЛЯТЬ НЕ УСТАЕТ



ДИМА ЯКОВЛЕВ
Екатеринбург, 6 лет
Фура с арбузами



АЛЕША СВАТОВ
Томск, 5 лет
Железный друг

SUZUKI - ПЛЫВЕТ



ЛИДА НАЗМИЕВА
Набережные Челны, 7 лет
Мой любимый Сузуки!

МИША БЕРЕСЕВ
Екатеринбург, 9 лет
Облачный автомобиль

Сити-Го-Сан

Перевод названия прост: Сити – это семь, Го – это пять, Сан – это три. Этот детский праздник, история которого насчитывает уже более 300 лет, можно назвать общим днем рождения всех детей, которым в текущем году исполнилось 3, 5 или 7 лет. Эти нечетные цифры издревле считались в Японии магическими, а соответствующие им возрасты отражали важные, переломные этапы взросления детей. Празднику **Сити-Го-Сан** сопутствует множество традиционных обрядов и традиций. Одним из старинных и важных обрядов для мальчиков и девочек, достигших трехлетнего возраста, считался обряд **камиоки** – «сбережения волос». В Древней Японии в раннем детстве детей брили наголо, для того чтобы потом у них росли длинные красивые волосы.

Также в Средние века в аристократических семьях мальчикам в три года впервые одевали хакама – традиционную мужскую одежду в виде широких брюк со складками. Позже этот обряд стал проводиться в пять лет – именно в этом возрасте самураи представляли детей своим феодалам, вводя их в круг взрослых. Для девочек более значим возраст семи лет, так как в этот день им впервые завязывают «взрослый» пояс для кимоно – оби. Вообще, возраст семь лет в Японии считается наиболее важным этапом взросления маленького человека – раньше японцы верили, что с рождением ребенка в дом вселяется само небесное существо либо его посланник, и что до семи лет ребенок – это не простой человек, а божественное создание.





Исторический Малыш

Даже самый серьезный человек улыбнется, если на улице ему встретится **Suzuki Jimny**. И разве может быть по-другому? Этот маленький автомобиль словно создан для хорошего настроения. Однако при всей шутилой игрушечной внешности за его плечами почти пятьдесят лет серьезной истории. Пять десятилетий традиций и серьезного опыта.



1968
HOPESTAR ON 360
от Hope Motor Company

Конечно, кто-то вспомнит, что знал его еще как Suzuki Samurai, и назовет Jimny его преемником. И будет прав лишь на малую толику, потому что Samurai только одно из многочисленных экспортных или локальных имен. Как только его не называли! В разное время и в разных странах машина продавалась как Suzuki 4x4, Suzuki Caribbean, Suzuki Katana, Suzuki Potohar, Suzuki SJ410/413, Suzuki Samurai, Suzuki Santana, Suzuki Sierra. В Латинской Америке она называлась Chevrolet Samurai, в Австралии – Holden Drove, в Индии – Maruti Gypsy, причем там ее выпускают до сих пор. Но в Японии, на своей родине, Jimny с самого рождения и по наше время всегда назывался Jimny.

А началась его история давным-давно, в середине 60-х годов прошлого столетия. Тогда на небольшой японской фирме Hope Motor Company построили маленький опытный вездеход и назвали его

1984

SJ40, или SJ410, стала называться легендарным именем SAMURAI



1998

SUZUKI JIMNY стал примерно таким, каким мы его знаем сейчас



1981

Второе поколение малых внедорожников Jimny – модель SUZUKI SJ30



1970

Внедорожник компании Suzuki – JIMNY 360, или по заводской маркировке – LJ10

HopeStar ON 360. По сути, это было шасси, слегка прикрытое угловатыми листами железа. Но шасси с серьезным внедорожным потенциалом: рама, жестко подключаемый полный привод, два неразрезных моста. В движение всю эту конструкцию приводил двухцилиндровый двухтактный двигатель воздушного охлаждения рабочим объемом 359 см³ и мощностью 21 л. с. Но, несмотря на скромный моторчик, автомобиль разогнался до 70 км/ч – весил он всего 525 кг при длине менее трех метров. Но что такое пустое шасси при отсутствии дизайна? Пшик! В итоге, выпустив всего 15 автомобилей, в 1968 году Hope Motor благополучно разорила и уступила права на выпуск мини-джипа фирме Suzuki.

Мал да удал

И уже через два года, в 1970-м, из ворот Suzuki выехал первый внедорожник компании – Jimny 360, или

по заводской маркировке – LJ10. Jimny – произвольная производная от «jeep» и «mini». Простой кузов с откидным задним бортом был установлен на раме лестничного типа, к которой крепились рессоры полностью зависимой подвески всех колес. Брезентовые «двери» – на молнии. Тканевые дверцы, натянутые на алюминиевый каркас с обычными ручками появились чуть позже. А чтобы попасть по длине в специфический сегмент японского рынка – kei car – с самым низким налогообложением, запасное колесо втиснули в салон за пассажирским сиденьем, отчего автомобиль получился трехместным.

До 1981 года малыш Jimny концептуально не менялся. Тем не менее практически каждые два года в конструкцию внедорожника вносились какие-то изменения. Со временем из салона «выселили» запаску и закрепили ее навечно на заднем борту. На освободившемся от запаски месте оборудовали два откидных задних сиденья, чуть позже выпустили вариант машины с цельнометаллическим кузовом, оснастив ее электрическим омывателем лобового стекла и печкой. Менялись и характеристики двигателей, хотя долгое время они оставались двухцилиндровыми, потом трехцилиндровыми, но по-прежнему двухтактными. То есть они «питались» смесью бензина и масла, как большинство мотоциклетных или лодочных моторов того времени. Вполне закономерно, что неприхотливые, надежные и недорогие машинки пришлись по душе потребителям во многих странах мира, начиная с Австралии. Было выпущено несколько модификаций первого поколения, позволивших Suzuki Jimny закрепиться на рынках во всем мире и обрести глобальный успех, заполнив собой незанятую нишу компактных внедорожников.

За четыре года до смены поколений на Jimny, который поставлялся в Соединенные Штаты, стали устанавливать новый четырехцилиндровый четырехтактный двигатель мощностью 41 л. с. Такая существенная модернизация была во многом мерой вынужденной, поскольку экологические нормы для автомобилей в США были выше и запрещали эксплуатацию двухтактных двигателей. С новым мотором машинка стала разгоняться до 105 км/ч и даже немного прибавила в размерах. Между тем на родине, в Японии, продолжали выпускать двухтактную версию Jimny с мотором, дефорсированным для увеличения ресурса до 28 л. с. Удобство эксплуатации машины с таким двигателем было налицо – расход топлива составлял 4–9 л/100 км смеси бензина с маслом в соотношении 50:1.

История с продолжением

Второе поколение малых внедорожников Jimny началось с модели Suzuki SJ30, которая дебютировала в мае 1981 года. Самое главное ее отличие от предшественницы – кузов. Техническая начинка осталась практически прежней, а вот кузов-то как раз и приобрел уже известную нам угловатость и серьезно подал в размерах. Для пассажиров сзади наконец поставили полноценное сиденье. Стальные дверцы

стали стандартными, а дугу безопасности навечно интегрировали в силовую структуру. И вообще внешне это была другая машина.

А через год подоспел новый четырехтактный двигатель, с появлением которого модель SJ40, или SJ410, стала называться легендарным именем Samurai. Это мотор рабочим объемом 970 см³, развивающий 45 л. с. при 5500 об/мин, крутящий момент которого составлял 74 Нм при 3000 об/мин. Максимальная скорость машины с таким мотором достигала 112 км/ч. И еще увеличилось количество модификаций Samurai. Кроме кабриолета и универсала появились пикап и бортовой мини-грузовик, а также длиннобазный универсал со съемной пластиковой крышей. И это был настоящий прорыв, который два года спустя закрепили легендарным мотором объемом 1,3 литра и мощностью 64 л. с. В 1990 году на него установили впрыск и увеличили мощность до 70 л. с. А чуть позже Samurai пережил свой последний рестайлинг. Интересно, кстати, что двухтактные моторы продержались на японских вариантах Jimny до того самого 1990 года. И, скорее всего, их продолжали бы ставить дальше, если бы в Стране восходящего солнца не изменились экологические нормы.

Suzuki Samurai продержался на конвейере до 1998 года, после чего сдал позиции... самому себе под историческим именем Jimny. Ушли в прошлое угловатые формы кузова, появился более современный салон. То есть автомобиль стал примерно таким, каким мы его знаем сейчас. Но, несмотря на более чем компактные размеры, конструкция Jimny осталась на высоте. Малыш до сих пор подтверждает звание серьезного внедорожника: кузов закреплен на прочной раме через специальные резинометаллические подушки, у него пружинные мосты и главный ограничителем проходимости Jimny является только дорожный просвет по картерам межколесных дифференциалов. О чем необходимо помнить его хозяину.

Так что вот как получается – у маленького Jimny на поверку оказалась большая история, которой его владельцу можно гордиться. ❄

6688 мм – наибольшая высота, достигнутая четырехколесным транспортом. Рекордсмен – Suzuki Samurai



Универсальный менеджер и музыкант



Исполнительный директор ООО «Сузуки Мотор Рус» **Сусуму Имамура** – универсальный топ-менеджер Suzuki в России. В его компетенцию входят продажи, маркетинг, реклама, PR, логистика и развитие методдепартамента. Помимо этого он увлекается музыкой и сам играет на ударных. С чего же начать разговор?



Здравствуйте, Имамура-сан!

● Добрый день! (Говорит по-русски). Я предпочитаю беседовать на русском языке. Не возражаете?

Имамура-сан, расскажите, как вы начали работать в Suzuki?

● Я начал свою карьеру в корпорации ИТОСНУ, которая является одним из акционеров ООО «Сузуки Мотор Рус». ИТОСНУ – пример уникального японского экономического явления, известного у нас под названием «сого сёся», что переводится как «универсальный торговый дом». В сферу интересов подобных компаний входит практически все – от лапши до самолетов», как говорят в Японии. Корпорация ИТОСНУ казалась мне идеальным выбором: я люблю автомобили и мечтал иметь возможность поработать за границей. Как только я пришел в ИТОСНУ, меня определили в подразделение, отвечающее за российский рынок Suzuki. До этого у меня не было каких-либо связей с этой страной. Тогда русский язык казался мне шифровальным кодом. Через несколько лет работы в Японии меня перевели в Россию. В течение года я изучал русский в Центре русского языка в МГУ и только после этого окончательно влился в коллектив российского подразделения Suzuki Motor Corporation. Мне до сих пор сложно говорить по-русски, но общение с коллегами и партнерами помогает лучше освоить этот язык, а знание русского, в свою очередь, помогает все лучше понимать коллег и партнеров.

Как вам вообще Россия, что вам здесь нравится?

● Русские люди очень добрые и внимательные по отношению к дедушкам, бабушкам и детям. Я много раз видел в метро ситуацию, когда молодой человек – такой, знаете, устрашающего вида, которого я бы даже назвал бандитом, уступает свое место бабушке. Такое поведение очень трогает. В Японии подобные традиции к старшему поколению так не соблюдаются.

А что не нравится?

● Ну, во-первых, очень длинная ночь зимой. И наоборот, летом – очень короткая. В этом с Японией очень большая разница, приходится привыкать. И еще – пробки!

Скажите, случались ли с вами забавные случаи в связи с вашим знанием русского языка?

● Да, как-то раз я летел из Москвы во Владивосток на самолете, и рядом со мной сидел престарелый мужчина. Он сидел, молчал, смотрел по сторонам – скучал, одним словом. Часа через два полета ко мне подошла стюардесса, поинтересовалась, все ли у меня в порядке. Спросила меня по-английски, а ответил я ей по-русски. Дедушка сразу оживился: о, человек понимает по-русски, есть с кем поговорить! И оставшиеся шесть часов полета он разговаривал без остановки. Не умолкая! Всю жизнь мне рассказал, от самого рождения. И даже попросил у стюардессы пива для меня.

Имамура-сан, с какими трудностями сталкивается бизнесмен, работающий в России в автомобильной индустрии?

● Здесь сложность одна – размеры страны. Россия огромная! И как бы мы ни ввозили автомобили – будь то доставка из Владивостока, скажем, в Москву поездом, или паромом в Усть-Лугу – обеспечение своевременной и качественной доставки – это самое сложное. А кроме логистики есть еще и маркетинг, и расходы на него в России очень большие по сравнению с рынками других стран.

Почему? С чем это связано?

● Suzuki гордится тем, что обеспечивает автомобилями всю Россию – от Калининграда до Камчатки. Каждый город уникален, у каждого свой характер и проблемы. Очень непросто удовлетворить всех клиентов и партнеров с такими разными запросами.

Кроме того, достаточно сложно организовать логистическую систему на такой огромной территории. На данный момент мы поставляем автомобили с двух заводов, один из которых расположен на западе России, другой – на востоке. Мы всегда стараемся находить лучшие решения в плане качества, сроков поставки и ее стоимости. При всех сложностях ведения бизнеса общение с партнерами – моя любимая часть. Хотя пережить утро после делового ужина бывает почти так же трудно, как и выстроить логистическую цепочку.

Как думаете продавать новый Vitara здесь?

● Это великолепная модель. Я думаю, что ей уготована судьба лидера нашей марки на российском рынке. Она абсолютно новая и сильно отличается от всего, что было раньше. По ценам пока не могу ни-

чего сказать определенного. Что касается сроков, то в России она появится во второй половине следующего года.

Еще один момент – как продается Jimny? Ведь это недорогой автомобиль?

● Знаете, с Jimny ситуация интересная. Это у нас самая стабильная по продажам машина. У нее образовался определенный круг почитателей. Jimny ценят за японское качество, за отличную проходимость и уникальные внедорожные характеристики. С каждым выходом обновленной или рестайлинговой версии владельцы Jimny продают старую и покупают новую. Повторюсь – самая стабильная машина.

Скажите, почему компания решила привезти полноприводный Swift в Россию? Я знаю, что эта версия давно продавалась в Японии, но в Россию вы решили ее привезти только сейчас?

● Мы стремимся к тому, чтобы все наши автомобили были полноприводными. Я считаю, для российского рынка полноприводный автомобиль – это очень актуально, причем в любое время года.

**Многих потребителей у нас тревожит вопрос: отличается ли венгерское качество сборки автомобилей от японского?**

● Могу всех успокоить и сказать, что не отличается. И оборудование, и все технологические процессы, и контроль за качеством – все точно так же, как и в Японии. Тщательно проверяют и комплектующие, и поставляемый на конвейер металл – за всем следят японские специалисты. Я знаю, что этот вопрос тревожит многих покупателей в России. Когда мы переносили производство SX4 в Венгрию, дилеры сомневались, что качество автомобилей останется на том же высоком уровне. Тогда мы собрали дилеров и показали им завод в Эстергоме, провели их по всему конвейеру. Они лично убедились, что к качеству автомобилей не может быть претензий.

Имамура-сан, на вас в компании лежит огромная ответственность, у вас много обязанностей на работе, и семья, конечно, требует внимания. Наверное, совсем не остается времени на отдых или, например, на хобби. Я слышал, что вы барабанами занимаетесь, стучите на ударных?

● Да-да, это правда. Мое увлечение началось, когда я был еще школьником. Я начал играть на

ударных в группе. Мы выступали на школьных праздниках. Потом был долгий перерыв. Но когда я приехал на работу в Москву, решил возобновить занятия. С тех пор как в феврале этого года у меня родилась дочь, стало сложно найти время на увлечения. Но все-таки недавно я вновь возобновил репетиции, чтобы с коллегами подготовиться к новому году корпоративу.

Почему именно ударные? С чего это началось? Почему не гитара, не пианино?

● Изначально я играл на гитаре...

Gibson?

● Gibson?.. Нет, Gibson дорогой очень, это было что-то совсем простое. Но потом я подумал, что гитаристов много, а ударников мало. Если бы я продолжал играть на гитаре, меня бы не было в группе. А с ударными я стал важным членом команды.

На кого вы равнялись в своей игре, кто был кумиром-барабанщиком?

● Ринго Старр. Не самый, конечно, сильный барабанщик в мире, но видите, в чем дело: мой папа очень любил Beatles. И, сколько я себя помню,

если мы куда-нибудь ехали на машине, в колонках всегда играли Beatles. Так что особенного выбора у меня не было! А знаете, кстати, какая на сегодняшний день самая большая проблема у продавцов автомобилей? Новое поколение, особенно в развитых странах, не хочет тратить деньги на автомобили. Они предпочитают покупать все новые и новые гаджеты, а из средств передвижения – скейты и велосипеды. Для нашего бизнеса эта тенденция, безусловно, негативная. Хотя России, к счастью, это пока коснулось в очень малой степени, и мы продолжаем верить в стабильный рост и развитие марки Suzuki в этой стране! 🍀

«Мой папа очень любил Beatles. И, сколько я себя помню, если мы куда-нибудь ехали на машине, в колонках всегда играли Beatles!»

ДОСЬЕ

Сусуму Имамура

РОДИЛСЯ
25 августа 1984 г.
ОКОНЧИЛ
Университет Васэда (Токио),
Факультет политических
и экономических наук
ПЕРВОЕ МЕСТО РАБОТЫ
Корпорация ИТОСНУ
в Японии (Suzuki) – 2007 г.
ПЕРЕЕХАЛ В МОСКВУ
2009 г.
КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ВОДИТ
Suzuki Swift 4x4
УВЛЕЧЕНИЯ
играть на ударных
ЛЮБИМЫЙ ВИД ОТДЫХА
проводить время с дочерью,
играть в бадминтон



По Золотому кольцу России на Suzuki Swift

В один прекрасный снежный осенний день в центре Ярославля повстречались двое мужчин. Раньше они не были знакомы, но вдруг проявили друг к другу неподдельный интерес. И дело тут было не в одежде, внешности или чем-либо другом, а в их машинах: **оба приехали в город на Волге на Suzuki Swift.**





Николай – на ярко-золотистом Suzuki Swift с полным приводом, Сергей – на темно-синем спортивном хэтчбэке с большими черными литыми дисками. Такие заметные машины и без того не пропустишь в потоке, а когда два сузуковода из столицы вдруг встречаются за 300 км от дома, приятной беседы точно не избежать. Оказалось, что оба они прибыли в Ярославль с целью насладиться красотами Золотого кольца России. Только Сергей начал свое путешествие из Москвы через Владимир, а Николай сначала отправился из столицы в Сергиев Посад. Как тут не поделиться впечатлениями и не рассказать о прелестях поездки?

Сергей во Владимире:

Дорога туда, конечно, сложная. Я бы даже сказал – неприятная. Полос вроде много, а светофоры от самой Москвы километров семьдесят еще донимают. Чуть не заснул в пробках, встал-то рано. Да и путь неблизкий, почти двести километров. Во Владимире нужно сразу в центр ехать. На окраинах ничего нет, а старина только в центре осталась нетронутая – домики частные в самом сердце города, где деревянные, а где каменные, двухэтажные. Если на минутку забыть о современном движении, легко себе представить, как в недавнем прошлом здесь люди жили. В самом центре на Соборной площади все основные красоты: там и парки есть, и смотровые площадки, и припарковаться можно – нам же на Swift много места не нужно. Оттуда и до Золотых ворот не так далеко. Это одна из самых старых построек города.



А от Успенского собора такой вид открывается на реку Клязьму и за ее пределы – хоть мангал с собой бери да шашлыки жарь! У меня, кстати, в багажнике и разборный мангал был, и мешочек с углем – все под фальшпол закинул: дверцу открываешь, и не видно ничего, удобно. Кафе в центре Владимира многочисленные и хорошие, и цены божеские. А уж если захочешь магнитик на холодильник или что-то подобное, то во «Владимирский шик» заскочи, там этого добра много.

Сергей в Суздаль:

Из Владимира я отправился в Суздаль. Мощный город! Ни одного новодела, архитектура вся старинная, и атмосфера от этого создается потрясающая. В Суздаль куда ни пойдешь – везде красоты старой Руси увидишь. Город тихий, потому что в стороне от дороги находится, мест для парковки предостаточно, а достопримечательности за день не обойдешь, потому что весь город – сплошной музей. Будешь там – обязательно в Кремль заскочи, он огромный, и там много всего интересного о Древней Руси собрано. Очень



В СУЗДАЛЕ запрещена высотная застройка. Новые дома можно строить не выше трех этажей. В городе нет промышленных предприятий, есть только завод по производству легендарной медовухи. Все остальное – туризм, общественное питание и т.д. В настоящее время в городе проживает порядка 10 тысяч человек.

Суздаль



Владимир

← Москва

196 км

35 км



Иваново. Введенский монастырь



Торговые ряды в Костроме занимают несколько кварталов



Интересно, кстати, что кроме «Города невест», Иваново известен как: «Родина Первого Совета», «Ситцевый край», «Текстильная столица России» и даже «Русский Манчестер».



ГОРОД НЕВЕСТ

На текстильных предприятиях Иванова издавна работали в основном женщины. Чтобы выровнять соотношение мужчин и женщин, в городе стали развивать машиностроение. Но решить проблему так и не удалось. Ивановская область продолжает занимать первое место по разнице в числе жителей по полу: так, в 2005 году на 1000 мужчин приходилось 1247 женщин.

интересно в музее деревянного зодчества. Я на своем Swift за туристическими автобусами кралясь, где людей высаживали – туда и шел. Но если вдруг с ночевкой остаться решишь, то за пару дней, думаю, весь город обойдешь и все основные достопримечательности посмотришь. А в самом центре на белокаменных торговых рядах лесные ягоды свежие продают, медовуху и много чего вкусного, что домой увезти можно. Только медовухой не увлекайся: хоть нас на Suzuki Swift полиция практически не останавливает, но все же за руль надо со свежей головой садиться.

Сергей в Иваново:

В город невест заглянул, конечно, Иваново так называют. И кстати, девушек на ивановских улицах

действительно заметно больше, чем мужчин. Читал, что такой перекоп образовался из-за развития текстильной промышленности. Девушки-то красивые, а вот сам город не особо. И, прежде всего, с дорогами надо быть аккуратнее, так как асфальт отравительный. Ровных мест практически нет. Хорошо, что у Swift такие подвески, что прекрасно отработали все эти вековые ухабы, да и вообще радует, что машинка такая крепкая. Я думал, будет много мне хлопот с низкопрофильной резиной, но мои модные 17-дюймовые диски ничуть не пострадали, а тебе с полным приводом там и вовсе бояться нечего. Можно заглянуть в Щудровскую палатку – там находится историко-краеведческий музей, а заодно по самому зданию оценить зодчество конца XVII века.

КТО БЫ ЗНАЛ, что в России был, можно сказать, культ Ивана Сусанина. Почему? Потому что он был настоящим спасителем царя. История такова. Зимой 1613 года уже нареченный Земским собором царь Михаил Романов жил в своей костромской вотчине – селе Домнино. Зная об этом, польско-литовский отряд пытался отыскать дорогу к селу. Недалеко от Домнино они встретили вотчинного старосту Ивана Сусанина и приказали показать дорогу. Тот согласился, но повел их в другую сторону. Сусанин был подвергнут жестоким пыткам, но не выдал места убежища царя и был зарублен поляками.

Сергей в Костроме:

Кострома – город красивый, даже величественный, церкви перемежаются с красивыми домами с колоннами в стиле ампира и барокко, чистыми и ухоженными, дворянскими и купеческими особнячками. За самыми яркими впечатлениями нужно отправляться на центральную Сусанинскую площадь. Там и прогуляться приятно, и основные достопримечательности, например пожарная каланча, как на ладони. А какой вид на Волгу! Лучше всего созерцать реку из романтической Беседки Островского, что на набережной. Правда, там на меня местные водители наехали, а точнее, на мой Swift с черными спортивными полосами. Заехал на мойку – так и вовсе замучили: что, почем, да как едет? Я даже хотел сбежать от них в речной круиз по Волге, но, говорят, навигацию уже закрыли. В Костроме на ночь остался, чтобы утром еще прогуляться, – в городе около 20 гостиниц, так что с размещением проблем нет. Кстати, до Ярославля через все эти города я на одном баке доехал. Отличный мотор! Малопоющий!



Иваново. Вид на реку Уводь



ДЕЛО ТЕХНИКИ

Suzuki Swift

ДВИГАТЕЛЬ

1,2 л, 4 цил., 94 л. с. @6000 об/мин, 118 Нм @4800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ

АКП4, передний привод

ПОКАЗАТЕЛИ

0-100 км/ч 13,5 с, Vmax 160 км/ч, 5,6 л на 100 км

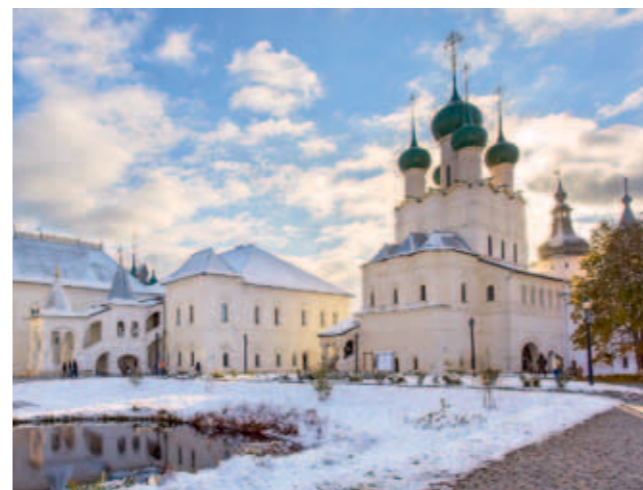
ГАБАРИТЫ

3850 x 1695 x 1510 мм

У стен Суздальского кремля – древнейшей части города, существующей с X века



Троице-Сергиева лавра в Сергеевом Посаде – твердыня духа России



Ярославль считается одним из главных украшений Золотого кольца



Ярославль. Вид на Стрелку, где сливаются Волга и Которосль

две полосы, постоянные спуски и подъемы, вечная сплошная, обогнать какого-нибудь попутного тихохода сложно. Я забыл сказать, что всю дорогу от Москвы меня сопровождала странная погода. Знаете, такое бывает: сначала идет дождь, потом – снег. Впереди идущий КАМАЗ равномерно засеивает ветровое стекло слоем грязи, а омыватель, оказывается, давно замерз, потому что на улице случайно образовалось минус 5 градусов... А в середине осени еще никто не льет в бачок незамерзайку! В Переславле есть языческая достопримечательность – Синий камень. К нему ведет ответвление от главной дороги, там ехать километра три. Так вот, когда я только свернул на эту дорожку, вместо асфальта под колесами оказался лед. Под выглянувшим на минуту солнцем он выглядел сказочно. А колеса-то на автомобиле летние. У меня внутри похолодело. Думаю: все, отъездился! Вон, по обочинам уже машины торчат багажниками наружу, фура, как водится, подняться в горку не может. Страх! И вдруг вспомнил: у меня же полноприводный Swift! Вот счастье! Потихонечку, потихонечку, раз – и проехал пару страшных мест.

ны розового цвета, да еще подсвеченные закатом... Очень красиво! И внутри та же самая лепота. Долгое время Ростовский кремль служил домом высокому православному духовенству. Все, или почти все, что мы сейчас можем наблюдать в Кремле, построено на средства и по велению митрополита Ионы (Сысоевича) во второй половине XVII столетия. Но сам современный город может сильно разочаровать. Слишком мало внимания уделялось ему и в советские, и в постсоветские времена. Много разрушенных домов, во дворах бедно и грязно. Но, судя по активности местных властей, скоро хотя бы центр города будет приведен в божеский вид. Второй, самой главной после Кремля достопримечательностью в Ростове Великом принято считать легендарную ростовскую финифть. Это народный промысел, художественная роспись по эмали. Самым любопытным обо всем расскажет Интернет, я же хочу сказать, что изделия действительно очень красивые. В городе при фабрике есть магазинчик, где можно эту финифть и приобрести.

Николай в Ярославле

Из Ростова в Ярославль ведет хорошее шоссе. Окрестности изобилуют населенными пунктами, кафешками, бензоколонками – чувствуется близость большого города. Ближе к Ярославлю дорога становится автобаном, и последние километров тридцать вы мчитесь с ветерком вплоть до башен огромного нефтеперерабатывающего завода. Ярославль – основной объект Золотого кольца России и ему, по-хорошему, надо посвящать дня три. Уж очень он большой.

Если вы въезжаете в Ярославль по Московскому шоссе, то по прямой попадаете прямо в центр. Путешественники ошибочно принимают за кремль белоснежный Спасо-Преображенский монастырь, что

стоит с правой стороны от моста через Которосль. Монастырь действительно древний, основанный в XII веке. Именно в нем был найден бесценный для русской культуры список «Слова о полку Игореве». Но, увы, это не кремль. Стены и валы кремля разобрали и срыли во времена правления Екатерины II и больше не восстанавливали. Оставили нетронутыми только две башни.

Наутро я бы с удовольствием отправился в город пешком, но температура опустилась до минус восьми, и я поехал на машине. И на одной из площадей повстречал «брата по крови» – Сергея на синем Suzuki Swift. Грех не познакомиться!

FIN

Они еще долго разговаривали, и каждый делился своим опытом покорения Золотого кольца. Затем, как это обычно бывает, речь зашла о машинах. Сергею было интересно узнать о преимуществах полного привода, аналогов которому в столь компактном классе в России просто не существует. Николай спрашивал об опыте эксплуатации Suzuki Swift с автоматической коробкой передач. После этого теперь уже друзья даже поменялись автомобилями и проехали на машинах друг друга по улочкам Ярославля. Разговоров потом хватало еще на пару часов. Попрошавшись, Сергей и Николай отправились каждый своей дорогой: один в сторону Костромы, другой – Ростова. Все-таки хорошо, когда машина помогает не только путешествовать, но и находить новых друзей! В случае с Suzuki Swift это совсем не сложно, проверьте сами. ☺

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Suzuki Swift 4x4

- ДВИГАТЕЛЬ**
- 1,2 л, 4 цил., 94 л. с. @6000 об/мин, 118 Нм @4800 об/мин
- ТРАНСМИССИЯ**
- МКП5, подключаемый полный привод
- ПОКАЗАТЕЛИ**
- 0–100 км/ч 13,4 с, Vmax 165 км/ч, 5,6 л на 100 км
- ГАБАРИТЫ**
- 3850 x 1695 x 1535 мм



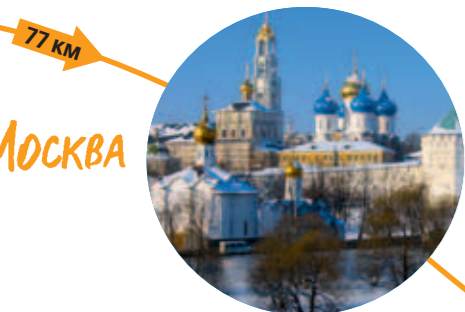
За три дня путешественники на Suzuki Swift преодолели 1554 км

Ростов Великий



Ярославль

В ЯРОСЛАВЛЕ НА ПЛОЩАДИ БОГОЯВЛЕНИЯ стоит памятник основателю города – Ярославу Мудрому. Каждый россиянин знает, как он выглядит, – князь приветствует нас с купюры в тысячу рублей. Открыл памятник в октябре 1993 года президент Ельцин. По выходным князя любят навешать свадебные делегации, а между собой местные жители называют его «Мужик с тортом». Правда, похоже?



77 км

← МОСКВА

ПО ПРЕДАНИЮ, ПЕРВАЯ РУССКАЯ МАТРЕШКА, выточенная по эскизам художника Сергея Малютина, появилась именно в Сергеевом Посаде в 1890–1900 гг. А прототипом послужила игрушка, привезенная с острова Хонсю женой мецената С. И. Мамонтова, – добрый лысый старик, бог удачи Фукуроудзю, внутри которого находилось еще несколько фигурок.



Сергиев Посад

68 км

СТАТУС ГОРОДА Сергиев Посад получил в 1919 году, как и новое имя – Сергиев, и стал центром Сергиевского уезда. В 1929 г. уезд был преобразован в Сергиевский район, а в 1930 г. Сергиев переименовали в Загорск в память погибшего секретаря Московского комитета партии В. М. Загорского. В 1991 году городу возвратили историческое название.

Николай в Сергеевом Посаде

Сергиев Посад – знатный город, большой. Из Москвы до него час езды, а если бы не вечный ремонт на Ярославке – то вообще полчаса, наверное, по отличной скоростной трассе.

Я бывал в этом городе неоднократно и раньше, даже когда он был советским Загорском, а потому могу с уверенностью сказать, что с того он времени кардинально изменился. Из затрапезного подмосковного города превратился в современный европейский город с тоннелями, развязками, отличными пешеходными зонами и вымощенными декоративной плиткой тротуарами. Конечно, примечателен он в первую очередь Троице-Сергиевой лаврой – центром русского православия. Твердыня, столп, мощь! Последние несколько лет монастырь ремонтировали, некоторые соборы и колокольня, в частности, еще стоят в реставрационных лесах, но стены от них уже освободили. Здесь крестили Ивана Грозного, здесь же его и похоронили. Кстати, именно по приказу Грозного царя монастырь в XVI веке окружили каменными стенами с башнями, которые в смутные времена помогли обителю выдержать героическую 16-месячную осаду польско-литовского войска. Внутри надо зайти обязательно, чтобы увидеть иконостас работы мастерской Андрея Рублева в старейшем Троицком соборе.

Николай в Переславле-Залесском

Если вы уже свернули в Сергиев Посад, то до Переславля-Залесского вам придется ехать по старому Ярославскому двухрядному шоссе. Два ряда,

Переславль-Залесский



Николай в Ростове Великом

От Переславля до Ростова Великого ведет сначала та же самая двухрядка, но потом она расширяется до полноценных трех рядов, а уже перед Ростовым – до четырех. Конечно, Ростов велик своим Кремлем. Представьте: огромные мощные сте-



Спасо-Преображенский собор в Переславле-Залесском

67 км



59 км

Любая географическая карта для ребенка – волшебство. В детстве всегда интересно разглядывать мир на стене! А затем человек садится в седло. Во времена д'Артаньяна – в седло лошади. Сегодня – **в седло нового Suzuki V-Strom.**



Козырная карта.



Наверное, мои родители добились своего. Многолетнее созерцание разных уголков мира не могло пройти бесследно. Ведь если каждое утро пить кофе, глядя на название города на карте – неважно, Нарьян-Мар это или Флагстафф, – туда сложно будет не захотеть когда-нибудь попасть.

Новый Suzuki V-Strom 1000 ориентирован именно на таких любителей карт – людей, для которых ехать на мотоцикле далеко и по своему собственному маршруту – верх удовольствия или даже смысл

жизни. Этот мотоцикл, формально относящийся к классу туристических эндуро, на мой взгляд, правильнее было бы называть adventure-байком. Да, от эндуро в классическом понимании этого термина у V-Strom 1000 осталось не так много, но таковы общие тенденции. Новый V-Strom 1000 стал настоящим универсалом – на нем можно ежедневно передвигаться по маршруту «дом – работа», на выходных выбираться в короткие загородные поездки, а дождавшись отпуска, рвануть куда-нибудь в дальние дали, где еще не был.

Хороший запас мощности и длинные передачи дают возможность совершать обгоны, даже не переключаясь, а благодаря экономичному двигателю в сочетании с 20-литровым баком очередную заправку можно начинать искать нескоро.

Легок на подъем

Дизайн обновленного V-Strom 1000 отсылает к образу Suzuki DR800 Big One – первого большого эндуро Suzuki конца 80-х годов прошлого века. Поджарый силуэт с характерным «клювом» и доминирующим в облике мотоцикла бензобаком сразу настраивает на приключенческий лад. Все в Suzuki V-Strom 1000 подчинено требованиям функциональности. Колеса размерностью 19 дюймов впереди и 17 сзади являются разумным компромиссом для эксплуатации как на асфальте, так и вне его, внушительный объем топливного бака – 20 литров – в сочетании со снижением на 16% расхода топлива в смешанном цикле гарантирует высокий уровень автономности, а широкий руль позволяет максимально эффективно контролировать мотоцикл в любых дорожных условиях.

Технически Suzuki V-Strom 1000 действительно является новой моделью, а не рестайлингом одноименного предшественника. Двигатель прибавил в рабочем объеме – с 996 до 1037 «кубиков». Максимальные значения мощности и крутящего момента выросли незначительно, но заметно увеличилась тяга в зоне низких и средних оборотов. Новый Suzuki V-Strom 1000 получил генератор большей мощности, что очень важно для adventure-байка: подключение подогрева ручек, дополнительного света и навигатора теперь не станет проблемой.

Невероятно низкой по меркам этого класса массы удалось добиться за счет комплексного подхода к оптимизации конструкции. Так, например, радиатор охлаждающей жидкости двигателя сделали менее широким, но увеличили по высоте, снизив тем самым вероятность его повреждения при падении. Эффективности обновленной системы охлаждения оказалось достаточно, поэтому от масляного радиатора отказались – это позволило добиться экономии массы в 1,5 кг. Поспособствовала «похудению» мотоцикла и новая выпускная система: замена двух глушителей на один позволила сэкономить 4,5 кг.

Многое было сделано и для повышения комфорта как водителя, так и пассажира. Колесная база Suzuki V-Strom 1000 выросла на 20 мм, что помогло обеспечить более удобную посадку, не оказав при этом негативного влияния на управляемость. Этому же способствовала и небольшая ширина мотоцикла. Но главное – Suzuki V-Strom 1000 получил самую современную электронную начинку: помимо практически обязательной на всех современных мотоциклах ABS, он оснащен трехрежимным трэкшн-контролем. Электроника не позволит заднему колесу уйти в неконтролируемое скольжение, а значит, вероятность падения уменьшается, а комфорт при движении существенно возрастает.

Везде у нас дорога

На загородной трассе Suzuki V-Strom 1000 чувствует себя в родной стихии. Благодаря комфортной посадке и неплохому уровню ветрозащиты одна сотня километров незаметно сменяет другую. Регулируемое ветровое стекло, выставленное в верхнее положение, отсекает поток воздуха, позволяя ехать даже с открытым визором шлема. Хороший запас мощности и длинные передачи дают возможность совершать обгоны, даже не переключаясь, а благодаря экономичному двигателю в сочетании с 20-литровым баком очередную заправку можно начинать искать нескоро.

Внедорожные способности Suzuki V-Strom 1000 зависят в первую очередь от возможностей райдера: физику не обманешь, и 228 кг снаряженной массы на бездорожье требуют особого отношения. Но вряд ли кто-то будет рассматривать Strom как внедорожный спортивный снаряд. Это именно adventure-байк, основная задача которого – доехать до заданной



точки маршрута, несмотря на качество или даже наличие дорог, причем доехать с комфортом и без потерь. И с этой задачей он справляется на отлично: укатанные полевые дорожки, лесные тропки или гравийные направления V-Strom преодолевает, не задумываясь. На более сложном рельефе лучше скорость снизить – несмотря на внушительные ходы подвесок, по 160 мм и спереди, и сзади, легкосплавные колеса в меньшей степени предназначены для прыжков по камням, чем спицованные.

Новый Suzuki V-Strom 1000 замечательно чувствует себя и в городской толчее, своим поведением ничуть не напоминая массивный туристический аппарат. Малая ширина в сочетании с невысокой массой и низким центром тяжести позволяют аккуратно противостоять между машинами даже в самых «мертвых» пробках. Передачи переключаются четко, проблем с поиском нейтральной не возникает. Благодаря легкому сцеплению рука не устает из-за неизбежной при движении в городе постоянной смены передач. Да и в целом щелкать передачами нужно не так уж и часто: сглаженная характеристика двигателя с возросшим крутящим моментом в диапазоне низких и средних оборотов делает городскую езду невероятно легкой.

Но... для начала приключения чего-то не хватает? Тут на помощь придет каталог оригинальных аксессуаров – с его помощью можно превратить Suzuki V-Strom 1000 в настоящий трансконтинентальный экспресс. Защита рук, подогрев ручек руля и высокое туринговое стекло значительно увеличат «всепригодность» V-Strom 1000, мощные защитные дуги подстрахуют в случае падения, а центральная подножка существенно упростит обслуживание цепи вдали от цивилизации. С перевозкой багажа также не возникнет никаких сложностей – три объемных кофра и сумка на бак позволят взять с собой все необходимое.

Говорят, что универсальные вещи обычно неважно справляются с каждой функцией в отдельности и любой компромисс – это компромисс. Новый Suzuki V-Strom 1000 – приятное исключение из этого правила. Мотоцикл одинаково хорош как в городе, так и за его пределами, причем неважно, на асфальте или вне него. Вы уже готовы? Тогда в седло – и вперед! 🍂

Новый Suzuki V-Strom 1000 получил генератор большей мощности, что очень важно для adventure-байка: подключение подогрева ручек, дополнительного света и навигатора теперь не станет проблемой.



ДЕЛО ТЕХНИКИ

Suzuki V-Strom 1000

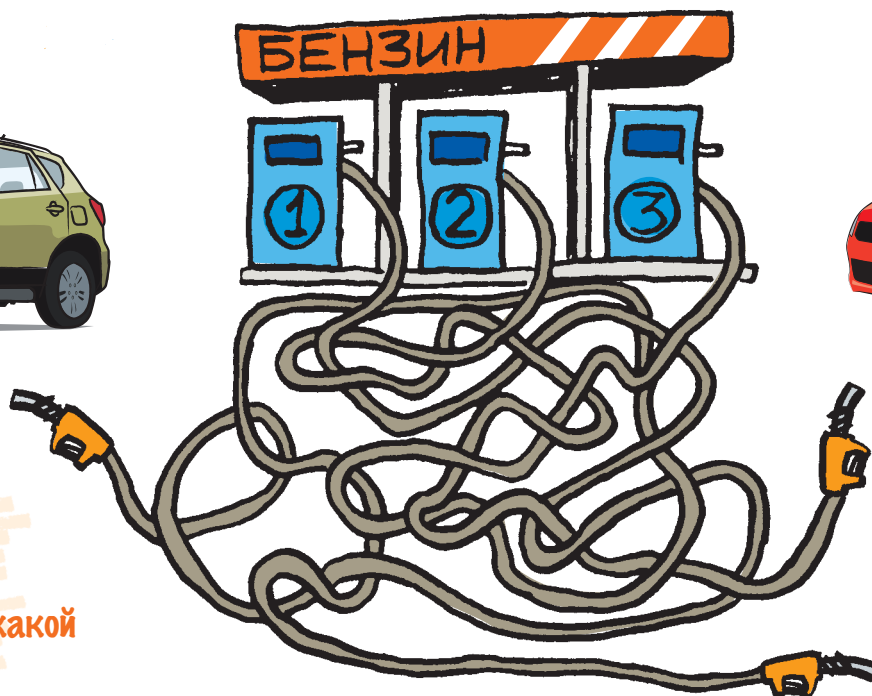
ДВИГАТЕЛЬ
двухцилиндровый
V-образный
1037 см³
ТРАНСМИССИЯ
МКП6, привод – цепь
ГАБАРИТЫ
2285 x 865 x 1410 мм
СНАРЯЖЕННАЯ МАССА
228 кг
ОБЪЕМ ТОПЛИВНОГО БАКА
20 л

НАЙДИ 10 ОТЛИЧИЙ

Умение замечать мелочи – очень полезное качество! На двух этих фотографиях – один и тот же Suzuki Jimny. Разница между снимками – в мелких деталях. Проверь свою внимательность!



Если тебе удалось разглядеть 7 различий – то это значит, что ты не слепой. 9 найденных различий – очень хороший результат. Удалось разглядеть все 10 различающихся деталей? Великолепно! Ну а тот, кто сообразит, в чем состоит 11-е отличие между двумя снимками, посрамит самого Шерлока Холмса!



Помоги водителям!
Какой автомобиль из какой колонки заправляется?





SUZUKI



VITARA