BUSINESS&LIFE

SUZUKI

Way of Life!

Tisztelt Olvasó!

Ön a Suzuki Business & Life magazin második számát tartja kezében. A magazin megálmodásakor nem csupán egy tájékoztató kiadványt szerettünk volna létrehozni, a célunk az volt, hogy átadjuk az olvasóknak a „Way of life" életérzést, melyet a Suzuki sajátjának vall.

A Suzukinál azon dolgozunk, hogy megőrizve a márka védjegyének számító előnyöket, a gazdaságosságot, megbízhatóságot és biztonságot, modern, magas műszaki felszereltséggel rendelkező modelleket gyártsunk, legyen szó akár autókról, motorokról vagy hajómotorokról. Nagyon büszkék vagyunk rá, hogy az Esztergomban gyártott Vitara olyan sikeres a piacon, hogy idén akár értékesítési rekordot is dönthet, hiszen 2015 nyaráig több mint 1200 elégedett vásárló választotta a modern városi terepjárót. A Suzuki legújabb kisautójával, a kategóriájának legnagyobb csomagterével rendelkező Celerióval kapcsolatban is hasonlóan pozitív visszajelzések érkeztek. Bízunk benne, hogy a márka további modelljei is legalább ekkora népszerűségnek örvendenek majd.

Akár lakossági, akár flottavásárlásról van szó, a Suzuki kitűnő választás. Az esztergomi gyárban dolgozó magyar szakemberek hozzáértése, a japán mérnöki precizitás és a Suzuki több évtizedes tapasztalata közösen járulnak hozzá ahhoz, hogy olyan kiváló modellek szülessenek, amelyek közül minden ügyfél kiválaszthatja a saját igényeinek legjobban megfelelőt.

Hársfalvi János
marketing menedzser

az **XL**-es kisautó

Kívülről kicsi, mégis tágas, tele nagy ötletekkel. A magyarországi Suzuki modellpaletta legújabb tagját, a Celeriót július közepén mutatták be a drivingcamp Hungary vezetéstechnikai pályán.

A zsámbéki komplexum európai viszonylatban is a legkorszerűbbek között jegyzett közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai központ. A tanpályán zajló oktatások során a résztvevők biztonságos körülmények között gyakorolhatják a közutakon leggyakrabban kialakuló közlekedési veszélyhelyzetek megelőzését és elhárítását.

A Suzuki márkakereskedések képviselői és a sajtó munkatársai július 15-én ezen a pályán tesztelhették elsőként a hazánkba érkező megújult modellt. Lehetőség nyílt az agilis kisautó országúti menettulajdonságainak kipróbálására, az átdolgozott fékrendszer megismerésére, az ügyességi verseny alkalmával pedig a városi forgalomban adódó helyzetek kipróbálására is.

A megújult városi kisautó azokat az előnyöket nyújtja, melyeket csak nagyobb kategóriájú autótól várnánk. A kategóriájában kiemelkedő tárolókapacitása, tágas belső tere, dinamikus motorja, és alacsony fogyasztása révén nemcsak magánszemélyek, hanem a flottavásárlás iránt érdeklődő vállalatok számára is ideális választás.

Az autó formatervezése során a Suzuki mérnökök legfőbb célja az volt, hogy a dinamikus külső mellett minél nagyobb belső teret alkossanak. A jellegzetes orrész, az ívek és oldalvonalak összességében a stílusosság és tágasság élményét nyújtják. A tetővonal egyik irányban sem lejt, az autó tengelytávja pedig közel 2,5 méter, így a méretéhez képest kifejezetten terjedelmes fej- és lábtér áll rendelkezésre, mely kényelmes utazást biztosít négy felnőtt számára is. Az emelt üléspozíció, a remek kilátást nyújtó nagy üvegfelületek, a magasra pozicionált váltókar mind a kifogástalan városi autózást igyekeznek biztosítani. Fordulókörének sugara alacsony, mindössze 4.7 méter, így a szűk utcákban is könnyedén mozog.

A hátsó felfüggesztésnél új, kisebb helyigényű torziós kart alkalmaztak, ezáltal masszívabb lett a karosszéria, és alacsonyabbra kerülhetett a hátsó rész padlózata. Ennek köszönhető, hogy a Celerio büszkélkedik a szegmens legnagyobb csomagterével, mely az ülések ledöntése nélkül 254 liter. Üzleti felhasználás során is fontos szempont, hogy a csomagokat egyszerűen be tudjuk pakolni, és kipakoláskor se kelljen túlságosan mélyre hajolni. A Celerio esetében, a széles rakodónyílásnak és az alacsony peremnek köszönhetően kényelmesen és könnyedén tölthetjük meg a kategóriaelső, kimagasló űrméretű csomagtartót.

Az új fejlesztésű, egyliteres, háromhengeres erőforrás a Suzukitól megszokott élénkséggel, fürgeséggel hajtja a kicsivel több, mint 800 kg-os autót. A 68 lóerős benzinmotor hatásfoka rendkívül kedvező, a japán gyártó mérnökei számos fejlesztést hajtottak végre, melyek az égés hatékonyságának növelését, és a mechanikai ellenállás csökkenését eredményezték. Az EGR rendszer (hűtött kipufogógáz-visszavezetés) alkalmazásával minimalizálták az égésveszteséget is, tehát mindent megtettek, hogy a pörgős, dinamikus Celerio egyben hatékony és takarékos legyen. Alacsony fenntarthatóságára remek példával szolgál a takarékos üzemanyag-fogyasztás, mely országúton 3,7 litert jelent 100 kilométerenként. Csekély fogyasztása mellett a Celerio meglepően környezetkímélő, kategóriájának legjobb CO_2-kibocsátási mutatójával bír: mindössze 99g szén-dioxidot bocsát ki kilométerenként, továbbá teljesíti az EURO 6-os környezetvédelmi normát. A gazdaságos üzemanyag-felhasználás és a precíz, kellemes váltási érzet érdekében két új sebességváltót fejlesztettek a Celerióhoz: egy ötfokozatú kézi, és az ún. Auto Gear Shift automatizált kézi váltót. Utóbbinál a vezető élvezheti az automataváltó adta kényelmet, viszont a rendszer magában hordozza a manuális váltó sokak által kedvelt előnyeit is.

A vezető és utasai biztonságának érdekében a Celerio karosszériaváza nagy szilárdságú acél felhasználásával készült, mely hatékonyan nyeli el egy esetleges ütközés közben fellépő energiákat, ezáltal óvva az utasokat. A koncepció révén merevebb és könnyebb lett a szerkezet, ezzel együtt pedig nőtt az ütközésbiztonsága. Szériafelszereltség a 6 légzsák (kettő elöl, valamint oldal- és függönylégzsákok) és az elektronikus menetstabilizátor (ESP), melyek közösen biztosítják a maximális védelmet és stabil úttartást.

Az autó első visszhangjai a sajtóban, a rendezvényt követően:

„Kis tehetetlensége miatt nagyon közvetlenül reagál a Celerio az irányváltásokra, és ha túl gyorsan esünk be egy kanyarba, akkor sem okoz kellemetlen meglepetéseket. A fékpedál lenyomására úgy fogja meg az elöl tárcsa-, hátul dobfékes rendszer a nyolcmázsás kocsit, mint a betonfal, hihetetlenül rövid féktávokat lehet venni. A magasra tett váltó precíz és rövid úton jár, az egyliteres motor pedig lelkesen veszi a gázt.” (Origo.hu)

„A műszaki tartalmat illetően sincsen szégyenkezni valója a Suzuki új belépőmodelljének. Az alapáras ötfokozatú manuális váltóval mindössze 805 kilogramm a tömege, amit takarékosan és fürgén mozgat az új fejlesztésű 68 lóerős, egyliteres, háromhengeres benzinmotor. A tanpálya előnyeként viszont többféle szlalom és kikerülési manőver során vizsgázott a Celerio, szinte folyamatosan határhelyzetnek kitéve, valamint bizonyítva a 4,7 méter sugarú fordulókört.” (HVG)

„Az alaphelyzetben 254 literes csomagtér téglatest alakú, azaz igény esetén a kalaptartót kivéve fölfelé is lehet terjeszkedni az ülőhelyek megtartása mellett. Bővítés után hatalmas lépcső keletkezik a padlón, de igazság szerint még így is bőven felülmúlja ellenfeleit.” (Autó-Motor)

Tevékenységi körtől, profiltól és pénzügyi forrástól függetlenül a kiváló ár-érték arányú Suzuki Celerio flotta kompromisszumok nélküli megoldást nyújt a vállalatok számára is.

SUZUKI FLOTTA –

Együtt az üzleti siker útján

Egy cégautó sokat elárul az adott vállalatról, ezért nem mindegy, hogy különböző profilú cégek milyen megjelenésű modellel képviseltetik magukat. A Suzuki autói minden üzleti igényre megoldást kínálnak, akár egy kisebb cégről, akár egy multinacionális vállalatról van szó. A modellek biztonsága, gazdaságossága és magas műszaki felszereltsége kényelmet és megbízhatóságot garantál, a Suzuki autók szerény üzemeltetési költségei és alacsony meghibásodási aránya pedig közismert.
A praktikum és az innováció jegyében készülő modellek a Suzuki esztergomi gyárának köszönhetően könnyen és kedvező feltételekkel jutnak el a vásárlókhoz, a márka széleskörű szervizhálózata pedig lehetővé teszi az alkatrészek gyors és szakszerű beszerzését.

Celerio

A Suzuki legújabb büszkeségét, a Celeriót olyan vállalatoknak ajánljuk, amelyek könnyű, fürge és takarékos, átgondolt belső kialakítással rendelkező városi autót igényelnek. A Celerio kétféle új, manuális és automata sebességváltóval rendelkezik: az ötfokozatú kézi, és az Auto Gear Shift automatizált kézi váltó esetében a könnyed váltást és a gazdaságos üzemanyag-felhasználást helyezték előtérbe a tervezésnél. A Suzuki számára kiemelten fontos a környezetvédelem, ezért büszkék vagyunk rá, hogy a Celerio kategóriájának legjobb CO_2-kibocsátási mutatójával bír. Emellett a Celerio csomagtér tekintetében is első, hiszen a kategória legnagyobb, 254 literes csomagterét tudhatja magáénak, ami egy átlagos városi használat során praktikus és sokoldalú felhasználásra nyújt lehetőséget.

Vitara

A Vitara előnye azokban a műszaki újításokban rejlik, melyek slágerautóvá tették a modellt. A Suzuki modelljei közül több vezetéstámogató rendszer is a Vitarában található meg elsőként. Ilyen például a radarrendszeren alapuló automatikus vészfék asszisztens (RBS), amely potenciális veszélyhelyzetben figyelmeztet, és fékezési segédletet nyújt. Ebben az autóban érhető el először a lejtmenetvezérlő is, amely előnye, hogy az autó önmagát fékezve segíti a meredek lejtőkről történő könnyebb és biztonságosabb lehajtást. A Suzuki által alkalmazott biztonsági megoldásoknak és a 7 légzsáknak köszönhetően a modell a legmagasabb, ötcsillagos minősítést nyerte el az EURO NCAP szigorított töréstesztjén. A Vitara nagy népszerűségnek örvend a testre szabható dizájn miatt is, aminek köszönhetően a cégek a saját arculatukhoz leginkább illeszkedő külsőt választhatnak flottaautójuknak.

SX4 S-Cross

Az SX4-Scross továbbviszi azokat az előnyöket, amelyeket a Suzuki esetében már megszokhattak a vásárlók, ám számos extrával kiegészülve a modell már egy magasabb kategóriában bizonyít. Az SX4 S-Crossban debütált az ALLGRIP 4x4 technológia, a Suzuki saját fejlesztésű négykerék-hajtásrendszere, amely az autó stabil úttartását és biztonságosabb irányíthatóságát támogatja. Ennek esetében a vezető négyféle üzemmód (auto, sport, snow, lock) közül választhatja ki az aktuális időjárási viszonynak és útfelületnek legmegfelelőbb beállítást. A modellben található aktív és passzív rendszereknek és a légzsáknak köszönhetően az SX4 S-Cross szintén ötcsillagos eredményt ért el az EURO NCAP-en.

Jimmy

A kiemelkedő terepszögekkel és gázlómélységgel, valamint keskeny nyomtávval rendelkező Jimny vérbeli terepjáró. A számtalan aktív és passzív biztonsági berendezéssel felszerelt négyhengeres, 1.3 literes, 16 szelepes, 81 lóerős autótörténeti legenda megbízható társ a legextrémebb utakon és a legzordabb időjárási körülmények között is.

Swift, Swift Sport

A Suzuki Swift nem véletlenül Magyarország egyik legnépszerűbb autója: pörgős, takarékos kisautó, tempomattal, ülésfűtéssel és 7 légzsákkal. A 1,2-es benzinmotor fogyasztása és károsanyag-kibocsátása, valamint az autó meghibásodási rátája rendkívül alacsony, így a flottafelhasználás során üzemeltetése is pénztárcabarát. A Swift Sport bebizonyítja, hogy egy kisméretű és takarékos autó is nyújthat sportos vezetési élményt, optikai tuninggal, 17 colos kerekekkel, első sportülésekkel és sportkormánnyal várja azokat, akik még lendületesebb vezetési élményre vágynak.

SUZUKI KIEGÉSZÍTŐK

Vízálló team dzseki

Team baseball sapka

Usb kulcstartó (8 gb)

Textil team öv

Téli füles sapka

Steppelt team mellény

Férfi team ing

BSB női team póló

MOTOGP gyerek bukósisak

Gyerek futóbicikli

Utazótáska (180 l)

Suzuki karóra

INTERJÚ KOZÁK JÓZSEFFEL, A HERTZ MAGYARORSZÁGI CÉGVEZETŐJÉVEL

„Nem a nagyra vágyás ösztönöz minket, hanem a növekedés”

A Hertz autókölcsönző 1978 óta van jelen Magyarországon, tehát immár 37 éve. Miben rejlik a vállalat sikere?

Természetesen a mi életünkben is voltak nehéz időszakok. Egy „szocialista állami nagyvállalat” sikertelen privatizációs kísérletének majdnem áldozatul esett az erős magyar kötődésű márka. De gondoljunk a gazdaságtörténet talán legsúlyosabb válságára, mely a közelmúltban megrázkódtatta minden autóval foglalkozó szolgáltató és gyártó életét. A siker és a túlélés szerintem az emberi tényezőben rejlik, a tulajdonosok, vezetők, szakemberek valamennyien hittek abban, hogy a hosszú távú stabilitás, fejlődés alapja a hitelesség, megbízhatóság, megújulási képesség, és a mi esetünkben a sárga-feketén dobogó szív.

Milyen vezetői tulajdonságok szükségesek egy ilyen komplex vállalat vezetéséhez?

A szokásos vezetői tulajdonságokon (empátia, tudás, tisztesség, tiszteletadás, helyzetfelismerés, partnerség) kívül a hangsúlyt a vezetőtársak és a dolgozók iránti bizalomban látom, vagyis mindenki megérti a közös célokat, és kész annak érdekében, csapatjátékosként cselekedni. Minden nap, minden héten, minden hónapban. Ezt kell elérni – szerintem - az első számú vezetőnek.

Milyen Magyarországon jelenleg az autókölcsönző-piac? Milyen nehézségekkel kell szembenézni?

Az autókölcsönző piac örvendetesen fejlődik, bővül. Szolgáltatásunk iránt valós társadalmi igény merül fel, aminek nap mint nap meg kell felelni. Aki folyamatosan fejleszt, innovatív vállalatként viselkedik, az képes a kihívásoknak eleget tenni. Nehézségek természetesen mindig vannak, ilyen a forrásokhoz jutás, vagy a sokszor a túlzottan bürokratikus ügyintézés sem kedvező a kis- és középvállalatok számára.

Hány autójuk van a flottában összesen, és terveznek-e bővítést?

Jelenleg közel ezer gépkocsival szolgáljuk ügyfeleink igényeit, és a jövőre vonatkozóan ambiciózus fejlesztési tervekkel rendelkezünk. Nem a nagyravágyás ösztönöz minket, hanem a növekedés, fejlődés. Ezt várják el a tulajdonosok, a rendszergazda Hertz, és elsősorban az ügyfeleink.

A flottában hány Suzuki található meg?

Jelenleg 224 Suzukival dolgozunk, és ügyfeleink legnagyobb megelégedésére kínálatunkban szerepel a Swift, Vitara és az S-Cross is.

Miért pont ezekre a modellekre esett a választás?

A Hertz patrióta beszerzési politikát folytat, a beszerzési döntéseknél hangsúlyosan figyelembe vesszük a magyar beszállítói lehetőségeket. A végső döntést azonban az ügyfél hozza meg, ennek köszönhetően folyamatosan nő a méltán népszerű Suzuki márka részesedése flottánkban.

Milyen kritériumok alapján szoktak az ügyfelek autót választani?

Ügyfeleink az éppen aktuális helyzet alapján választanak, vagyis a családi igényeknek leginkább az S-Cross és a Vitara felel meg, amennyiben valaki egyedül, vagy párosan, kevés csomaggal utazik, a Swiftet fogja választani. Minden esetben természetesen az ár a versenyképesség talán legfontosabb mutatója.

Milyen jövőbeli tervei vannak a Hertznek a piacon?

Tervünk nem lehet más, mint hogy egyedülálló, stabil, erős piaci pozíciót biztosítsunk a Hertz-nek, mint számtalan fogyasztói és szakmai elismerés birtokosának. A jó hírnév kötelez, és ennek súlyát, felelősségét valamennyien érezzük.

Milyenek a kölcsönzők visszajelzései a Suzukiról?

Tíz éven keresztül a szakmai szövetségünk, a Magyar Autókölcsönzők Szövetségének elnökeként, ma az felügyelőbizottság elnökeként tanúja lehettem annak a folyamatnak, mikor az első Suzuki megjelent a bérbeadók kínálatában, jelenleg pedig igazi flottaautóként becsülhetjük. A visszajelzések tehát nagyon kedvezőek.

30 ÉVES A SPORTMOTOROK CSÚCSMODELLJE

A Suzuki 30 éve dobta piacra a rendkívül erős és gyors GSX-R-t, mely forradalmasította a sportmotor gyártást. Az akkor több, mint 100 lóerős, soros négyhengeres, mindössze 176 kg-os gép óriási sikert aratott. A misztikus 200 km/h-át meghaladó végsebességével a konkurens modellek nem tudták tartani a lépést, nem beszélve lélegzetelállító kanyarstabilitásáról. Harmincéves bevezetése óta az ikonikus modell egyet jelent a fejlett technológiával, a kompromisszummentes dinamikával és teljesítménnyel, meg persze a versenysporttal.

Dicsőséges mérföldkőnek számított 2012 szeptembere, amikor a japán gyártó tokoyawai futószalagjáról legördült az egy milliomodik GSX-R. Ezt a sikert 1985 darabos jubileumi kiadással ünnepelték, mely utal a modell bevezetésének évszámára. Aranyszínű villákkal, egyedi tankfestéssel, Brembo fékekkel tűnik ki az átlagos 1000 köbcentis GSX-R-ek közül.

A GSX-R mindig is a versenyzés meghatározó alakja volt. A világ legfontosabb versenysorozatiban képviselteti magát és folyamatosan halmozza a sikereket. Így a MotoGP, Superbike Világbajnokság, World Endurance Világbajnokság, Brit Superbike Bajnokság és a MotoAmerica futamain is diadalmaskodik. A Suzuki Endurance Racing Team (SERT) a FIM Endurance Bajnokság legsikeresebb istállója 14 első hellyel, de egyéb csapatokkal is számtalan World Endurance Championship bajnoki cím fűződik a GSX-R nevéhez.

A MotoGP mezőnyébe idéntől a Suzuki GSX-RR motorokkal és két spanyol versenyzővel, Aleix Espargaro és Maverick Vinalesszel kvalifikálta magát. A márka sikerességét bizonyítja, hogy a pilóták eredményes szezont tudhatnak magukénak, például a Katalán Nagydíjon kisajátították az első két rajthelyet, ráadásul Espargaro körrekord idővel került az élre.

Az idei MotoGP szezon Német Nagydíján, illetve az amerikai MotoAmerica futamon a Suzuki csapatok különleges festéssel ünnepelték a GSX-R család jubileumát. A versenyzők motorja és ruházata a jól ismert autentikus, kék-fehérben díszelgett. A jeles napra készült dizájn leleplezését követően pedig bejelentették, hogy utcára is készült egy limitált példányszámú, egyedi fényezésű GSX-R1000 széria, mely világszerte elérhető lesz a Suzuki márkakereskedésekben, így hazánkban is. A kék-fehér szín mellett egy speciális „30 Years of Performance” tankfelirat is emlékezteti tulajdonosát az évfordulóra.

A Suzuki GSX-R hitvallása mit sem változott az elmúlt 30 évben, továbbra is a leggyorsabb és legjobb akar lenni a mezőnyben, legyen szó versenypályáról, vagy országútról.

KAMARÁS IVÁN

„Motorral közlekedni biztonságos és csodálatos.”

Rajong a motorokért, az interjúra egy GSX-R 600-assal érkezett. Immár három éve partnerek a Magyar Suzuki Zrt.-vel. Kamarás Ivánnal beszélgettünk.

Mióta motorozol?
Viszonylag későn, 25 éves koromban kezdtem, egy enduróval. Paczolay Béla filmrendező barátom kapacitált, hogy vegyek motort, mert akkoriban neki is volt, és majd együtt motorozunk. Voltak fenntartásaim, de végül minden előzetes félelmemet legyőzte a barátság. Egyébként ezt megelőzően is volt motoros élményem, például Görögországban béreltem robogót, nagyon tetszett, jókat farolgattam vele, de ma már nem a vagánykodás vezérel, nekem ez szerelem.

Hogyan jött a partnerség a Suzukival?
Mindig szerettem a Suzuki motorjait, már gyerekkoromban is felfigyeltem egyes modellekre. Volt egy füzetem, amibe lelkesen ragasztgattam különböző újságokból kivágott motoros képeket, és arról álmodoztam, hogy kapok egy kismotort, de a szüleim nem igazán díjazták ezt. Néhány évtizeddel később viszont a menedzseremnek, Stern Évának köszönhetően egymásra találtunk a Suzukival, akik viszont maximálisan támogatják a szenvedélyem. Már három éves az együttműködésünk, és azért különösen élvezeteses, mert lehetőségem van mindig új és változatos karakterű motorokat kipróbálni.

Fel tudod sorolni, milyen típusokat használtál? Illetve mivel jársz most?
Egy GSX-R 600-assal járok. Nagyon friss még az élmény, egyelőre csak ismerkedem vele, ilyen motorom még nem volt soha. Az évek során sokféle gép megfordult alattam, a teljesség igénye nélkül: 400-as és 650-es Burgman, Gladius, GSX750, 1200-as Bandit. Emellett, ha Amerikában dolgozom éppen, ott is Suzukim van, egy Intruder 800-as, tele mindenféle extrával, kimondottan hosszabb utazásokra, cirkálásokra.

Szoktad feszegetni a motor határait?
Nem mondom, hogy sosem fordult elő, de igyekszem visszafogni magam. Nem akarom kísérteni a sorsot, van két gyermekem, 42 éves vagyok, nem látom értelmét az eszement száguldozásnak, jobb a békesség.

Mennyit mész egy évben?
Ha Amerikában vagyok éppen, ott könnyedén szaladnak a mérföldek, nemrég néztem meg, az előző évben kb. 7 ezret raktam bele, ez nagyjából 11 ezer kilométer. Észre sem veszed, és tekeredik az óra. De hatalmas előnye van Amerikában is a motornak, mert másképp nem tudok bejutni a városba, vannak olyan forgalmi időszakok, amikor egyszerűen képtelenség, így rengeteg időt tudok spórolni.

Hogy látod, a közlekedési kultúra változott valamit Magyarországon?
Ha azt a körülbelül húsz évnyi időtartamot nézzük, mióta motorozom, úgy gondolom sokat változott, főleg pozitív irányba. Jobban figyelnek ránk az autósok, többször tapasztalom, hogy lehúzódnak, elengednek. Persze néhány veszélyesebb szituációm adódott az évek során, például amikor rám nyitották az ajtót, de ez Amerikában történt, ahol általánosságban elmondható, hogy a motorosok szemtelenebbül lavíroznak a sávok között, mint itthon, belemennek olyan előzésekbe, akár szűkebb utakon is, amit én nem kísérelnék meg. Be kell tartani a szabályokat, mint minden közlekedési eszköznél, de motorral közlekedni biztonságos és csodálatos.

Mikor döntötted el, hogy Hollywoodban próbálsz szerencsét?
Soha nem hoztam ilyen döntést. Magyarországon akartam továbbra is dolgozni. Csak azt döntöttem el, hogy elmegyek egy évre körbenézni, ez 2009-ben volt. Minden nagyon tetszett, így elkezdtem kapcsolatokat építeni, sokat tanultam, később lett egy kinti ügynököm is, kaptam angol, illetve amerikai filmekben is főszerepet, aztán innentől beindultak a dolgok, két éve már zöldkártyám is van. Egyáltalán nem panaszkodhatok, nagyon szerencsésnek mondhatom magam, hogy élhetem ezt a kétlaki életet, és közben azzal foglalkozhatok, ami érdekel, és csak olyan dolgokat csinálok, amit szeretek. Eszem ágában sincs a hazai munkákat feladni, rengeteget dolgozom itthon.

Mit forgatsz jelenleg?
Sajnos túl sok részletet nem árulhatok el, egy akció-krimi készül. Nyomozót alakítok benne, olyan kiváló kollégák társaságában, mint például Gáti Oszkár, Anger Zsolt, Nagy Zsolt, Szabó Győző.

Végleg felhagytál a színházzal?
Az a helyzet, hogy nagyon hiányzik, de nem tudnék havi 20-25 előadást játszani egész évadban, ha külföldön forgatok. Év végén azért mégis lesz egy „kis” színház az életemben, A Játékkészítő című produkcióban játszom egy olyan szerepet, ami a tavalyi szériában még nem volt, az a megtiszteltetés ért, hogy rám és nekem írták. Most készül a dalom, még én sem hallottam, már nagyon kíváncsian várom. December 26-29 között játsszuk a Syma Csarnokban, tavaly tizenkét teltházas előadás volt négy nap alatt, ami hatalmas teljesítmény.

Hogyan töltődsz fel, mi kapcsol ki?
Rendszeresen sportolok, mindig máshoz van kedvem, most például úszni járok, heti négyszer is, ha időm engedi. De a sport minden területét szívesen kipróbálom, szeptembertől júliusig például jóga lázban égtem, viszont mostanság a bokszot is fel kellett frissítenem, mert van néhány verekedős jelenet a filmben, amit forgatunk.

Mik a vágyaid, céljaid?
Nincsenek célzott terveim, nagyon boldog vagyok az életemben, amit főleg annak köszönhetek, hogy azt csinálhatom, amit szeretek. A gyerekeimnek is azt kívánom, hogy legyen motivációjuk, az teljesen mindegy, hogy mihez. Eldöntik majd, mivel szeretnének foglalkozni, én pedig maximálisan támogatom a vágyaikat.

THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

Lenyűgöző teljesítmény

A motorcsónakok evolúciója az elmúlt néhány évtized során igencsak változatos fajtákat eredményezett. Az egyik ilyen a felfújható csónak. (Ok! Ezek sem újdonságok, az őse is az 1840-es évekre nyúlik vissza.) Ezekből kezdetben csak kis méretűeket – két, esetleg három–négy személyeseket– készítettek, az utóbbi évtizedekben a korszerű anyagok, illetve technológiák megjelenésével már igazi hajókat is gyártanak. Most egy olyan levegős motorost mutatunk be, amelyik a szokásosnál nagyobb. Nem konkurense az itthon népszerű VSR-eknek, vagy a nemrég bemutatott Bravo 6.0-nak, mert más kategória. Természetesen az ára sincs még köszönő viszonyban sem a lényegesen kisebb edzőmotorosokéval.

A hajótest

A Joker 24 Clubmant 2010 óta gyártják, 2010-ben cockpitett újra gondolták. A Balatonon tekintélyt parancsol, szinte óriásnak számít a gumimotorosok között. A lombardiai székhelyű olasz gyártó kínálatában azonban a 7,46 m méter hosszú hajó nem is igazán nevezhető nagynak, inkább csak közepes modellnek mondanánk, tekintette arra, hogy tíz méterig gyártanak felfújható motorosokat. A Joker Boat harminc feletti különböző típusa is jelzi, hogy komoly üzem áll a gyártás mögött. A hajók a legmodernebb technológiák szerint készülnek, a kivitel pedig – már ránézésre is – igencsak magas színvonalat mutat. Az RSM DTM csapat kísérőhajójaként szolgál a 24 lábas RIB, így Balatonlellén, a katamarán kikötőhelyén, a BL Yachtclub kikötőjében található. Mivel a Royal Silver Kft. forgalmazza a Joker Boat termékeit Magyarországon, így egyértelmű volt, hogy amikor a csapat kísérőmotorost keresett a katamaránhoz, erre a gyártmányra esett a választás. Hogy miért pont a 24 lábas Clubman került Lellére, arról Lange Péter, a Royal Silver ügyvezetője és egyben az RSM DTM csapat tagja számolt be: – Olyan hajóra volt szükségünk, amellyel a GC 32-es katamaránt nem csak nagy biztonsággal kísérhetjük, hanem szükség esetén elé is tudunk menni. Mivel a katamarán harminc csomót biztosan tud, ezért ennél legalább húsz százalékkal gyorsabb hajóra van szükségünk. A másik szempont, hogy vontatni is lehessen vele, mégpedig minden időjárási körülmény között, és szükség esetén műszaki mentésre, borulás esetén pedig a hajó felállítására is használhassuk. Ezekhez a feladatokhoz pedig szükséges a jelentős teljesítmény. Szempont volt, hogy a külföldi versenyek miatt egy közepes személyautóhoz kapcsolt utánfutóval, B-kategóriás jogosítvánnyal is egyszerűen szállítható legyen. A hajó megfelel az elvárásainknak: bírja a strapát, a használatnak nincs maradandó nyoma, pedig az üzemeltetés körülményei miatt nem részesül kíméletes bánásmódban. Már sokszor bizonyította, hogy az elvárásainknak mindenben megfelel. Az első benyomásaim a hajóról pozitívak: erős, férfias kinézetű, komoly darab, egy őszinte munkahajó. Végignézve a részleteket azonban kiderül, hogy sokkal kifinomultabb, mint ahogy mutatja magát, jól felszerelt, a fedélzeten minden megtalálható, amire szükségünk lehet: műszerek, GPS, hifi stb. Minden hajózási felszerelésnek megvan a helye, és számtalan vízmentes rekeszben helyezhetjük el iratainkat, telefont, rádiót, vagy bármi egyebet. Egyet nem értek: miért fekete a hajótest? Egy, a tűző napnak kitett, felforrósodó felülethez nem lehet kellemes hozzáérni. Legalább az ülések nem melegszenek fel nagyon, a szín pedig ízlés dolga.

A test formája – a rendkívül kis ellenállása dacára is – megfelelően szolgálja a stabilitást, a hajó nagy sebességnél is kiválóan irányítható. Most ugyan, a majdnem szélcsendes időben nem tudtuk kipróbálni, de a korábbi tapasztalatok miatt állíthatjuk, hogy mégoly brutális hullámzás sem állítja megoldhatatlan feladatok elé. A hajó a balatoni hullámokon sem bukdácsol, a mérete miatt megfelel a rövid hullámfrekvenciának is. A hajótest ellenállása meglehetősen csekély, így nem meglepőek a menettulajdonságok, a hajó már kis gázadásra is azonnal ugrik, pillanatok alatt megsiklik, és könnyedén lépi át a negyvencsomós (közel 80 km/óra) sebességet. A végsebessége a 250 lóerős motorral 46, a 300-assal már jóval 50 csomó felett van. A hajó fogyasztása – ezzel a motorral – abszolút értelemben is elfogadható, ha pedig teljesítményarányosan vizsgáljuk, akkor kitűnő bizonyítványt érdemel.

A motor

A 250 lóerős, hathengeres, négy liter hengerűrtartalmú Suzuki motor 5800-as fordulaton minden erőlködés nélkül, fölényes biztonsággal adja le a maximális teljesítményét, és ezen a fordulaton is meglepően halk. Ez a világ első változtatható forgásirányú motorja (Suzuki Selective Rotation System). Hogy ez miért jó? Mert a nagyobb hajókra szokás a motorokat kettesével szerelni, aminek egyik oka a biztonság, két motor ritkán sérül, vagy esetleg hibásodik meg egyszerre. És persze nincs 500–600 lóerős külmotor... A két motor közül az egyiknek azonban ellentétesen kell forognia, a megfelelő iránytartás és az egyenletes haladás érdekében. A Suzuki változtatható forgásirányú rendszere feleslegessé teszi, hogy másodiknak egy ellentétes forgásirányú hajómotort kelljen beszerzni, elegendő a 250AP forgásirányát megváltoztatni és a propellert kicserélni, így – ha szükséges – akár magában is használható. A kedvtelési hajózás területén legnagyobb amerikai szakmai szervezet, a National Marine Manufacturers Association (NMMA) – innovációs díjjal tüntette ki ezt a motort, egyebek mellett ezért a megoldásért. A Suzuki Marine-nak egy sor másik termékét is elismerésben részesítették, a gyártó kilenc ilyen díjjal büszkélkedhet. Más kérdés, hogy a műszaki innováción túl gazdasági jelentőséggel is bír ez a fejlesztés – elsősorban a nagyobb charter cégeknél –, azok számára, akik rendszeresen cserélgetik a motorokat a hajóparknak és/vagy az igényeknek megfelelően. Nem elhanyagolható szempont, hogy az ellentétes forgásirányú motorokkal szemben, egy mindkét célra megfelelő modell, használtan lényegesen jobban lesz értékesíthető.

Mivel a Balatonon ritkán találkozunk két külmotorral szerelt hajóval, így számunkra nagyobb jelentősége van a kis közegellenállású hajtóműháznak, a Suzuki Lean Burn üzemanyag-keverékképzési és égésszabályozási technológiának, valamint a Suzuki precíziós vezérlőrendszereknek, az új rendszerű változó szelepvezérlésnek (VVT). Ezek azok a fejlesztések, amelyek által nagyobb nyomaték, jobb gyorsulás, valamint a nagyobb motorteljesítmény ellenére is figyelemreméltó üzemanyag megtakarítás és kisebb károsanyag kibocsátás érhető el. Felsorolni sem lehet az új műszaki megoldások sorát, amelyeket a Suzuki a hajómotorjainál alkalmaz, de tervezzük, hogy egy szakértő segítségével ismertetjük ezeket.

László Tibor / Szekeres László - Hajó Magazin

BUSINESS
&LIFE

Magyar Suzuki Zrt.

2500 Esztergom, Schweidel József utca 52/a.

A Suzuki flottatermékeivel kapcsolatban
kérjük érdeklődjön a **flotta@suzuki.hu** címen.

www.suzukiflotta.hu