

The background of the slide features a large, white outline of the Suzuki logo, which is a stylized 'S' shape, centered on a solid brown background.

A SUZUKI MÁRKATÖRTÉNETE

Az ügyfelek igényeire koncentrálni hozzunk létre értékes termékeket!
Teremtsünk csapatmunkával fiatalos, innovatív vállalatot!
Törekedjünk az egyéni kiválóságra a folyamatos fejlődés által!

社は是
一. 消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう
二. 協力一致清新な会社を
建設しよう
三. 自己の向上にとめ常に
意欲的に前進しよう



A szövőszéktől...

A Suzuki Motor Corporation a kisautók értékesítésében piacvezető a világon; a vállalat gépkocsik, motorkerékpárok és hajómotorok globális gyártójaként ismert.

A cég minden erejével arra törekszik, hogy értékes termékeket adjon a vevők kezébe, miközben az „öt csökkentés filozófiáját” – kisebbet, kevesebbet, könnyebbet, rövidebbet, tisztábbat! – érvényesíti gyártóbázisain szerte a világban.

...az autókig,
motorokig
és hajómotorokig



GYÖKEREK



Jaramaika

Rajta, próbáljuk meg!

A Suzuki Japán egyik jellegzetes vidékéről, az Enshu régióból indult útjára. A természeti értékekben gazdag, enyhe éghajlatú Enshuban régtől virágzott a gyapottermesztés, amire a 18. század kezdetétől fejlett textilipar épült. Az Enshuban használt japán nyelvjárásban létezik egy kifejezés, a „jaramaika”, ami nagyjából annyit tesz: „Próbáljuk meg, kísérreljük meg!” Ez fejezi ki talán a legtömörebben az enshui emberek igyekezetét és vállalkozó kedvét, szüntelen törekvését az újításra, a kísérletezésre.

Enshuból számos cég jutott el a világhírnévig, és őrzi sikerességét a mai napig az úttörő jaramaika-szemléletnek köszönhetően.

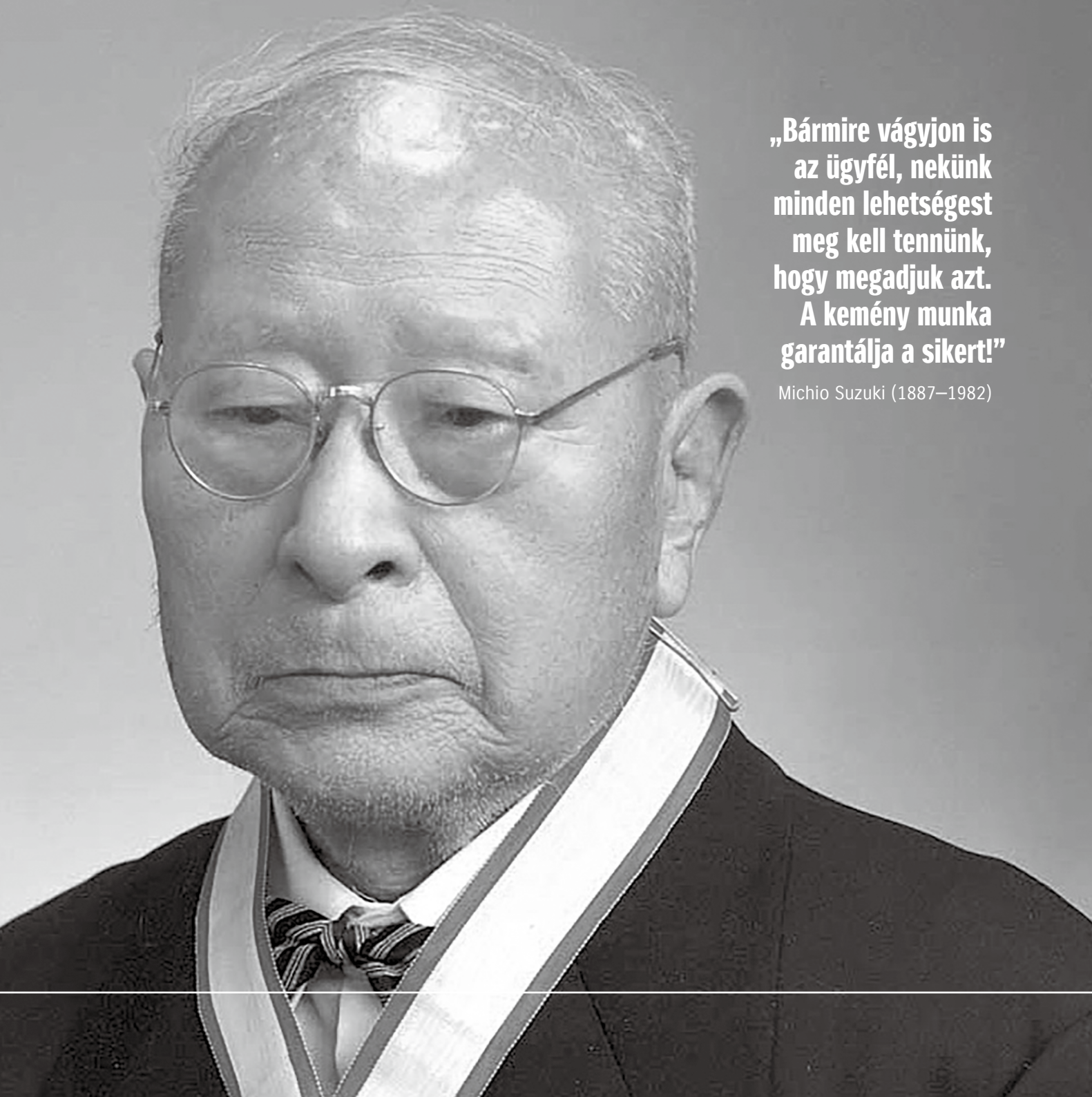
Monozukuri

A gyártás művészete

Hamamatsu városa az Enshu régióban található, Shizuoka prefektúra nyugati részén, 200 kilométerre Tokiótól. A hely régen a Tenryu cédrust használó építőmesterek mestermunkáiról volt híres; a „monozukuri”, vagyis „a gyártás művészete” ezt a japán mesterségbeli tudást fejezi ki.

Ezen a tájon, egy Hamamatsu melletti vidéki házban született Michio Suzuki, a Suzuki alapítója 1887-ben.





„Bármire vágyjon is
az ügyfél, nekünk
minden lehetségest
meg kell tennünk,
hogy megadjuk azt.
A kemény munka
garantálja a sikert!”

Michio Suzuki (1887–1982)

1909

SUZUKI SZÖVŐSZÉKÜZEM



A gyárépületet egy selyemhernyó-
tenyészetből alakították át.

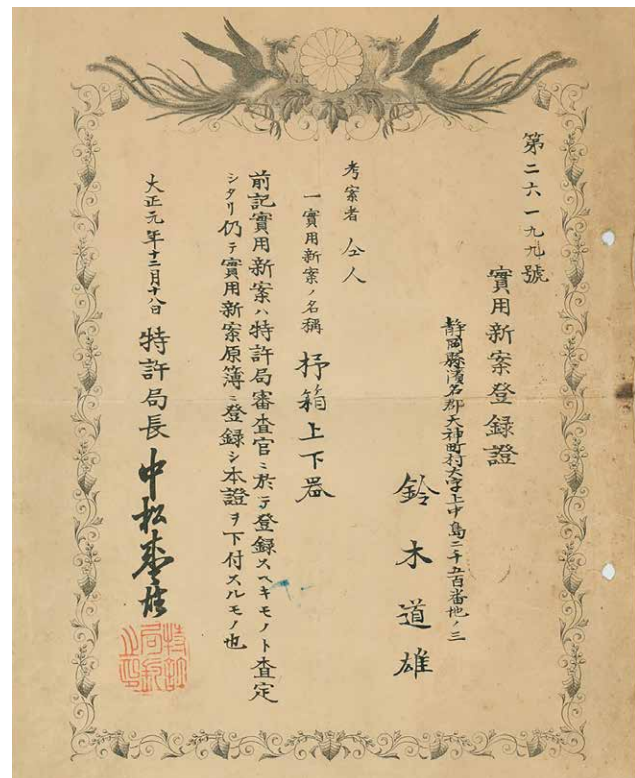
Michio Suzuki 21 évesen fejezte be
gyakornoki éveit mesterénél, aki eredetileg
ács volt, de az orosz–japán háború miatt
szövőszékek gyártására állt át. Michio első
szövőszékét tulajdon két kezével készítette,
és édesanyjának ajándékozta. A mester-
munkának hamar híre ment a környező
falvakban. Az ifjú szövőszékkészítőt
elborították a megrendelések, így nem
sokkal később, 1909-ben megalapította
a Suzuki Szövőszéküzemet.



A Michio Suzuki tervezte szövőszék

1912-ben a cég új találmányával techno-
lógiai áttörést ért el: szabadalmaztatta
a Hibako vetélőszekrényt, ami lehetővé
tette a mintaszövést az anyagban a korábbi
egymintás textilekhez képest. Ezzel
a Suzuki lett az első cég, amelyik képes
volt többszínű szövetet szőni.

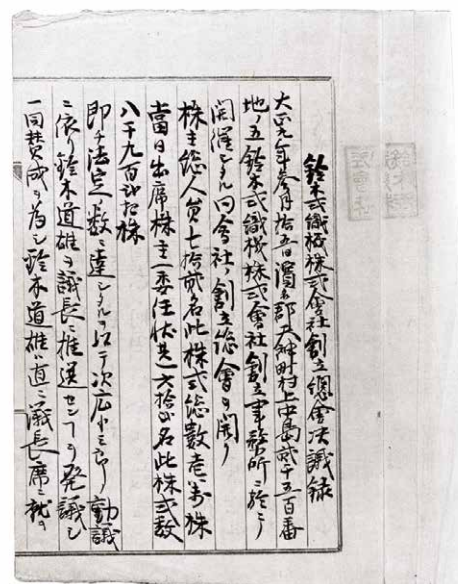
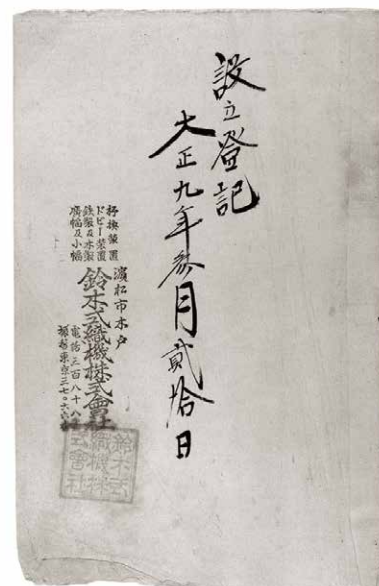
A Hibako vetélőszekrény szabadalmi irata



1912

Az első világháborút követően, az 1920-as években Japánt elhúzódozó recesszió sújtotta, a gazdasági környezet a Suzuki Szövőszéküzem számára sem volt túl kedvező. A gyártástechnológia folyamatos fejlesztésének köszönhetően azonban a válság alig érintette a céget, a növekedés stabil maradt. 1922-re a Suzuki lett Japán legnagyobb szövőszékgyártója. Ebben az évben március 15-én Michio Suzuki döntő elhatározásra jutott: részvénytársasággá alakította vállalkozását, aminek új neve Suzuki Szövőszékgyártó Társaság lett.

Az üzlet virágzott, sorra jöttek a megrendelések, és Michio Suzuki alig harmincévesen egy hatvan főt foglalkoztató szövőszékgyár élén találta magát. Idővel a szövőszékek még pontosabbak lettek, a társaság pedig már a selyemipar számára is gyártott gépeket.

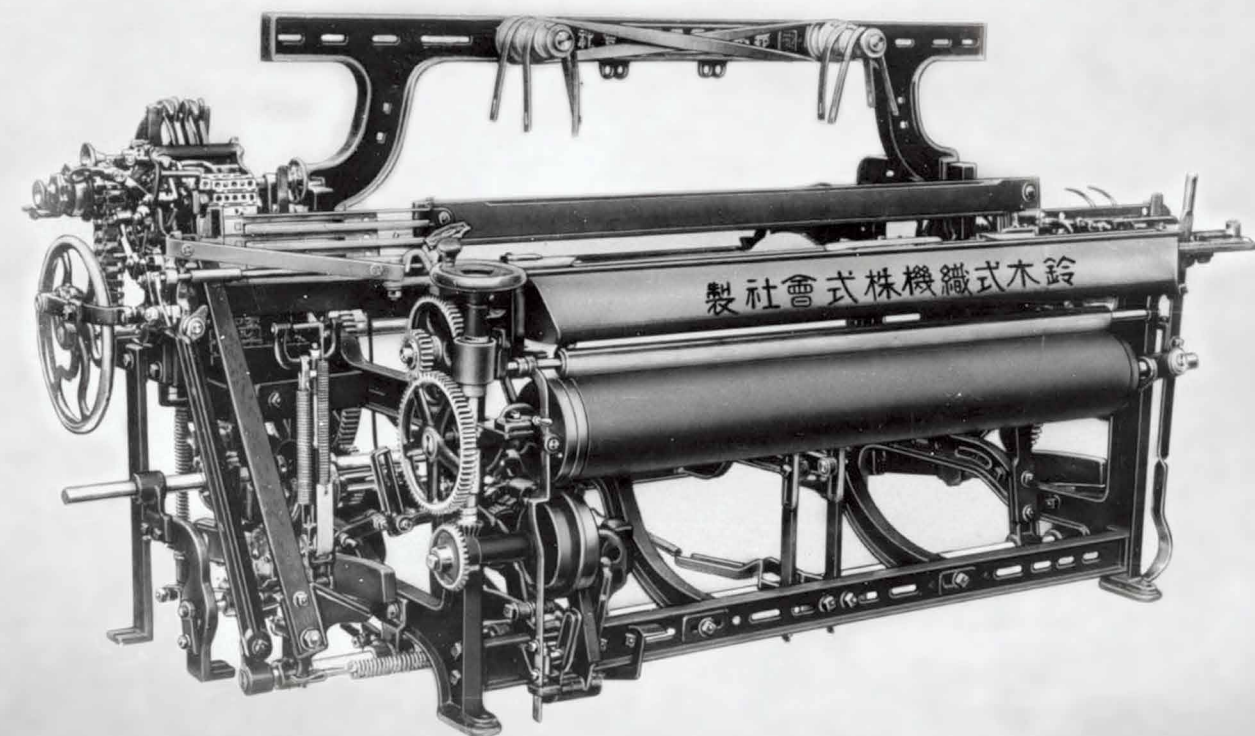


A cég eredeti alapító okirata

Az 1920-as évek végén a Suzuki Szövőszékgyár újabb forradalmi újítással rukkolt elő: egy olyan berendezéssel, ami kártyákon tárolta a szövésmintákat. A következő mérföldkő a széles textilek szövésére alkalmas berendezés volt 1932-ben; a találmány hatására a termelékenység ugrásszerűen megnőtt.

Hosszú élete során Michio Suzuki nevéhez 120 szabadalom fűződött, vagyis korának egyik kiemelkedő feltalálója volt.

Az átlagember talán megelégedett volna ezekkel az eredményekkel, de Michio Suzuki más utat választott, és követte élete álmát...



Hamamatsuban, a Suzuki székhelyén gyakran fújnak erős szelek. Ellenszélben márpedig nem könnyű hajtani a kerékpárt... „Mennyivel könnyebb lenne, ha erre a biciklire motort szerelnénk!” – sóhajtott fel az alapító fia, Shunzo Suzuki, az idő tájt a vállalat egyik igazgatója, miközben a tengerparti fenyves szélén taposta a pedált. Ebből az alap-gondolatból született meg a Power Free. A 36 köbcentiméteres segédmotoros kerékpár 1952-ben került piacra, és egyből sikert aratott.

**„Olyan motorhajtású
kerékpárt lenne jó
készíteni, amivel bárki
könnyedén közlekedhet!”**

Shunzo Suzuki

1952

POWER FREE

Könnyen vezethető, erős és tartós: ez a motorkerékpár megtestesítette az összes olyan tulajdonságot, amit a Suzuki lényegesnek tart.



1953 DIAMOND FREE

A Suzuki második segédmotoros kerékpárja egyben a márka első versenymotorja is lett.

1955 COLLEDA

A 125 köbcentiméteres egyhengeres, négyütemű, korszerű formatervezésű Colleda COX volt a Suzuki első igazi motorkerékpárja.

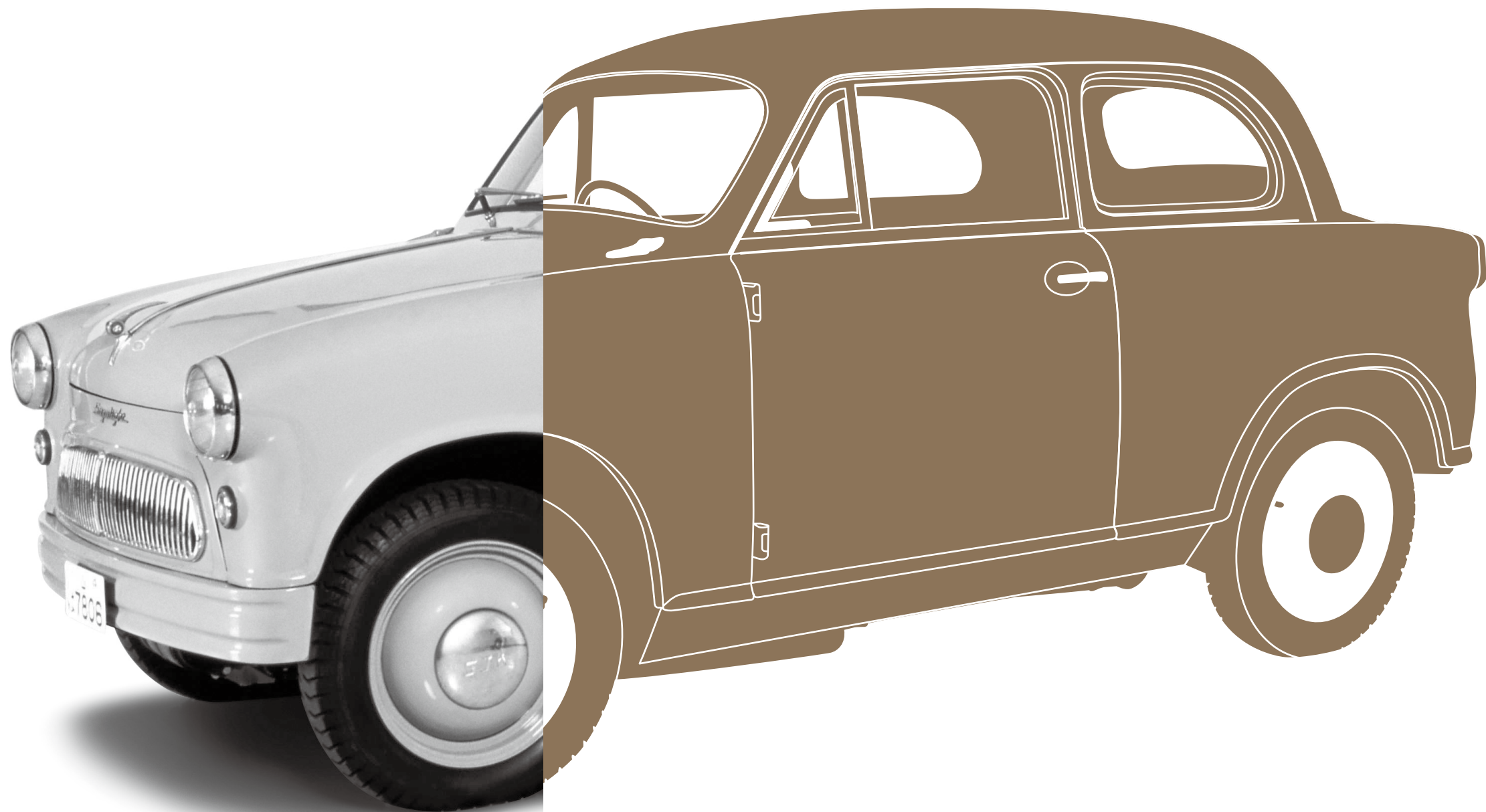


A Suzuki következő modellje, a Diamond Free: 1953-ban megnyerte a Fuji Hegyemeneti Versenyt, bizonyítva, hogy a Suzuki termékei tartósak, nagy teljesítményűek. A megrendelések az égbe szöktek; a szövőszékgyártó döntése, hogy energiái javát immár kiváló minőségű motorkerékpárok tervezésére és gyártására fordítja, helyesnek bizonyult.

1954. június 1-jén a Suzuki Szövőszékgyár nevet váltott, és Suzuki Motor Co., Ltd. néven folytatta pályafutását, így is demonstrálva szándékát, hogy a következőkben nagyobb súlyt kíván fektetni a gépjárműgyártásra. 1957-ben Shunzo Suzuki lett a társaság második elnöke.

Michio Suzuki már 1936 óta fontolgatta, hogy a cég termékportfólióját gépkocsikkal bővíti, ám a háború közbeszólt, és egy időre jegelni kellett a tervet. Egészen 1954 januárjáig kellett várni, hogy az alapító álma ismét felderengjen. Hatfős tervezőcsapat alakult, a tagok átlagéletkora mindössze huszonnyolc év volt.

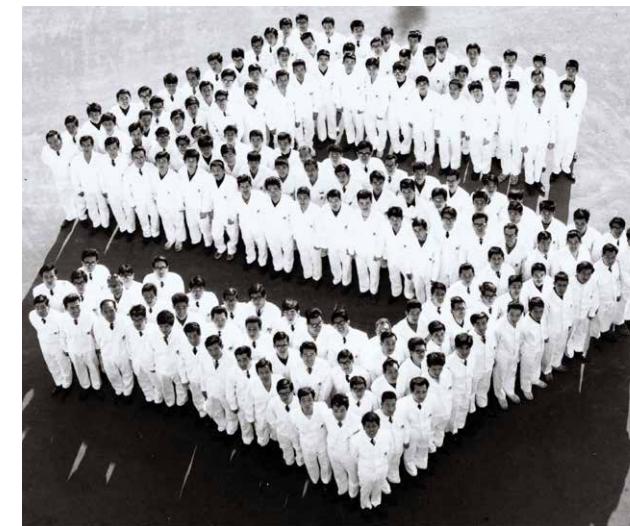
A kezdeti fejlesztőmunka az évek során felhalmozott monozukuri-tapasztalatra támaszkodott. Az első prototípus 1954 őszére készült el. A vezetési tesztek követően az autó Suzulight néven került forgalomba 1955 októberében.



1955

SUZULIGHT

A három méter hosszú jármű volt Japán első fronthajtású orrmotoros autója.



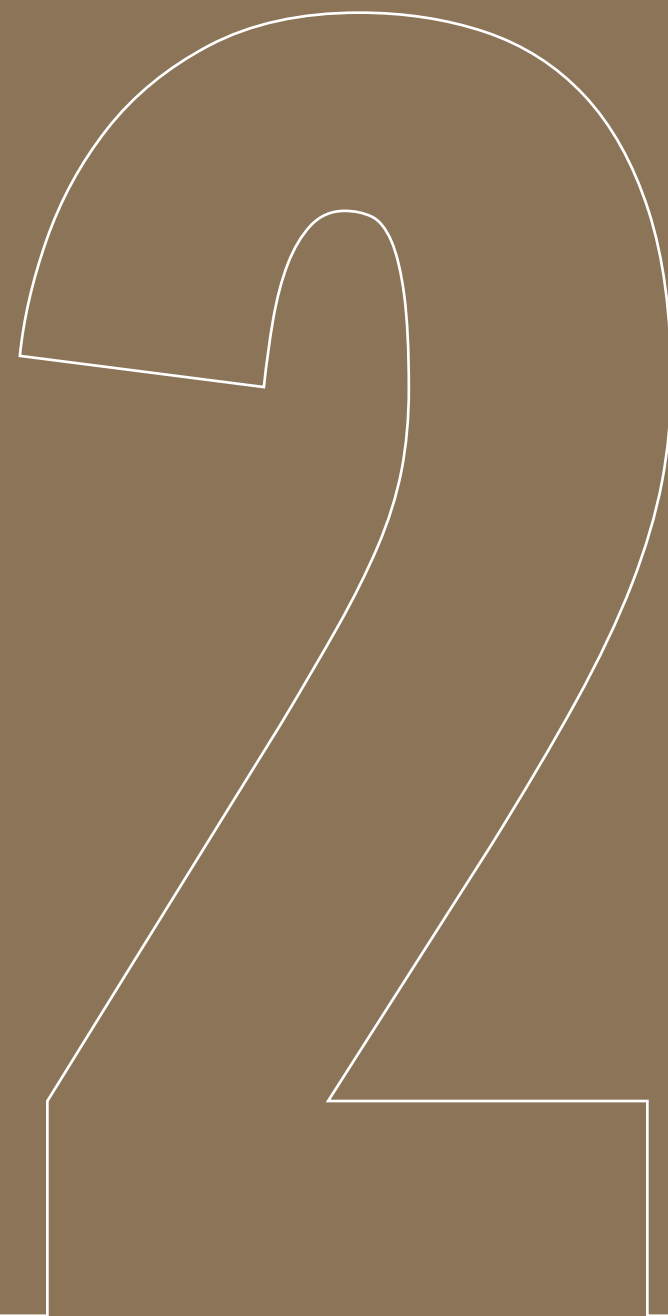
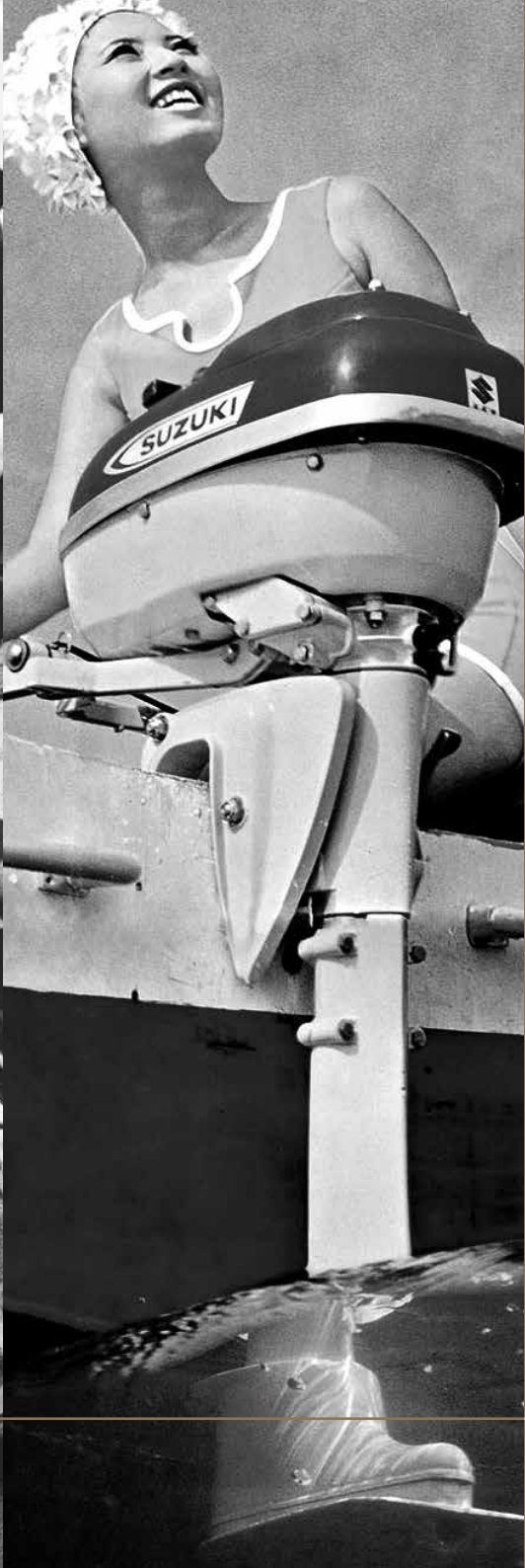
A társaság védjegyét több mint háromszáz terv közül választották ki 1958. október 1-jén. Az egész világon ismert embléma azóta – immár több mint hatvan éve –



változatlan. A logóban használt három szín – a fehér, a piros és a kék – büszkén idézi fel a vállalkozás első időszakát, amikor a jaramaika-szemlélet és Michio Suzuki kitartása révén egyszerűbbé, gyorsabbá vált a mintás szövetek készítése.

Az S márkavédjegy az egész világon azokat a kiváló minőségű termékeket fémjelzi, amelyek megbízhatóságot és eredetiséget kínálnak a vevőknek. A szimbólum mögött ott áll az egész Suzuki, szüntelenül a jövőbe tekintve, hogy újabb és újabb, a vevők igényeit kielégítő termékeket hozzon létre.

1958



**TERMÉKEK
EVOLÚCIÓJA**

1968. augusztus 12-én a Milánó és Nápoly közötti mintegy 750 kilométeres Autostrada del Sole autópályán tesztvezetést tartottak. A cél a Fronte SS modell teljesítőképességének bizonyítása volt. Az egyik autó volánjánál a kor híres autóversenyzője, Stirling Moss ült, míg a másik Fronte SS modellt a Suzuki motorkerékpáros legendája, Mitsuo Ito vezette.

1967



A páros négy és fél óra alatt ért a római ellenőrzőpontra. „A Suzuki kisautója 4 óra 27 perc alatt tette meg a Milánó és Róma közötti 550 kilométert, ami figyelemreméltó, 125 km/órás átlagsebességet jelent” – kürtölték szét a hírügynökségek az egész világ számára. A tesztautók továbbindultak Nápoly irányába, és a 750 kilométeres ösztávot végül 122,4 km/órás átlagsebességgel teljesítették, sikeresen demonstrálva ezzel a jármű képességeit.

A kétajtós, 360 cm³-es Suzuki Fronte SS szedán forgalmazása 1967 márciusában kezdődött meg. Előzménye az 1962-es Suzulight Fronte és az 1965-ös szubkompakt személyautó, a Fronte 800 volt. Japán első valódi „kei” kategóriájú kétütemű kisköbcentis autójának leszármazottai az 1971-es Fronte Coupe, valamint az 1976–1977-ben piacra dobott 450 és 550 cm³-es Fronte 7S. Az 1970-es évek végétől a Fronte örökségét az Alto vitte tovább.

1967 FRONTE SS



1971 FRONTE COUPE



„Bárcsak az erdőkben is autózhatnánk, földutakon, amelyeken gépkocsi még sohasem járt!”

Ezt az álmot valósították meg a Suzuki mérnökei a legendás Jimny megalkotásával. A fő nehézség abban állt, hogy a karosszériának egyszerre kellett erősnek és könnyűnek lennie. A prototípusokat lépcsőztették, hepehupás utakon járatták, majd megvizsgálták a kopásokat és horpadásokat a lemezeken, és az erőhatásnak kevésbé kitett részeket elvékonyították. A tengerparton végzett teszten azután, ahol a versenytársak elsüllyedtek és megfeneklettek a homokban, a modell gond nélkül vette az akadályokat.

A Jimny 1970-ben lépett porondra, s lett a mezőgazdászok és építési vállalkozók megbízható partnere. Emellett kirándulóautóként a fiatal generáció körében is rendkívül népszerűvé vált.

1970 JIMNY

Az eredeti LJ10 modell



1998 JIMNY

A Jimny harmadik generációja

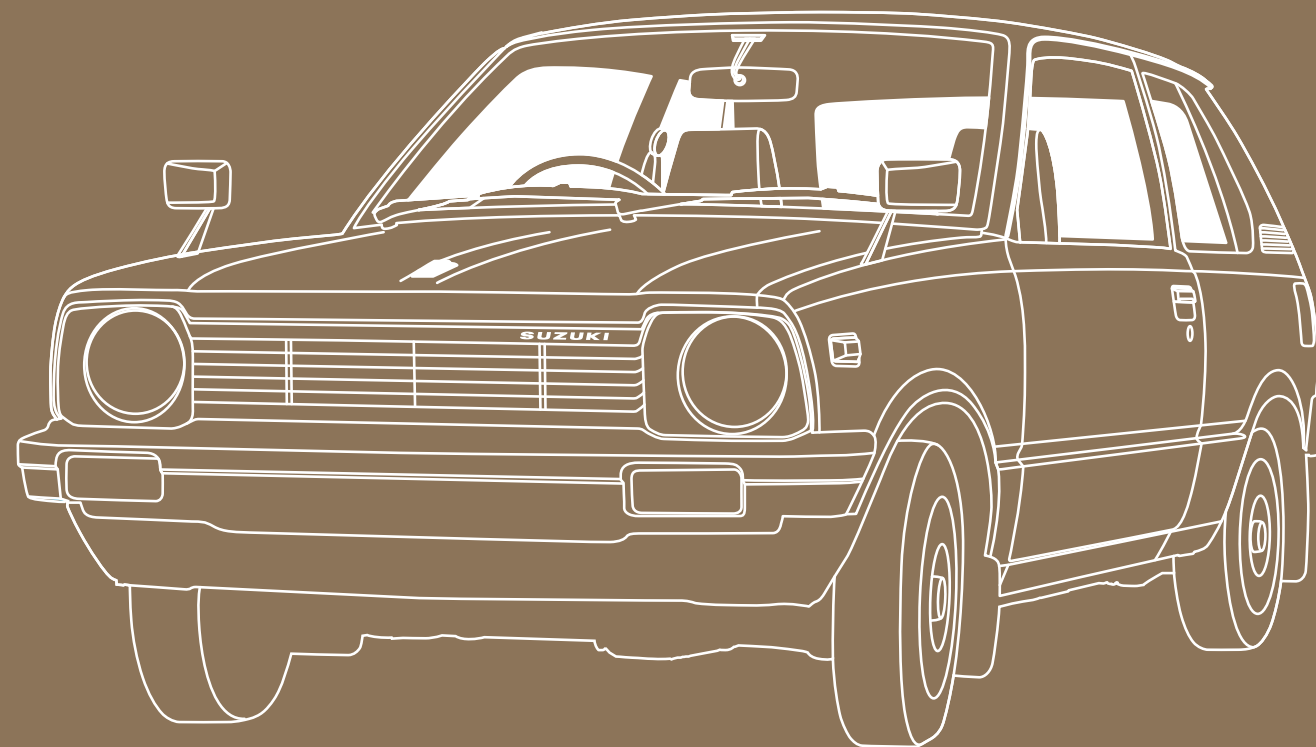


2018 JIMNY

A modell napjainkban



Megfizethető, nők számára is vonzó kiskocsira van szükség. A valóban szükséges dolgokra kell összpontosítani: az autó legyen egyszerű, mégis elégítse ki e vevőkör igényeit!



ALTO **1979**

Az Alto 1979-es bemutatkozása korszakváltás a japán gépjárműgyártás történetében. A gyártó erőfeszítéseinek és újszerű elgondolásainak hála a modell húsz százalékkal került kevesebbe versenytársainál. A vásárlók fele nő volt, így az Alto a női szerepvállalást is erősítette a társadalomban. Gyerekek fuvarozására, bevásárlásra és hasonló célokra használták.

Az Alto nagy lökést adott a Suzukinak, de hatása ezen is túlmutatott: a Suzuki kisautók szinonimájává vált. Népszerűségét a mai napig őrzi a világban.

1979 ALTO

Az 55 cm³-es kétütemű Alto



2014 ALTO

A miniautó nyolcadik generációja
átlagosan 2,7 liter üzemanyagot fogyaszt.



1970

1979

A cég negyedik elnöke, Osamu Suzuki 1958-ban csatlakozott a Suzuki Motor Co. vállalatához. 1963-tól különböző vezetői pozíciókat töltött be, majd 1978-ban ő lett a társaság negyedik elnöke és vezérigazgatója. Az elnöki posztról 2000-ben mondott le, azóta a Suzuki Motor Corporation igazgatóságának elnöke.

Amikor 1982-ben az indiai kormány partnert keresett egy népautó kifejlesztéséhez, a Japánt felkereső tárgyalócsoport ezt jelentette:



1982 A Marutival kötött megállapodás ünnepélyes aláírása

„Több gépjárműgyártóval találkoztunk, de egyedül a Suzukitól jött el a tárgyalásra személyesen az elnök, aki ráadásul lelkesen fogadta elképzeléseinket.” Októberben a Suzuki gyártási és forgalmazási megállapodást írt alá a Maruti Udyog Ltd., India vállalatával. A siker javarészt Osamu Suzuki erőfeszítéseinek volt köszönhető.

A Maruti 800 gyártása 1983-ban kezdődött el. A modellt az Altóból kiindulva tervezték az indiai piac számára. Hála a japán technológiának, a modell kiváló minőségben, megfizethető áron került forgalomba. Tökéletesen megfelelt a piaci igényeknek, és soha nem látott sikert aratott. A típus gyártását 2013-ban állították le, addig a Maruti Suzuki India gurgaoni üzemének gyártósorairól összesen 2 millió 870 ezer példány gördült le belőle.



A közkedvelt Maruti 800 az átlagember autója, a mindennapok közlekedési eszköze lett Indiában.

1983

1988-cal új korszak kezdődött az összerékhajtás történetében.

Ekkor jelent meg a Vitara, amely elegáns megjelenéssel ötvözte a nagy teherbírást. A szilárd létraalváásra stílusos karosszériát építettek. A Vitara rendelkezett egy autentikus négykerék-hajtású jármű összes fontos tulajdonságával, ugyanakkor üzemanyag-takarékos volt, továbbá jól boldogult a városban és az országutakon is – nem csoda, hogy az egész világon megkedvelték.

1988

VITARA

A modell Japánban Escudo néven került forgalomba.

2018 VITARA

A Magyar Suzuki esztergomi gyárában készült ráncfelvarrott modell



1993 WAGON R

A barátságos minifurgon új piaci kategóriát teremtett.



1993-ban Japán miniautó-piaca zömében női kocsiból állt, ám ekkor megjelent a színen egy jármű, amely nők és férfiak számára egyaránt vonzóvá vált. Ez volt a Wagon R. Az autó a jól használható, formatervezési újdonságot hozó úgynevezett minifurgonok első képviselője lett. Az innováció elismeréseképpen a kocsi elnyerte az egyik legrangosabb díjat, a japán Autós Újságírók Konferenciája (RJC) által megítélt Év Autója címet.

A kei kategóriájú kisköbcentis autók Japánban rendkívül népszerűek,

de exportsiker ritkán válik belőlük.

Kivétel ez alól az Alto, a Jimny, a Wagon R és a Hustler: ezeket a modelleket a külpiacon igényei szerint módosították, így óriási sikert arattak a világban.

2014 HUSTLER

A miniautó 2015-ben az Év Autója lett a japán újságírók szerint.



1993

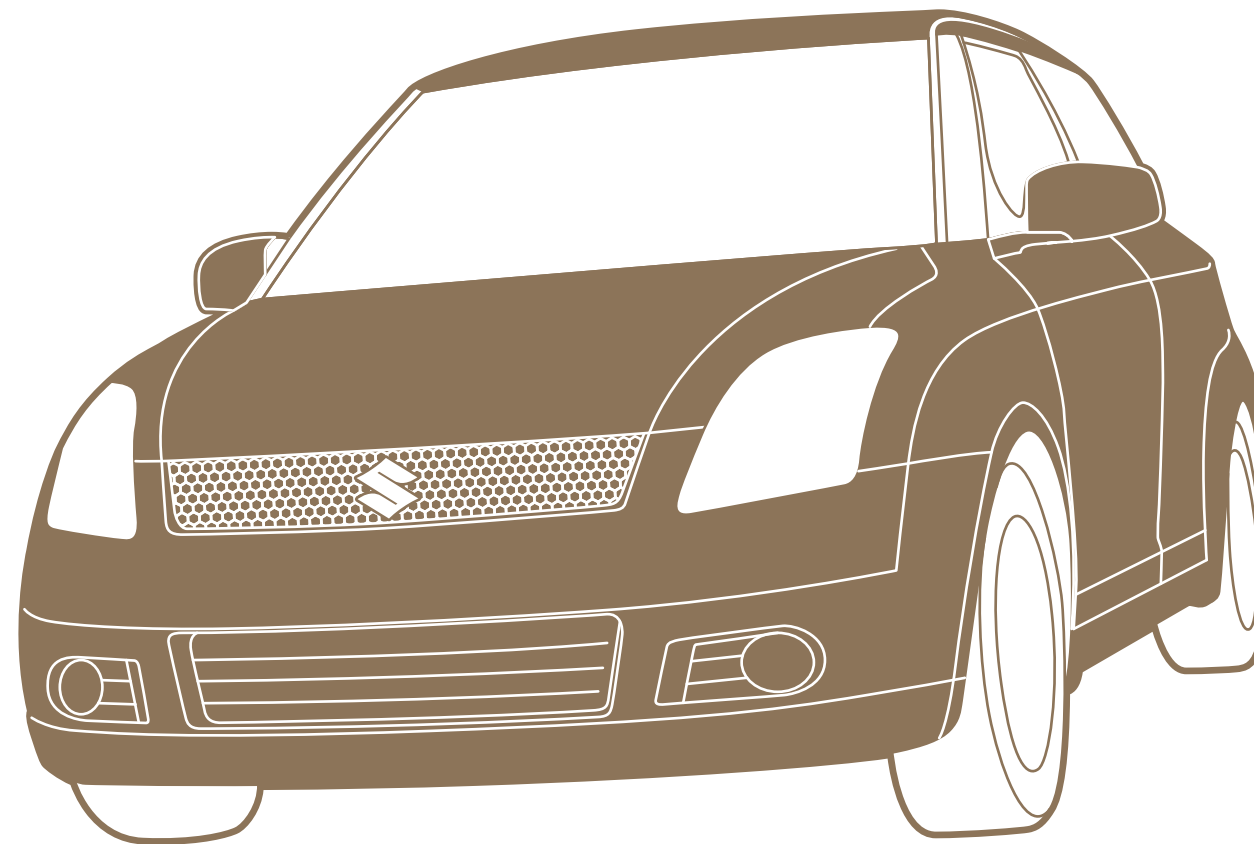
A Suzuki Way of Life! jelmondata a márka mozgatórugója. Minden egyes Suzuki autó, motorkerékpár és hajómotor célja az élet, a mindennapok élvezete.



A Way of Life! márkaszlogent 2005. március 1-jén jelentették be a Genfi Autószalonon annak kifejezésére, hogy „a márka örömet hoz az életbe”, más szóval a Suzuki olyan termékeket állít elő, amelyek megfelelnek a gyártás három alapcéljának: vezetésük élmény, használatuk élvezet, emellett tulajdonosukat büszkeséggel töltik el.

Az új Swift 2005-ben debütált.

Formaterve a dinamizmus és a stabilitás szemet gyönyörködtető fúziójából született. Vezetési tulajdonságait Európa útjain és tesztpályáin csiszolták tökéletesre, elismerésképpen világszerte számos díjat nyert. A Suzuki számára külön kihívást jelentett, hogy ez volt a márka első globális stratégiai modellje, vagyis olyan autó, amelyet egyforma minőségben és felszereltségi változatokban gyártanak egyidejűleg Japánban, Európában, Indiában és Kínában.



SWIFT **2005**

Az új Swift 2005. február 4-én gördült le a Magyar Suzuki esztergomi gyártósoráról.



2005

2005



1963

MITSUHO ITO A SUZUKI RM63 NYERGÉBEN

Ito az első – s mindmáig egyetlen – japán TT-győztes.

A Suzuki idejekorán felismerte annak fontosságát, hogy a világ motorversenyein győztes típusokkal legyen jelen. A versenytapasztalatoknak jelentős szerepük van a modellek fejlesztése során is, hiszen fontos információkkal szolgálnak a szériagépek megépítéséhez.

A Tourist Trophy (TT) motorversenyt a Brit-szigetekhez tartozó Man-szigeten rendezik 1907 óta. A világ minden tájáról érkező versenyzőknek jelentős távot kell megtenniük közúton, számos emelkedővel és lejtős szakasszal tarkítva. Az ádáz küzdelemben nemcsak a motorok masszivitása és teljesítménye, de a versenyzők ügyessége és felkészültsége is mérlegre kerül. A Suzuki 1960-as első nevezésekor rögtön mindhárom 125 köbcentis Colleda RT60 célba ért. Az első győzelem 1962-ben született az újonnan létrehozott 50 cm³-es versenyzsotályban. A diadalt Mitsuho Ito ismételte meg a rákövetkező évben.

„Alkossunk olyan motort, ami esélyes rá, hogy versenyeken diadalmaskodjon!”

Ez az cél lebegett a fejlesztők szeme előtt a GSX-R750 létrehozásakor. Ám a modellt nem kizárólag a világ versenypályáira szánták, hanem közúti használatra is: így jött létre és teremtett új kategóriát az első 100 lóerő feletti teljesítményt nyújtó versenyreplika.

A frissen bevezetett modell 1985 áprilisában megnyerte a legendás 24 órás állóképességi viadalt, a Le Mans-i motorversenyt.

1985 GSX-R750



A Power Free megjelenése óta eltelt évtizedek során a Suzuki számos praktikus motortípust adott a világnak, és olyanokat is, amelyek nem csupán kétkerekű közlekedési eszközök: legendák, amiket a motorozás szerelmesei számon tartanak.

A futurisztikus GSX 1100S Katana 1981-ben ámulatba ejtette az egész motoros világot. Harapós külsejével, pompás teljesítményével az egész földkerekségen megdobogtatta a motorozás szerelmeseinek szívét, és óriási bevételeket hozott a piacon.

A GSX 1300R Hayabusa, vagyis a „vándorsólyom” 300 kilométeres óránkénti végsebességével a világ egyik leggyorsabb kétkerekű járműve. Az 1999 januárjában debütált, 2008-ban jelentős megújuláson átesett modell 1299 cm³-es, DOHC-rendszerű, folyadék-hűtéses, soros négyhengeres négyütemű hajtóművével a kompromisszumoktól mentes tervezés iskolapéldája lett.

1981 GSX 1100S

A Katana korának formatervezési ikonjává vált.



1999 GSX 1300R

Hayabusa, a vándorsólyom



2001 GSX-R1000

Kiváló kezelhetőség és ergonómia, radikális külső, plusz az erő maximális kihasználása – ez a GSX-R1000.



2001-ben került piacra a tökéletes sportmotor, a Suzuki GSX-R1000. A család új reprezentánsa hasonló jelentőségű volt, mint az első GSX-R modell 1985-ben: új korszakot nyitott a teljesítmény, a súly, a kezelhetőség és a megjelenés tekintetében is. Hamarosan a versenypályák – és persze a díjkiosztó ceremóniák – domináns szereplőjévé vált szerte a világban. A 2005-ben és 2009-ben kétszer is megújuló modell számos Superbike-címet nyert, közte a 2005-ös World Superbike Championship sorozatot is. Három év kihagyást követően a Suzuki a GSX-RR versenymodellel tért vissza a MotoGP sorozatába 2015-ben.

GSX-RR

2016

Maverick Viñales, a brit MotoGP-futam győztese



1965

D55

A Suzuki az 5,5 lóerős kétütemű D55-tel lépett be a hajómotorok piacára

A Suzuki 1962-ben kezdte el a hajómotorok fejlesztését, amikor a japán Hamana-tavi algabetakarító gépekkel kapcsolatos piac-kutatásból kiderült, hogy a hajómotorok iránt nemcsak ipari, de jelentős szabadidős kereslet is mutatkozik.

A 98 cm³-es 5,5 lóerős D55 modellt 1965 áprilisában hozták forgalomba. A hajómotor, amely az akkoriban általános léghűtés helyett vízhűtést használt, a felhasználók körében könnyű kezelhetőségével szerzett magának hírnevet.

Az azóta eltelt évtizedekben a Suzuki hajózási termékportfóliója a különböző országok igényei szerint számos modellel bővült. A Suzuki hajómotorjait Japánban az Aichi prefektúrában található Toyokawában állítják elő, emellett több külföldi üzem is foglalkozik hajómotorgyártással.



A Suzukinak számos műszaki újítást köszönhet a hajózási piac. Ilyen volt az első olaj-befecskendezéses rendszer 1980-ban, vagy az elektronikusan vezérelt üzemanyag-befecskendezés és a kerámiaszállakkal erősített fémdugattyúk bevezetése a két-ütemű hajómotoroknál 1991-ben.

1977 DT5

Az 5 lóerős kompakt DT5 hajómotor



1983 DT85

Kétütemű olajbefecskendezéses motorok: DT60, DT75 és DT85



1987 DT200 EXANTÉ

Az első Suzuki hajómotor, amelyik elnyerte az NMMA innovációs díját



A hajómotorgyártás úttörő vállalataként a Suzukit 1987 óta hét alkalommal tüntette ki innovációs díjával az Egyesült Államok hajó-, hajómotor- és hajóalkatrész-gyártó vállalatainak szakmai szövetsége, a National Marine Manufacturers Association (NMMA).

Az üzemanyagárak emelkedésére a Suzuki technológiai fejlesztéssel válaszolt.

A felhasználók ugyanannyi üzemanyaggal immár hosszabb távokat tudtak megtenni; az üzemanyag-hatékonyságot a Suzuki innovatív – a DF15A modelltől kezdve a DF350A-ig számos hajómotorban jelen levő – Lean Burn keverékképzési és égés-szabályozási rendszere biztosítja.



1994 DF9.9

A DF9.9 és DF15 volt a Suzuki első két négyütemű hajómotorja.



1998 DF50

A DF40 és a DF50 a Suzuki első DOHC-rendszerű, négyütemű, hengerenként négyszelepes hajómotorjai.



2003 DF250

A DF200, DF225 és DF250 modell a Suzuki V6-os négyütemű hajómotorjai.

A három fő termékkategóriában, vagyis a gépkocsik, motorkerékpárok és hajómotorok gyártása során szerzett motorfejlesztési és karosszériatervezési tapasztalatait a Suzuki egyéb területeken is hasznosította, és az esztendő folyamán számos innovatív terméket dobott piacra.

1974 Z600

A gyógyászati segédeszközök piacára a Motor Chair Z600 motorhajtású kerekesszék jelentette a belépőt.



1983 QUADRUNNER 125

Az első négykerekű quad, a QuadRunner 125 (LT125) sportcélra készült.



INNOVATÍV TERMÉKEK



**MINDEN
TEREP
HAZAI PÁLYA**



Felpezsdíti az érzékeket



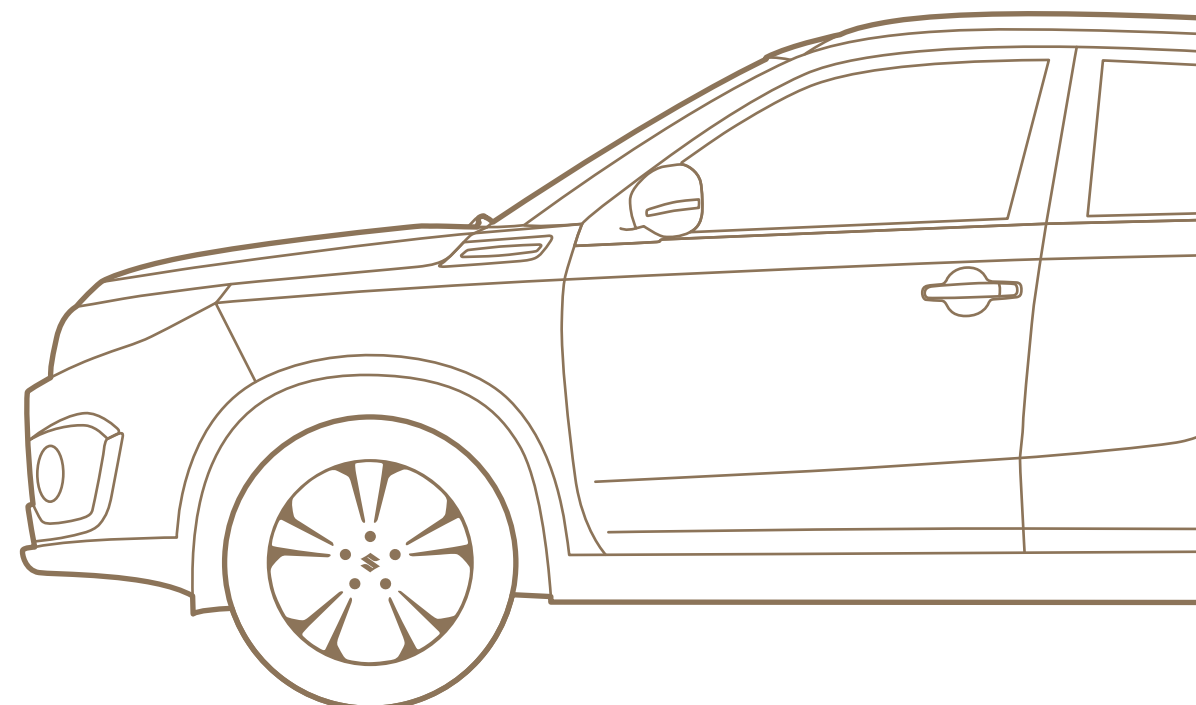
A világ új szemszögéből

Ahány autó csak legördül valamelyik Suzuki-üzem gyártószalagjáról a világ bármely pontján, minden esetben más a célállomás, eltérő a felhasználás módja. Tanulunk vevőinktől, éleltapasztalataikból merítünk ihletet.

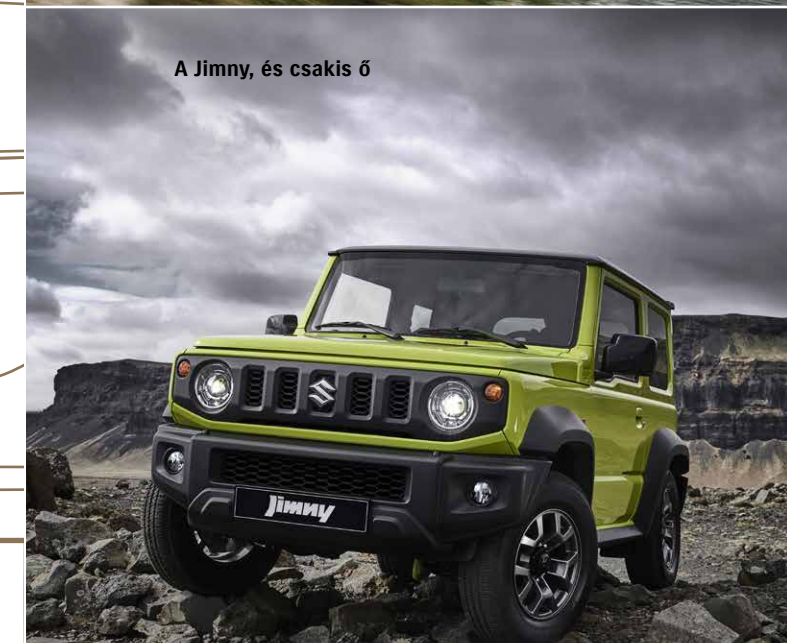


AUTÓK

Sportosság mindenek felett



A te célod, a te döntésed



A Jimny, és csakis ő



Szabadság újragondolva

A gyorsasághoz nem kell más, mint egy nagy teljesítményű erőforrás. A Suzuki azonban azt vallja, hogy a motorozás ennél többet jelent: megbízhatóságot és kényelmet, amit ember és gép szövetése tesz lehetővé.

GSX-S1000 KATANA

Lenyűgöző teljesítmény, kiegyensúlyozottság, kiváló irányíthatóság: ez az új Katana sportmotor.



GSX-R1000(R)

A Szupersport királya, a GSX-R1000 immár hatodik generációjával uralja a versenypályát.



SV 650X ABS

Minden út csak rád vár – az SV650X-en ülve klasszikus café racer stílusban járhatod be a várost és az országutakat.



V-STROM 650 XT

A gép, amely sohasem hagy cserben, legyen szó bármilyen feladatról, kihívásról vagy kalandról.



RM-Z250

Az RM-Z250 motorját úgy finomították, hogy a maximális teljesítmény mellett növeljék a közepes fordulatszámra leadott teljesítményt és nyomatékot.



BURGMAN 400 ABS

A kényelmesen vezethető robogó stílusosan elegáns, akár egy méretre szabott öltöny.



DF 200AP

A 2015 óta forgalomban lévő hajómotor alapja a soros négyhengeres DF175 modell volt. A DF200AP-ben alkalmazott Suzuki Selective Rotation technológia a világon először tette lehetővé a forgásirány megváltoztatását, vagyis a propeller normál és ellentétes irányú forgatását egyetlen kapcsolással. A modell emellett precíziós számítógépes fojtószelep-vezérlő és sebességváltó rendszert alkalmaz.

DF350A – A Suzuki legkifinomultabb négyütemű hajómotorja, a DF350A 2017-ben debütált. „Az erő, amely a természet és a tenger hatalmával vetekszik.”



SMD16 MULTIFUNKCIÓS KIJELZŐ

Erről a 16 colos kijelzőről a hajó vezetője minden szükséges adatot leolvashat; segítségével a hajózás felhőtlen élmény.



MOTORKERÉKPÁROK

A Suzuki hajómotorral felszerelt **Suzumar** felfújható hajók elérhető áron kínálnak kiváló minőséget.

HAJÓMOTOROK

MAGYAR SUZUKI ZRT.

A Magyar Suzuki Zrt.-t a Suzuki Motor Corporation alapította többségi tulajdonosként 1991-ben. Az esztergomi vállalat azóta folyamatosan növekszik, és mára fontos szerepet tölt be a hazai és európai járműiparban a márka globális modelljeinek gyártójaként.

„Igazi magyar. És japán.”

Az Esztergomban eddig készült több mint 3 millió személygépkocsival a vállalat egyike a magyar járműgyártás legfontosabb szereplőinek. A kiemelkedő eredmények kulcsa a japán technológia és a helyben alkalmazott hatékony gyártási folyamatok. A siker titka a szakmai felkészültséget és elkötelezettséget folyamatosan erősítő munkavállalói gárda.

Legyen szó szövőszékről, autóról, motor-kerékpárról vagy hajómotorról, a Suzuki küldetése a kezdetektől fogva változatlan. Miközben innovatív, megbízható, könnyen használható technológiai megoldásokat ad az emberek kezébe, a Magyar Suzuki vezérelvként tekint az alapító üzenetére: „Bármire vágyjon is az ügyfél, nekünk minden lehetőséget meg kell tennünk, hogy megadjuk azt. A kemény munka garantálja a sikert!”



1991

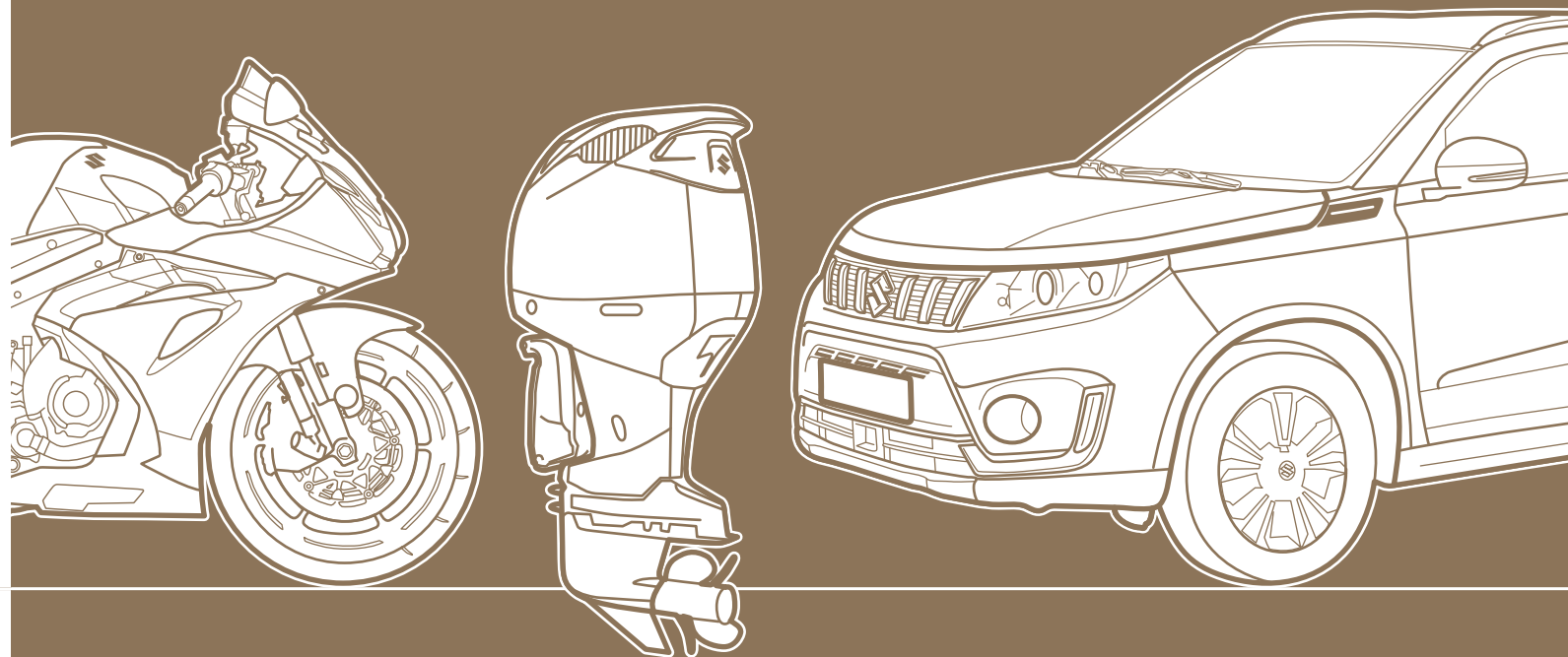
- 1991 A Magyar Suzuki megalapítása
- 1992 A Swift első generációja
- 1996 Elkészül a 100 ezredik autó
- 2000 Wagon R
- 2002 500 ezres gyártási darabszám
- 2003 Ignis
- 2005 A Swift második generációja
- 2006 Kigördül az egymilliomodik magyar Suzuki
- 2006 SX4 SUV
- 2008 Suzuki Splash
- 2010 A Swift harmadik generációja
- 2011 Elkészül a kétmilliomodik kocsi
- 2013 SX4 S-Cross
- 2015 Vitara
- 2016 Megújul az SX4 S-Cross
- 2017 A gyár eléri a 3 milliós gyártási darabszámot
- 2018 Megújul a Vitara

2018

MÉRFÖLDKÖVEK



A „Minden terep hazai pálya” jelmonddal összhangban az Esztergomban gyártott autók a márka egyéb sikeres termékeivel – motor-kerékpárokkal, hajómotorokkal – együtt jelennek meg a kiállításokon és rendezvényeken.



Puskás–Suzuki-kupa, 2018



Suzuki Angyalkert Óvoda



Balaton Hajókiállítás, 2016

A Suzuki jövője

A Suzuki globális márkanév, a világ több mint kétszáz országában és régiójában jegyzik. Gyártási rendszereit maximálisan kiaknázva a Suzuki-csoport értékes termékeket készít, ami végső soron az ősi monozukurinak, a gyártás művészetének modern korra adaptált, tökéletesített változata. A kutatás-fejlesztés területén a Suzuki munkatársai az energetikai, ökológiai, elektronikai, kommunikációs, informatikai és irányítási vívmányok széles körét alkalmazzák csapatmunkában.

A Suzuki 2020-ban ünnepli a cég alapításának századik évfordulóját. Annak érdekében, hogy a cégcsoport gyarapodása a következő száz évben is töretlen legyen, a Suzuki soha nem téveszti szem elől küldetésnyilatkozatának első jelmondatát: „Az ügyfelek igényeire koncentrálnva hozunk létre értékes termékeket!”

2015 MIGHTY DECK

Újszerűen praktikus és játékos tanulmányautó



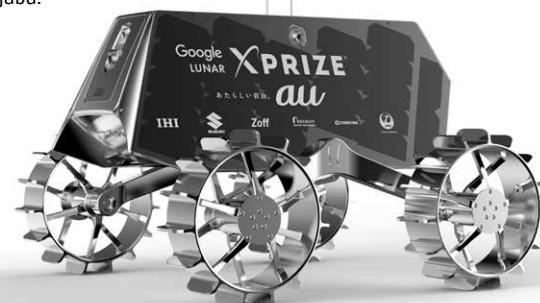
2017 E-SURVIVOR

A jövő kompakt szabadidő-autója a Suzuki összerékhajtási rendszerére épül.



2017 SPACECRAFT

A Suzuki bekapcsolódott a Hakuto privát holdkutató csapat munkájába.



NEXT 100



© Magyar Suzuki Zrt., 2018