



Přední sedadla vyznávají trochu americký styl komfortu, záda k nim ale neboli. Spolujezdovo by mohlo být trochu niž.



Kdo potřebuje trakci, může doplatit 80 tisíc za pohon všech kol a samočinnou bezestupňovou převodovku

■ Pamatujete doby, kdy za vás nemyslela žádná autoelektronika? A kdy rozhodovaly kubické centimetry a šíkovnost konstruktérů, nikoliv drzost při měření normovaných spotřeb? V Suzuki nabízí unikátní možnost si toto období ne-násilně připomenout.

Kizashi je jednoduché, nikoliv primitivní. Prostě vzpomíná na to dobré z nedávné minulosti. I zde si samozřejmě přehrajete mp3, posvítíte xenony a ze smyku vám pomůže ESP. Jenže zároveň ve vás nic nepotačuje pocit, že nejdůležitější na palubě je řidič, nikoliv kalibrace bezpečnostních asistentů. Zde si s vámi řízení ještě povídá a v rychlých zatáčkách můžete přenášet zatížení plynem, protože srostete s podvozkem, aniž by z vás vytřásl duši. A především si pohovíte v náruči kubíků.

Sexy příklad totiž skrývá poctivý čtyřválec 2,4 l, přirozeně bez turbiny. A ten s ležérností nejen zrychlí na šestku z padesáti do dvou set, ale díky mírně podčtvercové konstrukci také předvede radost z otáček a gradace výkonu. Případně relaxované cestování, při němž prakticky nepotřebuje řadicí páku. Ano, připojování do rychlého pruhu podřazení vyžadá, ale příslušný stupeň můžete dotočit až do konce a plynule dohnat okolní downsizevané zázraky, které vám na vlně turbonewtonmetrů předtím o kousek poodskočily.

Vyznavač středního proudu se podívá na papírové parametry a utrousí posměšek o desetilitrové spotřebě. Jistě, atmosférické „dvacítka“ opravdu pět litrů nestačí,

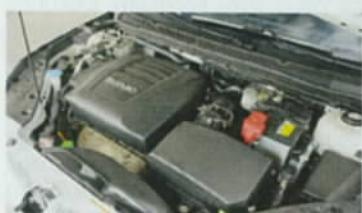
Stará škola

Pokud se bojíte, že už zmizela všechna poctivá auta, Japonci pro vás ještě mají dobré zprávy.

ale to ani většině dieselů střední třídy - ty si zpravidla řeknou o šest. Suzuki však při plynulém, nikoliv loudavém stylu umí jezdit za sedm. Anebo si vezme i deset, jenže to se bavíme o ilegálních rychlostech s plynem v podlaze. Zádný trojnásobný nárůst spotřeby při zátěži se přirozeně nekoná.

Možnost volby bohužel ve střední třídě věčně nevydrží (norma Euro 6 totiž pošle suzuki spolu s Hondou Accord do evropského zapomění). Bud zvolte přetechnizovaný a přefoukaný artefakt „Made in Europe“, nebo relaxovaný, neokoukaný a poctivě stavěný sedan z Japonska. Aby se vám lépe rozhodovalo, Suzuki vám za méně než 700 tisíc přidá

18" kola, parkovací senzory, sedm airbagů, kožené čalounění, elektricky nastavitelná sedadla, tempomat či multifunkční volant... -lac-



Místo revolucí pečlivá evoluce. Výsledkem je plynulý, silný, točivý motor s krásným zvukem a velmi rozumnou spotřebou.



Nejen pro každou funkci tlačítka, ale navíc pořádně sivní. Takové nebude muset měnit ani za 10 let.



Prostor pro zavazadla je tak variabilní, jak jen u sedanu může být. Pojme dost, slušelo by mu ale trochu kvalitnější čalounění.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki Kizashi 2.4

Radový čtyřválec DOHC • Objem 2393 cm³ • Výkon 131 kW při 6500/min • Točivý moment 230 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Pohon všech kol • Pneumatiky 235/45 R 18 • Nejmenší rozeta 63 l • Rozvor 2700 mm • Vnější rozměry 4650 x 1820 x 1470 mm • Zavazadlový prostor 461 l • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1420/580 kg • Hmotnost brzděných nebrzděných přívěsu 1700/720 kg • Největší rychlosť 215 km/h • Zrychlení 0-100 m za 7,8 s • Normovaná spotřeba 7,9 l na 100 km • Výroba Sagara, Japonsko.

Základní cena	679 900 Kč
Testovaný vůz	694 900 Kč

HODNOCENÍ

+ Neokoukaný design, útluný interiér, Točivý, kultivovaný motor s gradací, Sportovní jízdní vlastnosti, Předpoklad spolehlivosti

- Nulová individuálnízavodnost, Bez nejmodernější výbavy

2

Závady v testu

Žádné

Denní sít chybí, s vám můžete nastavit valé svítilny, potkávání cílů, jinak je svítě, senzor k ničení, Ideální ní to ne