



Sportovec tělem i duší

Suzuki dělá první krok do střední třídy. Průkopníkem je atletický sedan Kizashi, nabízený také s pohonem všech kol.

Střední třída je dnes široký pojem. Najdeme v ní skoro pětimetrové koráby, stejně jako o půl metru kratší sportovce – tomuto původnímu chápání segmentu D zůstávají věrné hlavně prémiové značky jako Audi, BMW nebo Mercedes a rozměrová střídmost je vlastní také novému Suzuki Kizashi. Je to vůbec poprvé, co se japonský specialista na malá a terénní auta vydává do manažerského světa.

Budou se dít věci!

Kizashi znamená japonsky předzvěst velkých věcí a stejně slibně jako jméno vypadá jeho design – temperamentní

a zároveň elegantní. Základem dynamického vzhledu jsou vyvážené proporce s dlouhým rozvorem a krátkou vysokou záďí, která v sobě skrývá 461 litrů zavazadlového prostoru. Podobný objem nabízejí i stejně velcí konkurenti, jinak najdeme mezi konkurenty výrazně větší, ale i menší čísla. Pro každodenní použití to bohatě stačí, v záloze číhá dělené a sklopné zadní opěradlo.

Kizashi se do Česka dováží v jediné, maximální výbavě Sport, která dále rozvíjí vrozené nadání auta zaujmout. Přední nárazník plynule přechází do spoileru, prahové nástavce dělají boky ještě masivnější a záď provokuje decentním

nástavcem hrany kufru a dvojicí výfuků v motorkářském stylu.

Snadné seznamování

Do interiéru nás Suzuki pouští bez nutnosti vytahovat klíček z kapsy a zůstat tam může i při startování tlačítkem. S ubytováním nemáme problém, cítíme se jako doma. Volant padne bezvadně do ruky, sedí se pohodlně, i když na sportovní sedan vysoko. Ovladače máme po ruce a přístrojový štít nemůže být přehlednější.

Design palubky nevyvolává tolik emocí jako exteriér, tady přišla ke slovu spíš účelná jednoduchost. Horní část z tvrdého plastu by si mohlo Kizashi odpustit, plocha před spolujezdcem a obložení dveří se ale oblekly do měkkého materiálu. Pochvalu zaslouží i kvalita zpracování a velikost a umístění tlačítek na středovém panelu – žádné zkoumání lupou jako u Insignie, tady se trefíte skoro poslepu.

Sekvence mu sekne

Stará japonská škola velí rozlévat i velký objem motoru jen do čtyř válců, u Kizashi se bavíme o 2,4 l plněných poctivě atmosféricky, tedy bez turba. Nečekejte žádné razantní kopance, ale pěkně plynulý zátaž.

Výkon 132 kW na 1,5 tuny v pohodě stačí, dojem ze zrychlování pocitově tlumí bezestupňový automat, který stojí i za netypickým zvukovým doprovodem – plný plyn, otáčky vyletí, ale nepřichází řazení. Až když uberete, otáčky se ustálí. Ke sportovně stříženému autu nám variátor všeobecně moc neseď, při běžném cestování ale vyniká sametovou jemností.

Na okreskách s oblibou využíváme sekvenční řazení, které je pro sportování zrozené – pracuje bleskově, a to jak při ovládní páčkami pod volantem, tak pákou. Ta má po vzoru závodních aut správné schéma, vyšší rychlosti řadíte



Automat pracuje hladce, ale rozvázně. Při ostré jízdě jsme raději řadili ručně páčkami nebo voličem s ideálním schématem – dopředu/+ dozadu. Palubní deska sází na jednoduchý styl, je kvalitní a přehledná. Velká tlačítka na středovém panelu jsou dobře po ruce a elegantní přístroje se dobře čtou. ESP lze vypnout, tlačítkem vpravo se přepíná mezi pohonem předních a všech kol.



Sedadla jsou pohodlná, kůže patří ke standardu. Místa jsme měli dostatek, vyšší postavy může omezovat střešní okno.



Čtyřválec 2.4/131 kW si při klidné jízdě vzal devět litrů benzínu, při sportovní mezi 11 a 12 l



Za krásná osmnáctipalcová kola nemusíte připlácet, patří do jediné nabízené výbavy Sport

pohybem dozadu a podřazujete dopředu. Super! Navíc auto nepřefadí, ani když vyženete otáčky k omezovači, takže tady má manuální režim opravdu smysl.

Na jistotu

Kizashi nabízí ve střední třídě ojedinělou možnost výběru mezi pohonem předních a všech kol. Stačí stisknout tlačítko a elektronicky řízená vícelamelová spojka začne přenášet točivý moment i k zadním kolům – a to až 50 %.

Trakce je rázem maximální a radost z jízdy v zatáčkách nebo na kluzku o třídu lepší. Díky kompaktním rozměrům působí auto příjemně hravě a ovladatelně, s vypnutým ESP si můžete dovolit efektní driftы, které snadno zkontrolíte přesným řízením.

Podvozek se statečně brání náklonům, není ale přehnaně tvrdý, takže i s osmnáctipalcovými koly můžeme mluvit o pohodlí.



Objem 461 litrů stačí, vyšší nákladová hrana přispívá k lepší tuhosti karoserie



Konektor USB patří u Kizashi k samozřejmostem



Bezklíčkový přístup i startování dostanete v základní výbavě

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJ

Zážehový čtyřválec uložený vpředu napříč. Zdvíhový objem **2393 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **131 kW** při 6500 ot./min, točivý moment **230 N.m** při 4000 ot./min. Pohon všech kol prostřednictvím elektronicky řízené vícelamelové spojky, možnost volby mezi režimy 2WD a AWD. Samočinná bezestupňová převodovka CVT s šesti předvolenými stupni pro manuální řízení. Nejvyšší rychlost **205 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **8,8 s**. Emise CO₂ 191 g/km. Spotřeba město/mimo město 11,3/6,6 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba **8,3 l/100 km**

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2700 mm**. Délka x šířka x výška **4650 x 1820 x 1470 mm**. Pohotovostní/uzičná hmotnost 1530/500 kg. Objem palivové nádrže 63 l. Pneu 235/45 R18.

Objem kufru **461 l**

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprezervivní karoserie.

Cena testovaného provedení **772 900 Kč** (navíc metalíza 13 000 Kč).

Základní cena **759 900 Kč**

KONKURENTI

Audi A4 2.0 TFSI/155 kW quattro S tonic

1 026 000 Kč

BMW 325i XDrive 3.0/160 kW aut.

1 088 300 Kč

Mercedes-Benz C 300 4M 3.0/170 kW

1 078 800 Kč

Opel Insignia 2.0T/162 kW 4x4 aut.

855 700 Kč

Saab 9-3 2.0T/154 kW XWD aut.

860 000 Kč

Subaru Legacy 2.5i/123 kW CVT Comfort

970 000 Kč

HODNOCENÍ

- ➕ ovladatelnost, agilní jízdní vlastnosti
- ➕ velmi bohatá výbava
- ➕ kvalita zpracování
- ➖ pomalejší reakce převodovky v automatickém režimu
- ➖ verzi 4x4 nelze objednat s manuálním řízením
- ➖ nenabízí se integrovaná navigace

Výsledná známka **1,50**

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Ručně jen na předek

Při české prezentaci Kizashi jsme si vyzkoušeli také levnější provedení s předním pohonem a manuální převodovkou. Na zasněžených okresech v okolí Berouna se předokolka samozřejmě necítala tak jistě, přesné manuální řízení ale dalo vyniknout potenciálu motoru. Reakce na přidání plynu jsou spontánnější než u „cé-vé-téčka“, celkově působí auto živějším dojmem. Kdyby bylo po našem, líbila by se nám u sportovního sedanu nejvíc kombinace manuálu se čtyřkolkou – ta se však nenabízí.



Jednoduchý výběr

Kizashi se nabízí s jediným motorem: čtyřválcem 2,4 litru. Verze vybavená manuálním řízením se dodává výhradně s pohonem předních kol, provedení 4x4, označované AWD, zase koupíte jen s bezestupňovou samočinnou převodovkou CVT. O dalších pohonných jednotkách zatím výrobce neuvažuje, pracuje se ale na hybridu.

Ceny Suzuki Kizashi Sport

2.4 VVT/131 kW 6MT 2WD 679 900 Kč

2.4 VVT/131 kW CVT 4WD 759 900 Kč

6MT - šestistupňová manuální převodovka, CVT - bezestupňová samočinná převodovka, 2WD/4WD - pohon předních/všech kol

Výbava Sport: čelní, boční a hlavové airbagy, kolenní airbag řidiče, ESP, elektricky ovládaná zrcátka a všechna okna, bezklíčkové centrální zamykání + startování tlačítkem, palubní počítač, dvouzónová samočinná klimatizace, rádio s CD/MP3/USB a bluetooth handsfree, kožené čalounění, vyhřívaná a elektricky nastavitelná sedadla, xenonová světla, mlhovky, střešní okno, tempomat, parkovací senzory vpředu i vzadu, litá kola 18 palců.

