



Přední sedadla vyznávají trochu americký styl komfortu, záda z nich ale nebolí. Spolujezdcevo by mohlo být trochu níž.



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 šikvost konstruktérů, nikoliv drzost při měření normovaných spotřeb? V Suzuki nabízejí unikátní možnost si toto období nenásilně připomenout.

Kizashi je jednoduché, nikoliv primitivní. Prostě vzpomíná na to dobré z nedávné minulosti. I zde si samozřejmě přehrajete mp3, posvítlíte xenony a ze smyku vám pomůže ESP. Jenže zároveň ve vás nic nepotlačuje 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 povíte v náruči kubiků.

Sexy příd totiž skrývá poctivý čtyřválec 2,4 l, přirozeně bez turba. A ten s ležerností 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 řadící páku. Ano, připojování do rychlého pruhu podřazení vyžádá, ale příslušný stupeň můžete dotočit až do konce a plynule dohnat okolní downsizované zázraky, které vám na vlně turboneutronmetrů předtím o kousek poodskočily.

Vyznavač středního proudu se podívá na papírové parametry a utrousí posměšek o desetilitrové spotřebě. Jistě, atmosférické „dvacetyčce“ 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. Žádný 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 zapomnění). Buď zvolíte přetechizovaný a přefoukaný artefakt „Made in Europe“, nebo relaxovaný, neokoukaný a poctivě stavěný sedan z Japonska. Aby se vám lépe rozhodlo, 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 tlačítko, ale navíc pořádně silné. Takové nebudete muset měnit ani za 10 let.



V reálu se na to kouká stejně příjemně jako na fotografii, všechny materiály jsou navíc příjemné a kvalitní



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

Řadový čtyřválec DOHC • Objem 2393  
• Výkon 131 kW při 6500/min • Točivý moment 230 N.m při 4000/min • Převod přímo řazená šestistupňová • Pohon předních kol • Pneumatiky 235/45 R 18 • N 63 l • Rozvor 2700 mm • Vnější rozsv 4650 x 1820 x 1470 mm • Zavazadlový stor 461 l • Pohotovostní/užitečná h nosť 1420/580 kg • Hmotnost brzděné nebrzděného přívěsu 1700/720 kg • Neš rychlost 215 km/h • Zrychlení 0-100 za 7,8 s • Normovaná spotřeba 7,9 l na km • Výroba Sagara, Japonsko.

Základní cena 679 900  
Testovaný vůz 694 900

## HODNOCENÍ

**+** Neokoukaný design, útulný interier  
Točivý, kultivovaný motor s grad Sportovní jízdní vlastnosti  
Předpoklad spolehlivosti  
**-** Nulová individualizovatelnost  
Bez nejmodernější výbavy

Závady v testu Žádné