



Kouzlo druhých houslí

Kizashi

Když přijdete s dobrým nápadem ve špatnou dobu, nezvítězíte. Mohou si vás ale oblíbit lidé, kteří rádi objevují nevyšlapané cesty.

Pro Suzuki byl vstup do střední třídy dlouho připravovanou změnou, kterou strategové automobilky nechtěli nechat náhodě. Do vývoje velkého modelu nasykali balík peněz, který vysoce přesahoval plánovanou ekonomickou návratnost. Měla to být investice do budoucnosti a dobrého jména. Hospodářská krize bohužel velké plány zhatila. Z amerického trhu se automobilka musela stáhnout, Evropanům auto střední třídy bez dieselu nic neřká a peníze na jeho nákup nezbyly. S atmosférickým benzínem 2,4 litru zůstává specialitou pro znalce. Co jim nabídně v porovnání s konkurencí, která za poslední dva roky opět zhoustla?

Na úvod dostatek místa. Auto stavěné pro Američany samozřejmě neškudlí v šířce (slyšíš, superbe?), pohodlná kožená křesla skýtají ideální oporu i na dlouhých cestách. Velmi komfortně se sedí také vzadu, jelikož sedák není přilepený tak nízko k podlaze, jak dnes bývá zvykem. Povrchy a některé ovladače nesou rysy amerického vkusu, vyložené lacině ale kabina nepůsobí.

Atmosférický motor bohémské kubatury projevuje sympaticky přímo-

čarý temperament, pružně táhne už pod hranici 2000 ot./min, aby věrně japonské tradici nad pěti tisíci vycenil zuby. Spotřeba dokáže klesnout i pod osm litrů, při živějším stylu se pohybuje kolem devíti. Sportovně tuhý podvozek se opírá o zřetelně tuhou karoserii a z ostré jízdy má rošťáckou radost. Sladění celku byla zjevně věnována značná pozornost – osmnáctipalcová kola jsou lehká a rychlé tlumiče nemají velkou práci udržet je na asfaltu, za každou nerovností se vše okamžitě uklidňuje. Řízení klade přiměřený odpor a relativně lehká příď se nechá poslušně směřovat i do záluďně utažených zatáček.

Jednoznačně sportovní ladění ovšem nemusí vyhovovat každému, a i když kizashi nejčastěji vyhledávají příznivci rychlých řídicích zážitků, je škoda, že nastavení podvozku nenabízí komfortnější alternativu. Pro unaveného obchodníka švihajícího stovky kilometrů denně je chování snad až

moc bezprostřední. Navíc dokud se tlumiče pořádně nerozhýbou, přenáší do karoserie i to, co by neměly. To je kromě krátkých nerovností i případ jízdy po dlažbě.

Podobnou výhradu máme k akustice motoru. Vibrace se do karoserie nepřenášejí žádné a při klidné jízdě není téměř nic slyšet. O to víc překvapí hlasité rezonance výfuku pod plným plynem. Vedle nejnovějších odlehčených konstrukcí je cítit také váha tuhé karoserie ze staré školy. Proti Mazdě 6 jde řádově o metrakový rozdíl, což atletické nadání kizashi drží při zemi.

Na druhé straně ale zůstává lákavá cena 679 900 Kč za jedinou a maximální výbavu s xenonovými světly nebo bezklíčkovým přístupem. A na dnešní dobu neuvěřitelně jednoduchá technika, která bude nejspíš sloužit, dokud nedojde ropa.

Kizashi se narodilo do špatné doby, ale vzdorovat jí dokáže víc než přesvědčivě.



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem 2393 cm³. Výkon 131 kW při 6500 ot./min, točivý moment 230 N.m při 4000 ot./min. Šestistupňová manuální převodovka. Nejvyšší rychlost 215 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 7,8 s. Spotřeba město/mimo město 10,6/6,3 l/100 km. Emise CO₂ 183 g/km. **Kombinovaná spotřeba 7,9 l/100 km.**

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2700 mm. Délka x šířka x výška 4650 x 1820 x 1470 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1475/525 kg. Objem palivové nádrže 63 l. Pneumatiky 235/45 R18.

Objem kufru 464 l

ZÁRUKY A CENY

Základní záruka 3 roky, 12 let na neprozrazování karoserie. Cena testovaného provedení 690 900 Kč (metalíza 11 000 Kč).

Základní cena 679 900 Kč

KONKURENTI

Honda Accord 2.4 i-VTEC/148 kW	819 900 Kč
Mazda 6 2.0 Sky-G/121 kW	737 400 Kč
Opel Insignia 1.6 Turbo/125 kW	686 900 Kč
Volkswagen Passat 1.4 TSI/118 kW	730 900 Kč

TESTOVALI JSME

Suzuki Kizashi 2.4 VVT	SM 32/14
Suzuki Kizashi 2.4 4x4	SM 49/10

HODNOCENÍ

- +** Vynikající jízdní vlastnosti
- Silný, přiměřeně pružný motor
- Adekvátní spotřeba paliva
- Pohodlná sedadla
- Mechanická jednoduchost
- Omezený komfort odpružení
- Motor se umí hlasitě ozvat
- Nelákavá estetika interiéru



Přístrojová deska potěší spíše než luxusem dokonalou přehledností. Jednoduché tvary sice jenom tak nezestárnou, že by ale byly dvakrát libivé, to zrovna ne.



Atmosférický čtyřválec s objemem 2,4 litru spolupracuje se šestistupňovým manuálem



Foto Jiri Kals