



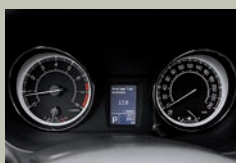
**Volant padne do ruky. Středový panel je přehledný, materiály a zpracování na úrovni.**



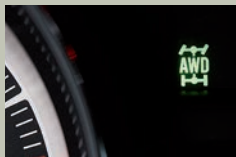
**K startování slouží tlačítko, klíč může zůstat v kapse**



**V sériové výbavě nechybí páčky pod volantem**



**Přístroje mají husté stupnice, uprostřed je displej**



**Přířazení pohonu zadních kol signalizuje kontrolka**



**Čtyřkolka se spíná tlačítkem vlevo od volantu**



**Víko zavazadelníku se dá odjistit dálkově z klíčku**



**Ovladače topení a větrání mají výrazné vroubkování**



**Kolébkové přepínače na volantu se dobře ovládají**



**Nastavení předních sedadel lze uložit do paměti**



Červenec 2009 se stal milníkem ve stoleté historii Suzuki – v japonském závodě Sagara se začal vyrábět sedan Kizashi. Zákazníci si již v minulosti mohli koupit tříprostorový model (Baleno, Liana, Swift, SX4), vždycky se však jednalo o menší vůz nebo kompak. Teprve letos automobilka zamířila do střední třídy a hodlá tady působit jako rovnocenný konkurent zavedených značek.

Kizashi se v Česku oficiálně prodává od 1. prosince. V nabídce dovozce figurují dvě verze: pohon výhradně předních kol se pojí s šestistupňovou přímo řazenou převodovkou (679 900 korun), čtyřkolka dostala bezestupňové CVT (+80 000 Kč). V obou případech je k dispozici jediná výbava Sport, která svým rozsahem ohromí. Sériově nechybí například sedm airbagů, ESP, xenonové světlomety, střešní okno, tempomat, páčky řazení ani litá 18" kola. Přikoupit lze jedinou položku: metalízu za 13 000 korun.

# Já na to mám

**Suzuki vstoupilo do střední třídy. Sedan Kizashi se v boji o zákazníky utká s renomovanými soupeři typu Volkswagen Passat, Opel Insignia nebo Volvo S60.**

Tvůrci vsadili na design a vyplatilo se, automobil se od pohledu líbí. Před díky mohutné masce chladiče a velkoplošným světlometům vypadá sympaticky, hladká kapota a prolisy pro mlhovky vůz opticky rozšiřují. Z profilu je patrná vyšší záď, což karoserii dodává dynamiku. Stříbřitá lišta na spodku dveří odlehčuje vysoký ponton a v kombinaci s černým lakem působí elegantně. Blatníky optimálně vyplňují dvacetipaprsková litá kola o průměru

18 palců. Na zádi zaujmou chromované průchodky výfuku, svítliny zasahující do boků a víko s malým spoilerem a třetím brzdovým světlem. Interiér je přístupný doširoka otvíratelnými dveřmi, přivítají vás pohodlná sedadla. Ještě než se v nich uvelebíte, doporučujeme opakovaně zabouchnout dveře – tlumený zvuk a lehké zaklapnutí zámků svědčí o pečlivosti zpracování. Kabině dominuje tříramenný volant, který tvarem a tlačítky

připomíná stejný díl v civiku. Celkem dvanáct ovladačů se stará o autorádio, palubní počítač a tempomat. Nechybí páčky řazení (pravou vzestupně, levou sestupně) ani velký rozsah seřizování v navzájem kolmých rovinách. Přístroje v samostatných tubusech dostaly bílé podsvícení a příliš husté stupnice, řidší by byly čitelnější. Displej s jemnou grafikou uprostřed zobrazuje provozní údaje, chválíme jeho barevné slazení s dalšími dvěma na středové





konzole. Ta používá velká tlačítka a přehledné členění do logických celků. Všechny ovladače jsou v dosahu řidiče a například otočné knoflíky topení a větrání mají výrazné vroubkování, takže se s nimi dobře manipuluje.

Slícování je na úrovni, mezi jednotlivými díly jsou minimální spáry, všechno do sebe pasuje a nic nevtrže. Měkčené plasty vkusně doplňují chromované díly a černá kůže. Centrální panel nepřekáží pravému kolenu řidiče, potěší boxy na tunelu i velká schránka před spolujezdcem. Přední sedadla z perforované kůže mají správnou velikost a tvrdost, elektrické nastavování u řidiče navíc obstarává bederní výztuhu. Pod střechu se vejdou i dvoumetrové osoby. Vzadu se sedí o něco výš, ani tady však dlouhání nestrádají. Ještě aby, když šířka i výška karoserie na milimetr odpovídají passatu: 1820, respektive 1470 mm. Konstrukteři si poradili také s instalací sériového střešního okna a pro hlavy vzadu vytvořili ►



**Chromované průchodky v nárazníku podobně jako u civiku imitují koncovky výfuku, inspiraci našly u superbiků Suzuki**



TEST ČÍSLA **Suzuki Kizashi 2.4 Sport 4WD**

***Zážehový čtyřválec 2,4 l/131 kW s variabilním časováním používá vyvažovací hřídel, takže běží klidně a potichu. V nabídce dovozce je však osamocený.***



***S výjimkou horní části obsahující reproduktor a kabeláž je zavazadelník pečlivě čalouněný, v základním provedení pojme 0,461 m³***

vybrání ve stropě. Tvarování opěradla preferuje krajní místa, usadí se však i tři dospělí. Zavazadelník kryje víko, které se lehce otevírá, poprvé u Suzuki ho lze odjistit i dálkově z klíčku. Základní objem 0,461 m³ patří k průměru třídy, například insignia pobere 0,500 a passat dokonce 0,565 m³. Méně litrů jde na vrub kratší karoserie (4650, volkswagen 4769 mm), na druhou stranu však zadní převis působí sportovně. Čalounění boků i podlahy schází jedině na stropě „kufru“, kde jsou připevněné kabely a reproduktor.

Stejně jako bezklíčové odemknutí usnadňuje nástup do vozu, ulehčuje startování tlačítko vpravo od volantu – plastový výlisek klíče může po celou dobu zůstat v kapse. Čtyřválec 2,4 l/131 kW lehce naskakuje a tlumeně duní, po zařazení D (Drive) se automobil plyně rozjede. V závislosti na sešlápnutí pedálu plynu automat odrazuje ve třech krocích: při 2500, 4000 a 5500/min, výrazněji je slyšet v pásmu těsně před omezovačem při 6000/min (manuál točí o 500 otáček výš).

Bezestupňová převodovka s šesti předvolenými stupni na manuál ztrácí sekundu na stovku (8,8 s) a 10 km/h při největší rychlosti (205 km/h), řadí však nesmírně hladce a plynule. Navíc díky ní jako bonus získáte pohon všech kol s vícelamelovou elektromagneticky ovládanou spojkou upravený z SX4, který například do passatu dostanete pouze s verzí 3.6 FSI nebo turbodieselem 2.0 TDI. Mimo chodem nafta kizashi zatím schází.

Převzít by se mohla třeba od vitary, je však otázkou, zdali je lepší použít konstrukčně starý motor, nebo zůstat jen u benzínu. My doporučujeme druhou možnost, sametový běh a ticho v kabině za to stojí. Podle zákulisních informací se pracuje i na hybridu. Například dvojku lze vytočit do 120 a trojku do 160 km/h. Na dálnici při povolené stotřicetce motor na šestku běží na úrovni 2400/min a v kabině je příjemný klid. Akustická pohoda a široké čelní sklo jízdu subjektivně zpomalují asi



Foto P. Homolka a archiv





**Zadní nesouměrně dělená opěradla se lehce sklápějí, nechávají však za sebou schod. Sedák zůstává pevný.**



**Anatomická sedadla z perforované kůže preferují komfortní sezení, ovládání je plně v elektrice**



**Tvarování zadních sedadel preferuje krajní cestující, místa pro hlavu a před kolena je dostatek**



**Přiraditelný pohon všech kol je u osobních vozů unikem, tuhle vymoženost nabízí ještě faceliftovaný Nissan GT-R**



**Posaz za volantem je v pořádku. Masivní šikmé sloupky částečně omezují výhled.**



**Velká tlačítka na středovém panelu nahmatáte i popaměti. Chválíme barevné sladění displejů a komfortní výbavu.**



**Řadit lze buď samočinně, nebo pohybem voliče v kulise nalevo**

o 20 km/h. Teprve kolem sto šedesáti slyšíte výrazněji aerodynamický svist. Při předjíždění se hodí podřadit na pětku, případně zvolit kick-down až o tři stupně dolů.

Rozměrná vnější zrcátka dobře vykrývají mrtvé úhly, zbytek ohlídky čtyři parkovací čidla. Ta se aktivují tlačítkem vlevo od volantu, na stejném místě se nachází také spínač pohonu všech kol (přenos síly dle aktuálních adhezních podmínek). Potěší přesné řízení, mezi krajními rejdy se nachází 2,75 otáčky volantem. Nechybí trojitě bliknutí ani denní svícení.

Podvozek nabízí komfortní pérování, limity nízkoprofilových 18" kol se projevují pouze na příčných nerovnostech. Zimní pláště Pirelli Sotozero dobře filtrují rázy a jízda je příjemná. Karoserie se v zatáčce příliš nenaklání, i při ostrém průjezdu se kola drží asfaltu. Vrozenou nedotáčivost účinně zkrotí čtyřkolka, ve většině případů však stačí přední pohon a citlivá práce s plynem. Pokud musí zasáhnout stabilizace, děje se tak citlivě. Brzdy nastupují včas a dávkují se optimálně. Spotřeba závisí na stylu řídiče: běžně se pohybuje kolem sedmi až osmi litrů, ve městě a při dynamické jízdě počítejte spíše s dvanácti. My jsme si při testu vystačili s průměrem 8,9 l na 100 km, což je solidní výsledek.

Základní cena 759 900 Kč za verzi s automatem se zdá být vysoká, dostanete za ni však kompletně vybavený automobil. Výhodnost kizashi dále vzroste při porovnání se soupeři. Passat 2.0 TSI Comfortline s dvouspojčkovým DSG za 748 800 Kč se po dovybavení vyšplhá na 923 300 korun. Opel Insignia 2.0 Turbo/162 kW ve specifikaci Edition startuje na 765 700 Kč, se srovnatelnou výbavou stojí 955 510 Kč. A třeba Volvo S60 2.0 T/149 kW s powershiftem a základním vybavením začíná na 899 000 korunách...

**Tomáš Kovařík**

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Suzuki Kizashi 2.4 Sport 4WD

Zážehový čtyřválec DOHC • Objem 2393 cm<sup>3</sup> • Výkon 131 kW při 6000/min • Točivý moment 230 N.m při 4000/min • Převodovka samočinná bezestupňová CVT • Pneumatiky 235/45 R 18 • Nádrž 63 l • Rozvor 2700 mm • Vnější rozměry 4650 x 1820 x 1470 mm • Zavazadlový prostor 0,461 m<sup>3</sup> • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1530/500 kilogramů • Největší rychlost 205 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 8,8 s • Spotřeba 8,3 l na 100 kilometrů.

<b>Základní cena</b>	<b>679 900 Kč</b>
<b>Testovaný vůz</b>	<b>759 900 Kč</b>

## HODNOCENÍ

- + Design a zpracování
- + Poměr cena/výbava
- + Jízdní komfort
- Průměrný zavazadelník (0,461 m<sup>3</sup>)
- Jediný motor v nabídce
- Hluk při vyšší rychlosti

## VÝSLEDNÁ ZNÁMKA

**1-**

**Suzuki Kizashi vsadilo na atraktivní kabát, pečlivé zpracování a hodnotné materiály. Potěší jízdní komfort i rozsáhlá výbava.**

## STANDARDNÍ VÝBAVA

Sedm airbagů včetně kolenního pro řidiče • Stabilizační systém • Samočinná dvouzónová klimatizace • Xenonové světlomety • Mlhovky • Centrální zamýkání • Boční skla, přední sedadla a střešní okno v elektrice • Páčky pod volantem • Kůže čalounění • Bezklíčkové odemykání dveří a spuštění motoru • Autorádio s CD a mp3 • Třístupňové vyhřívání předních sedadel • Přiraditelný pohon všech kol • Tempomat • Parkovací čidla vpředu a vzadu • Litá 18" kola s pneumatikami 235/45 • Úchyty dětských sedaček Isofix • Přípojka USB • Za příplatek metalíza (13 000 Kč).

## KONKURENTI

### Opel Insignia 2.0 Turbo 4 x 4



■ Debut v Londýně 2008. Rozměry 4830 x 1856 x 1498 mm, rozvor 2737 mm. Motory 81 až 239 kW. Zavazadelník 0,500 m<sup>3</sup>. Základní cena 765 700 korun, srovnatelné provedení za 955 510 Kč.

### Volkswagen Passat 2.0 TSI



■ Premiéra v Paříži 2010. Rozměry 4769 x 1820 x 1470 mm, rozvor 2712 mm. Motory 77 až 220 kW. Zavazadelník 0,565 m<sup>3</sup>. Základní cena 748 800 korun, srovnatelné provedení za 923 300 Kč.

 <b>Kooperativa</b> <small>VIENNA INSURANCE GROUP</small>	► Komplexní pojištění vozidel - GLOBAL ◀			
	POVINNÉ RUČENÍ STANDARD	HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ - roční pojistné pro vozidlo v základním vybavení (Evropa, jeden řidič, není plátcem DPH, vozidlo vybaveno zimními pneumatikami, imobilizérem, alarmem, klimatizací, automatickou převodovkou, koženým čalouněním, 4 x 4)		
	Limity pojistného plnění 54 mil. Kč/35 mil. Kč	Spoluúčast 5 % min. 5 000 Kč	Spoluúčast 10 % min. 10 000 Kč	Spoluúčast 20 % min. 20 000 Kč
<b>Suzuki Kizashi</b>	<b>5 069 Kč</b>	<b>15 401 Kč</b>	<b>13 090 Kč</b>	<b>10 164 Kč</b>
<p>Vozidlo je pojištěno proti všem rizikům (havárie, živěl, odcizení, vandalismus). Pojištění si můžete sestavit přesně podle svých požadavků - vyberete si spoluúčast, počet řidičů užívajících vozidlo, frekvenci placení a doplňkové pojištění zavazadel, čelního skla, nákladů na nájem náhradního vozidla, úrazové pojištění nebo pojištění právní ochrany. Poskytujeme slevy za nadstandardní zabezpečení vozidla, vybavenost zimními pneumatikami a za současné sjednání povinného ručení a havarijního pojištění a při roční frekvenci placení. Nabízíme zdarma asistenční služby a přebíráme bonusy od ostatních pojišťovatelů. Tabulka výpočtu pojistného zohledňuje v povinném ručení i v havarijním pojištění stupeň bonusu odpovídající dosažené rozhodné době bezškodního průběhu ve výši 120 měsíců (sleva 50 %).</p>				
		 Povinné ručení od Kooperativy získalo 1. místo v kategorii Neživotní pojištění v roce 2008, 2009 i 2010  Komplexní pojištění vozidel Global od Kooperativy získalo 2. místo v kategorii Neživotní pojištění v roce 2008 i 2009		