

Suzuki Liana 1.6 GLX - prodlouženo, zvýšeno, zúženo

8.10. 2002

Japonský výrobce Suzuki je nejmenší z trojlístku výrobců, kteří vedle velkosériové produkce aut dokázali udržet při životě i zaznamenaníhodnou výrobu motorek a jako jediný z nich je proslulejší motocykly, než automobily. Lianu sedan pak můžeme (vedle Balena) vnímat jako výlet do pomezí malých vozů nižší střední třídy. Kromě testovaného provedení 1.6 sedan lze ještě zvolit pětidveřový hatchback nebo motor 1.3.

Extrémně klínovitá šikmooká před působí dynamicky, boky jsou přitom vyšší a robustní. Tato estetická netypičnost je ještě umocněna malými koly. Zajímavým prvkem, vypůjčeným od minivanů, jsou malá trojúhelníková okénka, ulehčující výhled šikmo vpřed. Je to součást koncepce cab forward, podle které je tento vůz načrtnut a vděčí jí díky sedačkám vpředu za až neuvěřitelnou podélnou prostornost. Také přední dveře mají neobvyklý tvar, ovšem nastupuje se jimi velmi pohodlně. Na pseudominivan tento vůz aspiruje i výškou.

Konec auta vypadá jak vykrojený a svojí dispozicí připomíná liftback, ačkoliv jde o klasický sedan. Při pohledu zezadu vynikne nadprůměrná výška vozu i zavazadlového prostoru, který je díky tomu takřka krychlový a velmi objemný.

Po nahlédnutí do interiéru nelze na první pohled najít přístrojovou desku. Teprve po rozkoukání ji lze objevit v malém otvoru za volantem. Je digitální, ale odpůrce hranatých číslic uklidňuji - zde neoslňují, neurážejí vkus a navíc jsou vkusně zaoblené. Dominantní rychloměr je doplněn ostatními přístroji. Vystává tak otázka, jak je možné na tak malou plochu umístit tak přehlednou a pohlednou přístrojovku. Celá palubní deska na pohled vypadá jako absolventská práce mladého průmyslového designéra, po prvním osahání ale zjistíte, že je nejen efektní, ale i ergonomická. Drží se politiky "all inclusive", takže provedení GLX, které jsme prověřovali, obsahuje prakticky kompletní výbavu a bohatě se tak revanšuje za vyšší základní cenu.

Sedačky jsou pohodlné, dostatečně rozměrné a všestranně seřiditelné. První dojem po uvelebení je pozitivní šok z nadbytku místa ve všech směrech s jediným omezením - se spolujezdcem byste si měli být blízcí, protože zde si budete tak jako tak. Totéž platí pro zadní sedačky, kromě příčného jsou díky takřka čtvercovému průřezu vozu všechny směry štědré na prostor a čtyři dospělé osoby mohou cestovat s maximálním komfortem. Ty vzadu si mohou ještě skoro natáhnout nohy pod přední vyvýšené sedačky. Pohodu dotváří standardně montovaná klimatizace, slušné ozvučení interiéru a dostatek odkládacích prostor.

Po nastartování se rozvrčí motor patřící do staré školy šestnáctiventilů. Potřebuje k životu otáčky a není nijak sametový ani zcela tichý, má vysoko položený kroutící moment. Naštěstí je podepřen optimálně zpřevodovanou a exaktně řadící převodovkou. Všechny ovládací síly jsou minimalizovány, většinu úkonů zvládne jeden prst či slabé ženské lýtko. Rozjezd je tak bezproblémový, jen je dobře kalkulovat s prudkým nárůstem síly motoru kolem 4.200 otáček. Při jízdě je motor silným spojencem - pokud jej nenecháte padnout do dolní poloviny pracovních otáček, sveze vás velice svižně, ovšem za cenu podstatně zvýšené spotřeby paliva. V nejvyšších otáčkách se sice nechává slyšet, má ovšem poměrně příjemný zvuk.

Jízda je vysloveně příjemná, zejména díky vyváženému podvozku, který takřka eliminuje vysoké těžiště a malou šířku vozu, a to pouze za cenu zvýšené citlivosti na příčné nerovnosti. I podélná stabilita je znamenitá, pouze zvýšená citlivost na boční vítr vyžaduje pozornost. V zatáčkách je také vše podle lehce nedotáčivých pravidel, volant má optimální průměr a málo otáček do maximálních rejďů. Náklon vozu v zatáčkách není nijak dramatický, podvozek drží stopu. Ovšem pozor, v rychlých vracečkách se vyhněte zbytečně prudkému trhání volantem, těžká vysoká zád' s dlouhým převisem auto přímo tlačí z nedotáčivosti do prudkého přetáčivého smyku. Je také třeba přivyknout na zvláštní pocit, plynoucí z řidičovy pozice blíže a výše nad přední nápravou. Motor je sice při jízdě slyšet, ovšem pouze utlumeně. Brzdy jsou jedovaté, při opakovaném prudkém brždění trochu vadnou. Ovšem i panické brždění zvládá podvozek s bravurou. Zvláštní zmínku si zaslouží výhled, který je do tří směrů perfektní především díky velkorysému prosklení, vyššímu posezu, velkým zpětným zrcátkům a účinnému osvětlení. Pouze vzad hledíte přes malé okénko a velký kufr.

Bezpečnost hrála jednu z hlavních úloh při konstrukci. O robustní karoserii jsme už mluvili, přesto stojí za ještě jednu zmínku. Silné sloupky, celý interiér prostý ostrých a tvrdých výstupků, standardně montované 4 airbasy, ABS, předpínače bezp. pásů, ale i velkoplošné koncové svítily, důsledné zaoblení, mohutné nárazníky, to vše evokuje oprávněný pocit bezpečí.

Prakticky jediné negativnější hodnocení si tak zaslouží spotřeba, která se pohybovala při testu v průměru kolem devíti litrů na sto km. Samozřejmě, svůj podíl na tom mají provedené dynamické testy, ale větší vinu jistě má již poněkud starší konstrukce motoru a vyšší pohotovostní hmotnost, jakož i velká čelní plocha vozu. Spolu s pořizovací cenou, která není zrovna nízká, tak spotřeba lehce snižuje atraktivitu tohoto jinak výborného vozu v očích spořivé české veřejnosti.