

Suzuki Ignis GL 4WD

25.12.2001

Wagonu R+ prostě přibyla druhá poháněná náprava a 170.000 korun na ceně - řekne si při pohledu na nejmenší čtyřkolku na trhu leckterý skeptik. Tak jednoduché to ale není - Ignis je především nové auto se vším všudy a hlavně se jím nebude bát jezdit ani ten, kterému vysoká dvojčata Opel Agila/Suzuki Wagon R+ naháněla strach.

Dvouprostorovou karoserii skutečně převzal Ignis od svého hranatějšího sourozence - už tady ale začaly změny. Nová zaoblenější čelní maska už má blíž k ostatním modelům značky a zadní skupinové svítlny jsou teď zcela jistě nejužší na trhu...

Ignis je ale oproti Wagonu R+ delší a nabízí především více místa cestujícím. Na předních sedadlech je prostor až překvapivý, na zadní se pak docela pohodlně vejdu dva dospělí lidé. Nejmenší mezera mezi sedáky a předními opěradly je 150 mm. Vtipně jsou po interiéru rozesety úložné prostory, nejpovedenější jsou jeskyňky v bocích palubní desky pro lahve či kelímky s nápoji. Palubní deska i všechny ovladače zůstaly, volant je ale uložen pevně, takže řidič si musí vypomoci výškovým nastavením sedadla. Palubní počítač umí bohužel zobrazit jen datum, stopky a průměrnou rychlost.

Zavazadlový prostor má v základním objemu 214 litrů a jeho horní hranu tvoří odnímatelná pružná síťka, která udrží v průměru jednu až dvě čepice. Tato "trampolína pro mouchy" se ale dá snadno vyjmout, sedadla sklopit a rázem je tu 1120 litrů využitelného prostoru, navíc se zcela rovným dnem. Pod standardním zavazadlovým prostorem je prostorná a velmi praktická plastová schránka na drobnosti, krytá tuhým víkem. Zadní opěradla mají navíc seřiditelný sklon, takže za cenu lehkého týrání spolucestujících můžeme převést o tašku více.

Celohliníkovou pohonnou jednotku převzal Ignis z modelu Jimny, a nárůst výkonu oproti Wagonu R+ mu jde k duhu. Nejvyššího výkonu 61 kW dosahuje až při 5500 otáčkách, takže řadicí páka s přesným chodem vám přiroste k ruce. Větší dynamika a vcelku malá hlučnost jsou překvapující zejména s ohledem na pohon všech kol. Ten je řešen pomocí mezinápravové viskózní spojky, která dokáže distribuovat na přední či zadní kola 5-95% krouťícího momentu podle okamžitých adhezních potřeb. Nenáročná řešení znamená pro řidiče mnohem více jistoty i na silnici, kde se přivedení Ignisu do smyku rovná malému zázraku. Odpružení je překvapivě komfortní přesto se auto v zatáčkách nenaklání a náhlé změny směru jízdy si nechá líbit bez nebezpečí.

Sedmnácticentimetrová světlá výška je kompenzována menším rozvorem, takže v průchodnosti terénem si Ignis může měřit s každým SUV. Slabinou jsou ale pneumatiky - rychle se obalí blátem či sněhem a lze už jen těžít z malé hmotnosti auta a z obtížné situace jej dostat lidskou či jinou silou. Je ale pravda, že rozblácená cesta a hluboké kaluže nečinily tomuto autu žádný výrazný problém. Ke kladům můžeme přičíst také výborný výhled z vozu a účinné brzdy, byť na zadních kolech pouze bubnové. Elektrický posilovač usnadňuje manévrování ve městě, při rychlé jízdě ale jeho přílišný účinek trochu vadí.

Když už je Ignis zařazen do kategorie "velkoprostorový automobil", není to jen důvod ke smíchu. Využití vnitřního prostoru je příkladné, základní výbavu lze označit za přiměřenou, jízdní vlastnosti za skvělé. Zhruba sedmilitrová průměrná spotřeba koresponduje s údaji výrobce a cenu můžeme považovat za přijatelnou. Pohon všech kol je velmi užitečný, a to spíše na silnici než v těžkém terénu. Pokud Vám tyto vlastnosti přebijí fakt, že při jízdě po dlažbě, vzdor kvalitnímu zpracování interiéru, neslyšíte vlastního slova, neváhejte.