

# Suzuki Ignis 1.5 VVT 4x4: Japonsko-uherský oheň

**Nebýt Lady Nivy a aktuální novinky od Fiatu (Panda 4x4), byl by nejdražší zástupce řady Ignis současně nejlevnějším osobním automobilem s pohonem všech kol na českém trhu. Nízká cena přitom neznamená, že byste měli snižovat vaše nároky! Další maďarské Suzuki je o mnoho dále než osvědčený Swift.**

Suzuki Ignis (Ignis=ohně) zahájilo svou kariéru v České republice před několika lety poměrně neúspěšně. Malý zájem zákazníků byl zapříčiněn málo konkurenceschopnou cenou a snad i málo výrazným vzhledem. Facelift Ignisu prospěl a ceny jsou také poměrně zajímavé, takže jsme se na test neobvyklého vozu velmi těšili. Atraktivitu tohoto setkání zvýšil fakt, že k testu jsme získali vrcholný model, se stokoňovým motorem a pohonem všech kol.

## 1. Exteriér

Suzuki, jako specialista na malé a terénní vozy, se před lety pochlubil automobilem, který módně zasahuje svým stylingem do více tříd. Rozměrový náčrtek Ignisu prozrazuje půdorys karosérie 3770 mm x 1630 mm, která se může zařadit po bok Fabiím, dvěšestkám nebo Fiestám. Na první odlišnost narazíte při studiu technických dat u kolonky výška. Tam totiž stojí 1605 mm (s lyžinami), což ukazuje příslušnost ke zkratkovitým třídám MPV nebo SUV. První pohled na obrázky nenechává nikoho na pochybách o třídním původu. Krátký Ignis s novou předí, výraznými svalnatými blatníky a plastovými ochrannými doplňky kolem blatníků a na prazích, vypadá jako SUV určené do města a nikdo přitom nemusí vědět, co přesně se skrývá v útrobách malého skřítka. Pohon všech kol má jen vrcholný model, prodávaný současně jako Subaru Justy G3X. První SUV-dojem z vozu dokresluje také světlá výška 170 mm.

Styl sportovně-užitkového vozu má také záď se skupinovými světlomety soustředěnými do sloupků karosérie. Spodní polovina zadního čela je tvořena mohutným nárazníkem lakovaným v barvě vozu. V něm našlo své místo světlo do mlhy a světlo pro jízdu vzad. Výklopné víko sice výrazně zasahuje do vykrojeného nárazníku, ale i tak zůstává výška nakládací hrany 750 mm nad zemí (u nezátíženého vozu), zavazadlový prostor naopak díky vyšší hraně vypadá hlubší než ve skutečnosti (výška pod kryt zavazadelníku 420 mm). Po otevření víka si musí vyšší osoby dávat pozor na hlavu při nakládání zavazadel, protože hrana otevřeného výklopného víka je jen 1820 mm nad zemí.

Nešvarem japonských vozů byl dlouhá léta málo emotivní design. To byl také případ prvního Ignisu, který se u nás prodával, ještě před tím než přišla současná podoba. Původní styling přetrvává na některých trzích u třídveřové verze, která úspěšně soutěží ve světových rallye v kategorii Junior WRC (k nám dováží třídveřový Ignis Sport vybraní prodejci).

Náš Ignis byl vybaven sériovými pohlednými šestipaprskovými koly z lehké slitiny, jež byly obuty do pneumatik 185/60 R15 Bridgestone Turanza.

Ignis se, podobně jako některá další evropská Suzuki, vyrábí v Maďarsku, takže jeho dovoz nezatěžují cla uvalená na asijské modely.

## 2. Interiér

Současně s faceliftem exteriéru došlo ke změnám také na palubě Ignisu. Tmavé plasty a jednoduchý potahový materiál čalounění dveří a sedadel vytvářejí odpovídající atmosféru na palubě. Vzhledem k cenové kategorii (nejlevnější Ignis stojí momentálně 299.900,- Kč) by byla přítomnost měkčích plastů na přístrojové desce spíše překvapením; náš Ignis 4x4 je dodáván se zajímavě tvarovanou přístrojovou deskou ve dvoubarevném provedení. Před řidičem jsou dva hlavní přístroje v samostatných tubusech. Mezi nimi pak jsou ukazatele stavu paliva v nádrži a teploty chladící vody. Tmavé barvy oživuje stříbrně matné rámování dvojice hlavních přístrojů a v noci pak červené podsvícení přístrojů a displejů.

Středovou konzoli obklopují dva netradiční úložné otvory, rádio Blaupunkt má příjemně velké a intuitivně rozmístěné ovládací prvky a oddělený displej v kapličce na samém vrcholu přístrojové desky. Tento displej je současně zobrazovačem údajů palubního počítače, který ale bohužel předává řidiči jen omezené množství informací. K dispozici je například pouze okamžitá spotřeba paliva, což je údaj v praxi obtížně použitelný.

Vyšší posaz v průměrných sedadlech usnadňuje orientaci v dopravní situaci kolem vozu. Kompaktní rozměry automobilu a bohaté prosklení karosérie usnadňují městské parkovací manévry. Řidič, který nemá právě konfekční postavu, bude mít možná problém s nalezením vhodné polohy za volantem, protože volant není seřiditelný. Vnitřní šířka 1400 resp. 1370 mm (vzadu) poskytne dostatečný komfort nejvýše čtyřem pasažérům na palubě.

Zadní sedadla nemohou nabídnout příliš mnoho, vzhledem k rozvoru 2360 mm. Co chybí Ignisu do délky, dohání výškou, takže poloha sedících cestujících je poněkud vzpřímenější než v běžných malých vozech. Zavazadlový prostor s minimální šířkou mezi podběhy 1100 mm má objem 236 litrů, který je možno zvětšit až na 1026 l sklopením zadních sedadel.

## 3. Motor+jízda

Řada Ignis má, na rozdíl od některých dalších konkurentů, moderní řadu čtyřválcových šestnáctiventilových motorů. Ty zážehové mají dokonce proměnné časování ventilů VVT, vznětový čtyřválec 1.3 DDiS je ve skutečnosti Fiatův motor 1.3 Multijet (51 kW, 170 Nm). Testovaná vrcholná verze disponuje zdvihovým objemem 1490 cm<sup>3</sup>, ze kterého je k dispozici 73 kW (tedy necelá stovka koní) při 5900 ot./min. Vrchol točivého momentu 133 Nm je umístěn do 4100 ot./min a nachází se tak v oblasti, kde se začíná Ignis probouzet, jak dynamicky tak zvukově. Klidný šepot čtyřválců se pak proměnní v méně příjemný výraznější zvuk, který cestující provází při cestovních rychlostech nad 120 km/h.

Příjemně nízká pohotovostní hmotnost umožňuje s nadprůměrně výkonným vozem jezdit sportovně i s přídatnou zátěží v podobě pohonu všech kol. Zrychlení z klidu na 100 km/h zvládá Ignis za 11 sekund, nejvýše jede podle výrobce až 165 km/h. Při využívání všech výkonových možností vozu se však spotřeba snadno přesune z běžných 7 až 7,5 litrů na 100 km k našim 9 až 10 litrům na 100 km, což při nádrži o objemu 41 litrů nepředstavuje příliš velký dojezd na jedno natankování. Motorový prostor zatím, zdá se, designěři u Suzuki příliš neřeší.

Ortodoxní konstrukce podvozku se vzpěrami McPherson vpředu a tuhou nápravou vzadu prezentuje příbuznost s malými terénními vozy Suzuki. Na silnici s dobrým povrchem vede zadní náprava automobil přesně, běda ale když jedete po nerovné silnici. To pak Ignis nepříjemně poskakuje a tvrdé odpružení posádce pořádně připomene, v jakém stavu je právě projížděná komunikace. Řízení je vzhledem k velikosti vozu překvapivě přesné, posilovač řízení pomáhá přiměřeně, takže řidič má dobrý kontakt s vozidlem.

Terénní schopnosti Ignisu 4x4 (podíl čtyřkolky na českých prodejkách všech Ignisů je 12 %) jsme zkoušeli na blátivém povrchu, který právě nesvědčil letním silničním pneumatikám Bridgestone Turanza. Mezinápravová viskózní spojka přiřazuje hbitě pohon zadní nápravy ve chvíli, kdy má dojít k prokluzování kol. Světlá výška i přijatelné dráhy propružení kol dovolí Ignisu odvádět překvapivý výkon, jehož limitem bude v praxi právě silniční vzorek pneumatik. Pohon všech kol je tou nejjednodušší variantou, jaká je v současnosti k dispozici. Pohon všech kol se vlastně v interiéru neprozrazuje ani tlačítkem stálého pohonu nebo uzávěrek – žádné tlačítko se symbolem „4x4“ zde totiž není, řidič se tak nemusí/nemůže podílet na rozhodování o volbě pohonu.

V testu německého Autobildu byly srovnávány verze Ignisu 2WD a 4WD s jednoznačným výsledkem: lepší trakce na mokru, sněhu a nestejném povrchu hovoří pro verzi s pohonem všech kol. Například zrychlení 0-80 km/h na rozdílném povrchu na pravé a levé straně vozu trvalo Ignisu s pohonem přední nápravy 13,4 s, zatímco verzi 4WD se stejným motorem 1.5 VVT (73 kW) jen 8,4 s.

## 4. Závěr

Nabídka automobilů Suzuki je u nás podle našeho názoru stále nedocenená. Mezi zápory Ignisu počítáme nepohodlný podvozek, neseřiditelný volant, malý akční radius nebo nemožnost připlatit za stabilizační systém. Na druhou stranu je tu atraktivní cena. Sesterské Subaru Justy G3X se u nás prodává se stejným motorem za 523.800,- Kč, nový a o něco menší Fiat Panda 4x4 přijde na 339.900,- Kč, ale s podstatně slabším motorem a chudší výbavou.

Výkonný Suzuki Ignis můžete mít nejlevněji s pohonem 4x4 již od 439.900,-Kč, právě probíhající akce dále zvýhodňuje vozy snížením ceny o čtyřicet tisíc (tj. - 9 % !), takže náš exemplář s klimatizací, ABS+EBD, čtyřmi airbagy, s CD přehrávačem, kompletní elektrickou výbavou a metalízou (+10.000,-Kč) můžete zakoupit již za 409.900,- Kč. Argumentem je také tříletá záruka. Takových nabídek v současné době na našem trhu příliš mnoho není.