

# Suzuki Ignis 1.3 VVT: malá raketa (megatest)

2.2. 2004 - Libor Zezulka

Suzuki Ignis překvapuje od chvíle, kdy se objevil na trhu. Budí dojem velkého SUV, ale není to velké SUV. Působí neohrabaně, ale neohrabaný není. Motor 1.3 VVT s výkonem 69 kW/94 k z něho činí malou raketu. Vše ale není růžové, má také slabiny.

Začnu poněkud netradičně - anketou. Známych, méně známých i neznámých lidí jsem se zeptal, co si vybaví, když se řekne Suzuki. Byl jsem přesvědčen, že odpověď bude znít buď motorky, nevím, popřípadě auta. K tomuto přesvědčení mě dovedly debaty s různými lidmi a neustálá otázka, kterou jsem zodpovídal v průběhu testu. Co to máš za auto? Hondu, Subaru? Cože, Suzuki? Ono to vyrábí auta?

K mému zděšení mně stejnou otázkou kladli lidé, kteří se o automobily zajímají, o nichž jsem si myslel, že mají přehled. Když jsem se jal vysvětlovat, že to roztomilé červené autíčko s ďábelským motorem vyrábí Suzuki, jmenuje se Ignis, většinou se rozpomněli. Naštěstí byli i tací, kteří se o malého Japonce živě zajímali. Byli dokonce i tací, kteří si ho na základě setkání s testovacím vozem objednali.

**Otázka:** Co si vybavíte, když se řekne Suzuki?

- a) Motorky
- b) Automobily
- c) Nevím

Výsledek miniankety přesně odpovídal předpokladům. Dámy protáhly obličej, nakrčili nosík a řekly nevím (u Škodovky, Volkswagenu nebo Renaultu neváhaly), pánové se rozdělili do třech skupin. Jedni stříleli motorky, druzí auta, třetí motorky i auta. Ti, kteří zmínili automobily, znali povětšinou Grand Vitaru, někteří Swift a konec. Jen malé procento z nich zmínilo Ignis nebo Wagon R+.

Ostatní modely jakoby neexistovaly. Těžko někomu vyčítat, že nezná nabídku Suzuki na české trhu. Automobilka (motorky teď ponechám stranou) nemá v České republice ideální pozici, zastoupení není z nejsilnějších. S tím souvisí slabší dealerská síť, počet servisů atd. Není tedy divu, že mnoho lidí neví, jaké modely Suzuki vyrábí a nabízí českým zákazníkům (všechny modely si přiblížíme v některém z přehledů).

## Japonská čabajka

Stejně jako se evropské automobilky stěhují do Asie, stěhují se japonské automobilky do Evropy. Suzuki se před několika lety usadilo v maďarském Esztergomu, aby se přiblížilo evropským zákazníkům. Maďaři si automobily Suzuki oblíbili, jejich náklonnost k této značce pocítíte při návštěvě země na každém kroku. Modelů Ignis a Wagon R+ jezdí silnicích bezpočet (více o Maďarsku a hlavně cestách v článku – Jak se jezdí v Srbsku).

Jméno Ignis není v repertoáru Suzuki žádným nováčkem. Stejnojmenný automobil se vyrábí přes tři roky, v České republice i ostatních evropských zemí ho brzdilo v rozletu několik nepříjemných skutečností. Za prvé byla předchozí generace Suzuki Ignis zatížena vysokou cenou. S novou generací tento problém zmizel, neboť výroba se neodehrává v zemi vycházejícího slunce, ale právě maďarském závodu.

Druhým limitujícím faktorem, který zabránil Ignisu v masivnějším rozšíření na evropském kontinentu byla samotná architektura vozu, jeho konstrukce i vzhled. Evropští zákazníci mají tradičně odlišné požadavky od zákazníků japonských, druhá generace automobilu určená právě Evropanům měla veškeré nedostatky odstranit. Ignis se dočkal kompletního přepracování, od vnějšího vzhledu po interiér, zůstala pouze platforma.

## Klame tělem (design)

Když jsem si Ignis prohlížel na fotografiích, působil na mě dojmem velkého vozu. Důkladnější studium rozměrů první dojem zvrátilo, nicméně až reálné setkání, poprvé na pražské autoshow, udělalo ve věcech jasno. Ignis se vybarvil jako malý automobil, který dokonale klame tělem. Při pohledu na fotografii i pohledu z větší dálky nabudete nutně dojem, že se díváte na masivní SUV.

Když ale přijdete blíž, dojem zmizí. Mohutností se SUV (a to není SUV jako SUV) ani zdaleka nerovná. Nejlépe vás o tom přesvědčí názorná demonstrace. Zcela neplánovaně jsem zaparkoval Ignise vedle Hondy CR-V, takže jsem mohl lehce porovnávat. O rozdílech v mohutnosti zřejmě nemusím dlouze hovořit, Honda vypadala vedle Ignise jako tank. Mnohem zajímavější byla fyzická podobnost některých prvků.

Například zadní část automobilu vykazovala nečekanou podobnost, podobná byla také silueta. Náhoda. Dost bylo srovnání s „esůvéčky“, vzhůru do B segmentu. Zde je Ignis jako ryba ve vodě. Proti rádobě konkurentům vyniká vyšší světlou výškou a stavbou karoserie, odlišuje se také zaměřením, koncepcí. Sečteno a podtrženo; Ignis nemá přímého konkurenta (bohužel pro něj přijde Panda SUV), což mu nahrává do karet.

## Docela fešák

Konečně se dostávám k samotnému vzezření. Design se Japoncům docela povedl, čehož důkazem budiž zaujaté pohledy kolemjdoucích. Jelikož se Ignis na českých vozovkách teprve zabydluje, nepotkáte mnoho exemplářů. Lidé nejsou k autíčku imunní, jako je tomu v případě Fábii, Passatů, Golfů a mnoha dalších. Vnější vzhled navíc upoutá několika výraznými designerskými prvky, na které bych rád upozornil.

V první řadě se jedná o sdružené přední světlomety zasazené do mohutné přední části. Zepředu vypadá Ignis celkově dosti mohutně, k čemuž přispívá masivní přední nárazník a vyšší světlá výška. Těžko lze přehlednout výrazné boční prolisy, které opticky rozdělují dveře na dvě poloviny, táhnou od kraje předních dveří po víko zavazadlového prostoru. Zadní část již vypadá zcela typicky.

Dlužno podotknout, zdánlivá mohutnost nekorresponduje s pocitem pevnosti. Automobil působí dosti subtilním dojmem. Výsledky crash testu bohužel nejsou k dispozici, na objektivní posouzení pevnosti vozu si budeme muset chvíli počkat. Souzeno dle výsledků crash testů jiných modelů Suzuki, musí výrobce v tomto ohledu hodně přidat (Suzuki Grand Vitara – 3 hvězdičky a 0 hvězdiček, Baleno svého času také zrovna neoslnilo).

## V jiném světě (interiér)

Kde to jsem, ptal jsem se po usednutí za volant. Interiér jakoby ani nepatřil k Suzuki. Extrémní strohost a orientaci na účel odvál čas (alespoň u tohoto modelu), přede mnou se rozprostřela zajímavá palubní deska, tvořená navíc dvoubarevnými plasty. Japonci se vskutku vytáhli, minimálně po vizuální stránce udělali velký pokrok. Ale nepředbíhejme. Zpět k použitým materiálům. Palubní desku vytesal výrobce z hodně tvrdých plastů.

Ty samozřejmě nejsou na dotek nijak příjemné, vzhledem k charakteru a ceně vozu nelze očekávat zázraky. Palubní deska má dvoubarevnou podobu. Vypadá velmi hezky, již od pohledu navíc ergonomicky. Vrchní díl je standardně tmavý, spodní díl světlý. Uprostřed palubní desky vyrůstá středová konzola, na níž sídlí ovládací prvky ventilace a rádia, nad ní pak výdechy ventilace a informační displej.

Displej překrývá mohutná kaplička. Díky tomu je displej čitelný za všech okolností, umístění nemohu nic vytknout. Horší je to se zobrazovanými údaji, respektive jejich využitelností. Na displej sice dobře vidíte, moc se toho ale nedozvíte. Ignis disponuje palubním počítačem, čímž se výrobce rád chlubí, palubní počítač bohužel vypočítá pouze aktuální spotřebu a změří venkovní teplotu.

Další údaje na displeji se týkají času a naladěné stanice. Toť vše. Průměrná spotřeba, dojezd, cestovní čas atd. už nejsou k dispozici. Jistě, můžete jezdit podle aktuální spotřeby, chce to ale cvik a trpělivost. Vzhledem k žíznivosti motoru při určitém stylu jízdy (o tom dále) by se hodil také údaj o průměrné spotřebě a dojezdu. Teplota za okny se hodí, zvláště v zimním období (kvůli namrzajícím vozovkám).

## Ergonomie, vrzání plastů

Řeknu-li, všechny ovládací prvky jsou po ruce, nebude to stereotyp, ale pravda pravdoucí. Zvláště příjemně se ovládá autorádio - značky Blaupunkt, které se pyšní velkými ovládacími prvky a jednoduchým ovládáním. Hudební požitek bohužel snižují podprůměrné reproduktory. Dlouho jsem si zvykal na tlačítka otevírání oken, která jsou umístěna na samostatném „ostrůvku“ pod madlem dveří.

Máte-li opřenou ruku a chcete otevřít okno, musíte zalomit zápěstí, nahmatat tlačítka a stáhnout okno. Hůře na tom budou jedinci s kratšími prsty, těm nezbude než ruku sundat a nahmatat ostrůvek s ovladači. Už jsem viděl šikovnější řešení, ale zvyknete si. Určitě si nezvyknete na vrzání plastů. Testovaný vůz bohužel hodně „zpíval“, přejezd i menších nerovností vyvolal nežádoucí reakci; palubní deska v jednom místě hlasitě vrzala.

Zvuk to byl nepříjemný a hodně slyšitelný, přehlédnout jsem ho nemohl. Na druhé straně mohlo být vrzání záležitostí testovaného kousku. Skutečnou náchylnost k vrzání prokáží až dlouhodobější zkušenosti. Příjemné pocity ve mně vyvolal volant, který vypadá luxusně, jakoby do Ignise ani nepatřil. Stejně příjemně působí hlavice řadicí páky potažená od verze GL kůží. Vypočítávám-li překvapení, nemohu opomenout přístrojovou desku.

## Sport'ák nebo SUV?

Když vidím tunel, na jehož konci není světlo ale rychloměr nebo otáčkoměr, vzpomenu vždy na Alfu. Pokud se zamyslím, vzpomenu také na Mazdu 3, Suzuki Ignis a další. Ponechám stranou kdo, kdy, proč a jak od koho opisoval, zaměřím se raději na výsledek. Ten mohu označit za vynikající. Rychloměr i otáčkoměr lemují dva stříbrné tunely, které dodávají přístrojové desce nezbytný sportovní nádech. Mezi tunely se nachází ukazatele stavu paliva a teploty motoru, utlačené jsou ikonky.

Nad celou přístrojovou deskou se táhne kaplička... První usednutí za volant a pohled na přístrojovou desku může být trochu šok. Spojení luxusního volantu, kožené hlavice řadicí páky a přístrojové desky vzbudí dojem (zase jsme u dojmů), že sedíte v pořádném sport'áku. Upřímně řečeno, polechtáním plynu dojem sportovního vozu zesílí, ale k tomu se ještě dostanu. Sportovně působí také červené - nikterak agresivní - podsvícení přístrojů.

## Průměrná sedadla

Ve sportovních vozech bývají tvrdá sedadla. To odpovídá. Sedadla v Ignisu jsou velmi tvrdá. Pokud použiji oblíbený příměr Petra Broži, jsou tvrdší než ve Fabii. Sedadla ve sportovních vozech však nepostrádají silné boční vedení, což v Ignisu neplatí. Slabé boční vedení postačí při klidné jízdě, svižnější průjezd zatáčkou vyžaduje asistenci řidiče. Docela mě potěšila délka sedáku, který poskytuje dostatečnou oporu stehnům.

Ze začátku mě pobolívala ze sedadel záda, po chvíli ježdění jsem si zvykl a neměl s tímto problémem. Opět jsem bojoval s výškovým nastavením sedáku, které používá stejný princip jako ve vozech Citroën. Pro nastavení požadované výšky se musíte nadlehčit, zmáčknot páku a regulovat pohyb celého sedadla. Sedadlu se nahoru příliš nechtělo, musel jsem hodně povyskočit, aby se vydalo směrem vzhůru.

Sedadla mají vyšší posez. Proti ostatním malým automobilům sedí řidič zřetelně výše, což si jednoduše ověříte na parkovišti nebo křižovatce. Ještě markantněji pocítí rozdíl cestující na zadních sedadlech. Zadní lavice je totiž posazena nad úroveň sedadel předních, takže pasažéři sedí hodně vysoko. Na jedné straně vidí lépe před sebe, na druhé straně narážejí, zvláště ti s vyšší tělesnou výškou, do stropu.

## Kam s ním? (odkládací plochy)

Jak se Suzuki vypořádalo s odkládacími plochami? Průměrně! K odložení drobných i objemnějších předmětů slouží několik přihrádek. Startují obligátní přihrádkou na straně spolujezdce, zajímavě tvarovanými kapsami ve dveřích, dvěma malými schránkami po stranách středové konzoly a kapsami na sedadlech řidiče a spolujezdce. K dispozici je také přihrádka ve středovém tunelu před řadicí pákou.

O využitelnosti odkládacích ploch prozradí nejvíce krátký test. Peněženku uložíte v přihrádce vedle středové konzoly, mobilní telefon lze odložit do přihrádky ve středovém tunelu nebo přihrádky na druhé straně středové konzoly. Toto řešení považuji za nejvhodnější, mobil bude po ruce, ale zároveň dostatečně vzdálený, takže nejdříve zastavíte a poté přijmete hovor (nezapomeňte, že za držení mobilu vyfasujete 4 body).

Časopis tentokrát uložen nebyl. U supermarketu zůstal na straše a cestu do některé z přihrádek si nestihl najít. Ukládání na střechu zásadně nedoporučuji, pokud ho tam nepřilepíte (někomu holt přistál na kapotě Autotip). Láhev s nápojem pojme kapsa na dveřích, její objem však nesmí přesáhnout 1.5 l. I tak budete potřebovat pro zasunutí láhve na určené místo fyzickou sílu.

S výbavou GL dostanete speciální schránku na brýle (nachází se nad hlavou řidiče). Ta mě docela pobavila. Brýle mi několikrát spadly na hlavu, potřeboval jsem několik pokusů, abych je z přihrádky přesunul bez karambolů na oči.

## Auto pro čtyři (vnitřní a zavazadlový prostor)

Do Ignisu se vměstná pět dospělých osob. To není věta z reklamního letáku nýbrž ověřený fakt. Do auta jsem naložil pět dospělých lidí, nutno podotknout hubených, a vyrazil na vyhlídkovou jízdu. Posádku jsem v autě držel dostatečně dlouho, aby dokázala definovat své pocity. Nebyly nijak příjemné. Závěr zní: V pěti lidech absolvujte pouze krátké trasy, na delší výlety vyražte ve čtyřech.

Čtyři dospělí, průměrně vysoké a těžké osoby převezte vůz pohodlně. Pokud sedí za volantem řidič s tělesnou výškou 185 cm, bude mít stejně vysoký pasažér na zadních sedadlech dostatek místa. Bude-li za volantem sedět osoba menší, vytvoří se na zadních sedadlech až nečekaný prostor. Počítejte s omezeným prostorem do stran, centimetrů do výšky naopak přebývá (na předních sedadlech). Zápasníky sumo převázejte raději dodávkou.

Základní hodnota zavazadlového prostoru činí 236 l, po sklopení zadních sedadel - dělených v poměru 3:2 – vzroste objem na 1145 l. Na základě diskuse, která se vedla v Garáži, jsem provedl praktický test zavazadlového prostoru. Krutá arktická zima, která vládla celý testovací týden, mi bohužel zabránila dotáhnout test k dokonalosti. Vyzkoušel jsem pouze základní objem. Pro ukázkou to snad stačí.

Otázka zněla. Kolik a jakých zavazadel dokáže pojmout zavazadelník s objemem 236 l? Zde je výsledek. Do kufru jsem naskládal jednu sportovní tašku střední velikosti, jeden kufr – taktéž střední velikosti, jeden batoh – opět střední velikosti, dále taškou s notebookem, stejně velkou tašku na dokumenty, jednu papírovou tašku, svetr a rukavice. Zavazadlový prostor byl zdánlivě zaplněn, ve skutečnosti by spolkl ještě jeden střední kufr a nějaké drobnosti.

## Japonský drak (motor)

O sportovní nátuře byla několikrát řeč. Zatím v souvislosti s exteriérem nebo interiérem. Hlavní díl odpovědnosti nese pochopitelně motor. Konkrétně se jedná o zážehový čtyřválec 1.3 VVT s proměnným časováním ventilů. Motor poskytuje výkon 69 kW/98 k při 6000 ot./min a točivý moment 118 N.m Při 4100 ot./min. Ignis s ním dosáhne maximální rychlosti 160 km/h, z nuly na stovku zrychlí za 11,2 s.

Podle výrobce spotřebuje automobil 8,3 litrů benzínu ve městě, 5,5 litrů mimo město a 6,5 l kombinovaně. Po nastartování motoru vyskočí ručička otáčkoměru na cca 1300 ot./min, pak plynule klesá na 900 ot./min. Při volnoběžném chodu o sobě nedává motor vědět, chová se jako beránek.

Uvnitř vozu je hrobové ticho. Lehké přidání plynu vyžene motor do otáček, ručička otáčkoměru ukáže 2000 ot./min.

Typický obrázek. První jízda mě překvapila. Lehce jsem přidal plyn, motor se vytočil na 3000 ot./min., Ignis vystřelil vpřed. Když říkám vystřelil, myslím tím vystřelil. Nic víc, nic míň. S tím autem se nedá jezdit pomalu, říkal jsem si v duchu. Opravdu. Motor při lehkém šlápnutí na plyn vytočí 2500 ot./min. V otáčkách si doslova libuje, o čemž se přesvědčíte, když přitlačíte plynový pedál k podlaze (na dvě rychlosti lze vytáhnout 100 km/h).

## Druhý dech

Největší překvapení čekaňte na dálnici. Ve 4000 ot./min. chytí motor druhý dech a točí do 6500 ot./min. Agregát na této hranici znatelně ožije, Ignis vyrazí vpřed. Jede jako namazaný blesk. Máte-li dostatek odvahy a snesete pohled na aktuální spotřebu, vytřete na dálnici leckomu zrak. Stejným způsobem ohromíte sebe i druhé akcelerací. Potenciál motoru pocítil řidič „vytuněného“ Daewoo Nexia.

Preferujete-li úspornou jízdu, musíte se krotit. Na plynový pedál je nutné šlapat opatrně, s citem. Když je řeč o pedálech – nachází se poměrně blízko sebe, máte-li větší nohu nebo širší podrážku, budete při brzdění zadržávat o plyn. Nesmím opomenout odhlučnění a zvuk motoru. Odhlučnění oceníte v nízkých otáčkách, nad 3000 ot./min. o sobě dává motor hodně vědět. Zvuk motoru a odhlučnění můžete zhodnotit na základě přiložených souborů.

## Když točí, tak bumbá (spotřeba)

Nebudete-li motor šetřit, budete na benzínové pumpě častým hostem. Pokud se rozhodne využít jeho potenciál naplno, vystoupá spotřeba do závratných výšin. Při divoké jízdě, ke které motor přímo svádí, spotřebuje mezi 9 – 10 l benzínu na sto kilometrů. Jízda na dálnici s rychlostí mezi 120 – 130 km/h představuje spotřebu 7,5 - 8 l na 100 km. Dynamická jízda, kdy motor příliš nevytáčí, nicméně jezdíte svižně, znamená spotřebu kolem 7,5 l na 100 km.

Jízdu mimo město lze absolvovat za výrobcem udávaných 5,5 l, to ale pouze v případě, že utlumíte pudy závodníka a zvolíte velmi, velmi klidný styl jízdy. Ve městě můžete s citlivou nohou na plynu jezdit za 8,5 – 9 l. S kombinovanou spotřebou 6,5 l raději nepočítejte, reálnější hodnotou je 7 – 8 l (v závislosti na stylu jízdy). Razantní přišlápnutí plynu a prudká akcelerace představuje aktuální spotřebu cca 35 i více litrů.

## Na silnici i do terénu? (jízdni vlastnosti)

Tvrký podvozek a vyšší světlá výška - To jsou základní charakteristiky, od kterých se odvíjí chování automobilu na silnici i lehkém terénu. Podvozek se vzpěrami McPherson vpředu a vlečná náprava v 3ramenném závěsu vzadu neposkytuje mnoho komfortu na rozbitých silnicích, průchodnost lehkým terénem naopak dalece převyšuje „konkurenci“. Podvozek je citlivý na nerovnosti, zvláště ty příčné posádku pořádně naklepou.

V lehkém terénu (na polních cestách apod.) boduje Ignis vyšší světlou výškou, která zabrání střetu s každým kamínkem. Na zpevněných cestách se chová rozumně. V běžných cestovních rychlostech se nemusíte obávat průjezdů zatáčkami. Auto sedí na cestě pevně, přirozený sklon k nedotáčivosti a mírný neklid začnete pociťovat v rychlostech, které přesahují rámec běžného provozu. Na dálnici, v rychlostech nad 120 km/h se projeví citlivost na boční vítr.

## Brzdy, řízení, posilovač

S poměrně vysokým autíčkem dokáže vítr pěkně zacloumat. V rychlostech okolo 130 km/h se výrazně zhoršuje ovladatelnost vozu, limit motoru nicméně daleko přesahuje tuto hranici. Při zvýšené opatrnosti je možné s Ignisem (např. na německé dálnici) uhánět rychlostí až 180 km/h. Pochvala směřuje na adresu brzd. Přední kotoučové brzdy s vnitřním chlazením a zadní bubnové brzdy fungovaly bezchybně. Na brzdový pedál nemusíte šlapat moc ani málo.

Brzdový účinek lze optimálně dávkovat. Řízení hodnotím celkem pozitivně, neškodilo by více přesnosti. Překvapil posilovač řízení. Podobně jako brzdy nabídl optimální účinek v nízkých i vysokých rychlostech. Trochu jiný názor může mít na posilovač žena. Zatímco většina mužů ocení ideální tuhost, posilovač není v nízkých rychlostech zbytečně měkký, ženě se může zdát účinek nedostatečný a otáčení poměrně tuhé.

Rozměry vozu hrají příznivou roli při parkování, ocenil bych však větší poloměr otáčení. Řazení je tuhé, dráhy mezi jednotlivými stupni krátké. Při řazení jsem překonával mírný, v případě třetího rychlostního stupně větší odpor. Zamrzí pevný sloupek řízení. Ani v nejvyšší verzi výbavy Suzuki nenabízí nastavitelný volant, a to ani výškově. Vystačit si tak budete muset s výškově nastavitelným sedadlem řidiče.

## **Sportovec s tváří SUV**

Suzuki Ignis je zajímavou alternativou. Do segmentu nejlevnějších vozů přivezlo neobvyklý prvek - dynamické chování a vzhled SUV. Vyšší světlá výška potěší při občasných výletech mimo zpevněné silnice, živý motor naopak při úprcích po dálnici. Pozitivní dojem vyvolal interiér, zlepšila se estetická stránka i zpracování. Na straně záporů stojí tuhé řazení a tvrdý podvozek, dynamika motoru se odrazila na vyšší spotřebě.

### **Plusy**

- Živý motor
- Vyšší světlá výška
- Dobré brzdy
- Slušná výbava

### **Minusy**

- Tuhé řazení
- Tvrdý podvozek
- Vyšší spotřeba