

AUTO 7

JEŠTĚ TAJNÉ
ODHALUJEME
BUDOUCNOST
NEJOBÍBENĚJŠÍCH
KOMPAKTNÍCH AUT

• Cena pro předplatitele od 29 Kč • Cena na Slovensku 1,99 €

HOTEL NA KOLECH

VYBÍRÁME OBYTNÁ AUTA

**JAK
KOUPIŤ
NOVÝ MODEL
I OJETINU**

REPORTÁŽ

ŽNĚ VRCHOLÍ
Čím se dnes sklízí?



NOVINKA



HYUNDAI i30 kombi

ROZHOVOR



Josef
POLÁŠEK

VELKÝ TEST



SUZUKI Ignis

SERVIS

Poradíme
**SPRÁVNÝ
NOSIČ**
na kola



PICASSO VS. 5008

**SOUBOJ RODINNÝCH
OJETIN Z FRANCIE**



NEJLEVNĚJŠÍ TERÉŇÁK



Pokud člověk přemýšlí nad autem, které má dostatek schopností pro jízdu v terénu, ale nechce za něj utratit moc peněz, nabízí se Suzuki Ignis. **VERZE S POHONEM VŠECH KOL JE NEJLEVNĚJŠÍ ČTYŘKOLKOU NA TRHU**, a to je silný argument, proč nad tímhle prckem uvažovat.



vyšlo v červenci 2017
SEAT IBIZA

právě čtete
SUZUKI IGNIS

vyjde v září 2017
OPEL INSIGNIA



KŘÍŽENÍ NÁPRAV není žádný problém, tohle auto dokáže víc, než na co vypadá. Platí to v terénu i na silnici.



Ignis není v českých končinách žádným nováčkem. Předchozí generace se těšila oblibě u lidí, kteří se potřebovali dostat na chatu i za nepříznivého počasí, případně se častěji potřebovali pohybovat tak trochu mimo civilizaci.

Nová generace přichází s velkou nabídkou moderní výbavy, čítající třeba digitální příjem autorádia, multimediální propojení chytrého telefonu přímo se systémem auta anebo fantasticky svítící LED světlomety. Sama automobilka Ignis označuje jako ultrakompaktní SUV a je to naprosto výstižné, jelikož auto je relativně úzké a dlouhé jen necelé čtyři metry, zároveň ale s výbornou průchodností lehčím terénem, jak by člověk

na kluzkém povrchu by se dostala na vyšší úroveň.

Jízda po silnici je s Ignisem velice příjemná. Díky zmiňovanému vyššímu profilu pneumatik auto úspěšně ignoruje nástrahy českých vozovek, potěšující je ale hlavně velká hbitost. Poloměr zatáčení je opravdu výborný, jak se k autu této velikosti hodí, jen počet otočení volantu od jednoho konce k druhému je možná až moc velký. Automobilka šetří zákazníkům dilema nad výběrem motoru, jelikož se montuje jen jeden. Jedná se o čtyřválcový motor Dualjet o objemu 1,2 litru a výkonu 90 koní. Díky vysokému kompresnímu poměru 12,5:1 se povedlo i bez použití turbodmychadla získat relativně vysoký ▶

Firemní označení Ignisu coby ultrakompaktního SUV je výstižné. Vyznačuje se vynikající manévrovatelností kdekoliv.

od mrštného SUV očekával.

Nový Ignis má sebevědomý vzhled, přední světla jsou opravdu mohutná a s hezkou grafikou. Z přímého pohledu auto vypadá větší, než ve skutečnosti je. Velikost se ukáže z boku, kde délka hluboko pod čtyři metry musí být znát. Zadní část prolisy odkazuje na model Cervo, který si nejspíš málokdo vybaví. Koncová světla jsou dominantní a i na červené verzi byla dost výrazná. Na jednu stranu se nejspíš jedná o nejkontroverznější prvek, na druhou stranu je to poznávací znamení Ignisu. Testované auto v nejvyšší výbavě stálo na šestnáctipalcových discích s efektní černou úpravou, na kterých je ale o to více vidět bahno. Ačkoli je průměr kol velký, pneumatiky jsou opravdu hodně úzké, jejich šířka je pouhých 175 milimetrů. Tato šíře však ničemu nevadí a má příznivý vliv na spotřebu. V našem případě bylo auto obuto do ekologických pneumatik, které dále šetří palivo, do terénu by se však hodily pláště s hrubším vzorkem, které by spotřebu zas tak moc nezvýšily, ale trakce

3 ODPOVĚDI CO VÁS ZAJÍMÁ

▶ Bude možné pořídit Ignis i s naftovým motorem?

S rozšířením nabídky o diesel se nepočítá. Vzhledem ke spotřebě zážehového agregátu by využití dieselu nedávalo ani moc smysl, navíc by přinášel vyšší servisní náklady.

▶ Jak těžký přívěs je možné s Ignisem táhnout?

Za Suzuki Ignis můžete zapřáhnout nebrzděný přívěs o hmotnosti 400 kg a brzděný s rovnými 1000 kg. Na odvezení materiálu na chatu tedy naprosto dostatečně hodnoty.

▶ Jak funguje pohon všech kol?

Volba režimu, kdy je možné vybrat z úspornějšího pohonu 4x2 a do terénu vhodnějšího 4x4 v Ignisu možná není, rozdělení výkonu mezi nápravy se děje plně automaticky.



PŘEDNÍ SEDAČKY mají vcelku dospělé rozměry i tvarování, ideál na delší cesty ale třeba hledat jinde – logicky.

VZADU JE DOSTATEK místa i pro 184 cm vysokého pasažéra, sklon opěradla se dá navíc snadno nastavit.



INTERIÉR

Cestování čtyř dospělých je možné bez otláčení, místa pro nohy cestujících vzadu je dostatek. Zadní sedadla mají ve vyšší výbavě i nastavitelný sklon opěradla. V nižší výbavě dostanete zadní lavici dělitelnou v poměru 60:40, která však není posuvná. U dražších verzí se dělí v poměru 50:50 a hlavně je možné ji posouvat. Přijdete tedy o jedno místo, ale získáte vyšší praktičnost. Provedení plastů ve světlé barvě interiéru prosvětluje a opticky zvětšuje. Sedadla jsou optimálně měkká, s bočním vedením se však moc počítat nedá. Kapsla před spolujezdcem je příjemně velká, ostatních odkládacích ploch je také dostatek. Výplně dveří jsou minimální, čímž bylo možné získat více prostoru pro posádku.



REZERVU nemůžete mít ani za příplatek, není ji kam dát. V terénu by se hodila.



SAMOSTATNÁ záslepka pro airbag spolujezdcem už se dnes moc nevidí.



PÁČKY sklápění a posouvání zadních opěradel jsou snadno dostupné i přímo z kufru.



PO SKLOPENÍ zadních sedaček vznikne velký schod, po jejich posunutí navíc prohlubeň. 1086 litrů objemu ale stojí za to.

CENA A VÝBAVA

HLAVNÍ DEVÍZOU malého nezmaru je bezesporu jeho nízká cena. Jak známo, jedná se o nejlevnější auto s pohonem všech kol. Ten ale získáte až ve vyšší výbavě, základní verze Comfort, která začíná na 240 900 Kč, má poháněnou jen přední nápravu. U dražšího stupně Premium si můžete zvolit, zda čtyřkolku využijete či nikoliv. Zde vyjde na 318 900 Kč a u nejvyšší výbavy Elegance za 362 900 Kč už nemáte na výběr. Jak ale bývá u japonských značek zvykem, výbava je pevně daná a v nejvyšší výbavě je jí opravdu hodně. Obsahuje skvěle svítící LED světla, všechny bezpečnostní asistenty, bezklíčkové startování, tempomat, automatickou klimatizaci, navigaci a plno dalších komfortních prvků.



MINIATURNÍM OBJEMEM kufru se Ignis blíží spíš supersportům. Verze s pohonem všech kol pojme o 40 l méně.

KUFR

CO IGNIS ZÍSKAL na prostoru v interiéru, to ztrácí v objemu kufru. Ten u verze s poháněnou přední nápravou pojme 267 litrů, v případě čtyřkolky ale už jen 227 litrů. Ve vyšších výbavách se však dají posouvat a sklápět zadní sedačky, a to dokonce pohodlně přímo z kufru. Využitelnost zavazadelníku tedy můžete podstatně zvětšit – samozřejmě na úkor místa na zadních sedadlech. Maximální objem po sklopení sedadel je 1100 litrů, resp. 1086 litrů v případě čtyřkolky, což už je dostatečná velikost i pro objemnější transporty. Menší kufr má ale velkou výhodu v tom, že vždy dosáhnete na jeho konec a věci v něm nelitají ze strany na stranu v každé zatáčce. S velkými nákupy ale rozhodně nepočítejte.

KONKURENTI SE SROVNATELNOU VÝBAVOU A MOTOREM



FIAT PANDA
1.3 MultiJet (95 k/200 Nm)
336 500 Kč (Plus)



HYUNDAI I10
1.2i (87 k/121 Nm)
279 900 Kč (Style)



MAZDA 2
1.5 Skyactiv-G90 (90 k/148 Nm)
380 400 Kč (Takumi)



RENAULT TWINGO
TCe 90 EDC (90 k/135 Nm)
320 900 Kč (Intens)



VOLANT je seřiditelný pouze výškově, hledání ideální pozice tedy trvá trochu déle. Tvarování naopak nemá chybu.

VELKÝ displej je výhradně dotykový, což třeba u ovládání hlasitosti trochu zamrzí. Tlačítka asistenčních systémů jsou přehledně rozmístěna.

výkon. Ve spojení s hmotností auta, která činí pouze 885 kg (945 kg v případě verze s pohonem všech kol), se jedná o naprosto dostatečnou hodnotu, která neudělá ostudu. Hmotnost auta se pozitivně podepisuje i na spotřebě, která za celou dobu testu nepřesáhla průměrných 5,5 litru na 100 kilometrů, a to jsme absolvovali vše: od jízdy v kolonách po jízdu v terénu. Třicetilitrová nádrž vám tak bude s přehledem stačit na 500 kilometrů, při jízdě mimo město na ještě mnohem více. Převodovka je sice pouze pětistupňová, ale Ignisu to bohatě stačí. Převody na sebe skvěle navazují a přesně sedí k charakteristice motoru. Nižší stupně použijete jen na rozjezd a v terénu a po většinu času budete jezdit na pátý, který je téměř univerzální od 45 km/h výše. Primárním určením určitě není zábava, ale i ta se dá za volantem zažít, to hlavně díky umístění kol, která jsou doslova v každém rohu karoserie. Auto tak výborně drží v zatáčkách a dá se dobře ovládat

i ve vyšších rychlostech. Maximální rychlost je relativně nízká, ale nikdo od takového auta nečeká dálniční přesuny závatnou rychlostí. Hlavní je, že dálniční rychlost zvládá s přehledem i ve stoupání.

Jízda v terénu je s tímto autem až nečekaně snadná. Pokud se dodrží základní pravidlo, že auto musí stále jet a nezpomalovat,

dokáže překvapit nejednoho nevěřivce. Značka Suzuki není v pohonu všech kol rozhodně žádným nováčkem a na výsledku je to vidět. Klasický firemní rukopis, kdy jsou výkon a mohutnost doháněny přesným opakem, tedy lehkostí a mrštností, má své neodmítkovatelné kouzlo. V terénu nemusíte nic zapínat, pohon všech kol, označovaný Grip Control, je plně automatický. Prostě jen udržujete rychlost a auto jede a jede. Při testování jsme zdolali nejen prudký kopec, pokrytý jen hlínou a kamením, a auto ani na chvíli nezaváhalo.

V interiéru zaujme dominantní obrazovka multimediálního systému, která je samozřejmě dotyková a funguje rychle a spolehlivě. Co nepotěší, je absence klasického ovládání hlasitosti, které z aut postupně mizí a je to škoda. V případě Suzuki můžete hlasitost ovládat na volantu, nebo celkem originálním způsobem, kdy posouváte prst po ukazateli hlasitosti a ta se podle toho mění. Je to lepší řešení než lovení ▶

DALŠÍ NÁZOR



Suzuki se na necelých čtyřech metrech délky povedlo postavit auto, které je nejen mimořádně obratné, ale z určitého úhlu pohledu i velice praktické. Rodinný kočár to však není.

Ladislav Čermák



JAKOU VERZI BYCH SI VYBRAL JÁ

Příplatkový ceník prakticky neexistuje, v sériové výbavě ale skoro nic nechybí.

.....
Ignis má tři výbavy, konkrétně Comfort, Premium a Elegance. Už v základní výbavě je vše důležité, navíc stojí jen 240 900 Kč. Není ale možné mít v ní pohon všech kol a to by mi u auta, tak specifického ražení jako je Ignis, chybělo, zvolil bych tedy některý z vyšších stupňů. U čtyřkolkových verzí už jsou jen dvě možnosti, levnější Premium za 318 900 Kč a dražší Elegance za 362 900 Kč. Pokud bych nezažil, jak skvěle svítí LED světla, která jsou jen v nejvyšší výbavě, váhal bych. Já to ale zažil, a proto bych jednoznačně volil nejvyšší výbavu a měl tak úplně kompletní specifikaci, která obsahuje i bezpečnostní systémy, tempomat, navigaci a automatickou klimatizaci. K tomu metalíza za 9000 Kč a výbava je zcela kompletní.

CELKOVÁ CENA:
371 900 Kč



PŘÍSTROJOVÁ KAPLIČKA je naprosto přehledná. Údaje palubního počítače (vpravo) se stále přepínají tyčinkou.

JÍZDA



CESTOVÁNÍ S MALÝM SUZUKI je všeobecně příjemné. Můžete se vydat na dálnici a v pohodě udržít tempo s ostatními, mnohem příjemněji se však bude cítit ve městě, kde kromě malých rozměrů oceníte skvělý poloměr zatáčení, nízkou spotřebu a perfektní výhled. Pokud se ve městě cítí příjemně, tak mimo město a ideálně i mimo silnice plave Ignis jako ryba ve vodě. Díky kolům v každém rohu auta získáte až nečekanou jistotu v zatáčkách, zásluhou krátkého rozvoru zase potřebnou obratnost v terénu. Škoda snad jen „delšího“ řízení, které je ale citlivější. Špatně sjízdnou polní cestu projedete bez zaváhání a jízda v zimě bude opravdová zábava.



LED DENNÍ svícení a LED hlavní světla (potkávací i dálková světla) jsou k máni pouze v nejvyšší výbavě. Svítí však znamenitě.



VÝHLED Z AUTA je skvělý, komu by nestačil, je k dispozici i parkovací kamera. Řídit Ignis je radost především ve městě a lehčím terénu.

PĚT STUPŇŮ Ignisu tak jako mnohým dalším Suzuki bohatě stačí. Odstupňování je kompromisem mezi dynamikou a hospodárností.

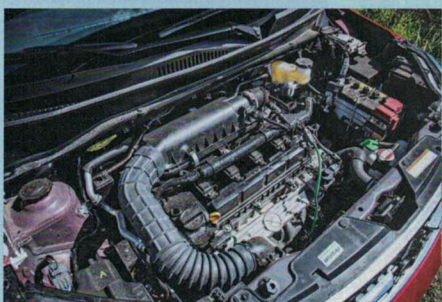


SLUŠIVÁ 16" litá kola jsou součástí výbav Premium a Elegance. Auto je na nich pohodlné, bláto a prach jsou ale na černé vidět.

MOTOR A SPOTŘEBA



JEDEN JEDINÝ motor v nabídce funguje skvěle, a tak vůbec nemusí vadit, že zákazník nemá možnost výběru. Navíc je to čtyřválcový motor bez turba, který by měl být zárukou dlouhé životnosti a spotřeby bez extrémních výkyvů, jaké známe u malých turbomotorů. Jedná se o dobře známou jednotku 1.2 DualJet, u které po předchozích zkušenostech už ani nepřekvapí, že udávaná kombinovaná spotřeba 4,6 litru na 100 kilometrů není žádný marketingový výmysl, ale hodnota, které dosáhnete bez enormního snažení. Motor má příjemnou gradaci výkonu a ve vyšších otáčkách i příjemný zvuk. Dokáže jet svižně, pokud si náležitě podřadíte a využijete otáčky motoru, ale i úplně klidně, když zařadíte pětku a jedete pohodových devadesát.



MALÝ čtyřválec se výborně osvědčil už ve Swiftu. Doplnění ostríkovacích je nepraktické.



SPOTŘEBA NAMĚŘENÁ V PRAXI

Městský provoz:	VÝROBCE: 5,5 l/100 km
	AUTO 7 5,6 l/100 km (+1,7%)
Mimoměstský provoz:	VÝROBCE: 4,1 l/100 km
	AUTO 7 5,1 l/100 km (+9,8%)

PROVOZNÍ NÁKLADY



PRVNÍ SERVIS čeká každý Ignis po 20 000 kilometrech, případně po jednom roce, což je na současný trend, kdy se intervaly prodlužují na 30 000 kilometrů a dva roky, trochu netypické, leč nanejvýš chvályhodné v zájmu životnosti motoru. Za první návštěvu v servisu zaplatíte jenom 2080 Kč, druhý servis vyjde na stále příjemných 3100 Kč. Za první dva roky tedy zaplatíte lehce přes pět tisíc, máte však dvakrát vyměněný olej a to motoru v dlouhodobém horizontu jen prospěje. Záruku nabízí Suzuki tradičně vždy minimálně tříletou, můžete si však připlatit další rok až dva. První vás vyjde na 3520 Kč, druhý na 5100 Kč, což je velmi snesitelná cena za takové přilepšení. U obou možností je nájezd omezen na 150 000 km. Záruka na lak je taktéž tři roky a na prorezivění karoserie celých dvanact let. Ceny náhradních dílů jsou lehce vyšší, jak bývá u japonských vozů zvykem. Stále se však jedná o rozumné částky.

NÁKLADY NA 1. ROK
54 913 Kč
AUTO 7

CENY NÁHRADNÍCH DÍLŮ

Brzdové obložení přední/zadní	2541/1549 Kč
Brzdové kotouče přední/zadní	1690/3031 Kč
Čelní sklo	9536 Kč
Přední blatník	4309 Kč
Přední/zadní nárazník	10 441/10 411 Kč
Přední halogenový/zadní světlomet	5893/3214 Kč



KOMPAKTNÍ ROZMĚRY jsou chloubou i prokletím originálního Suzuki. Starší jmenovec byl méně hbitý, zato měl více místa v kufru.

▶ dotykových tlačítek na obrazovce, ale ideál je jinde. Ve výbavě nechybí bluetooth připojení telefonu, dokonce ani podpora Apple CarPlay a Android Auto. Hlavní displej je rozdělen na čtyři samostatné části, což je praktické, a vlastně nemáte potřebu toto zobrazení měnit. Před řidičem je vše důležité rovnou na očích a navíc dobře čitelné. Pod obrazovkou je trochu záhadně vypadající kužel, na kterém se nastavuje automatická klimatizace, která je sice pouze jednozónová, ale funguje výborně, byť s jistým vlivem na výkon malého motůrku.

Suzuki nepodcenilo ani bezpečnost, v nejvyšší výbavě najdeme systém dvou kamer, který dokáže nouzově zabrzdít a zabránit tak nehodě, varuje před nechtěným opuštěním jízdního pruhu a hlídá vaši bdělost. Protikolizní asistent pracuje v několika fázích. V první zvukově a hláškou na přístrojích upozorní, že je před autem překážka. Pokud řidič nezareaguje, připraví brzdy, takže stačí jen lehce sešlápnout pedál a brzdí

maximální intenzitou. V případě, že ani pak nedostane od řidiče impulz k brzdění, začne brzdit sám.

Ve vyšší výbavě je Ignis pouze čtyřmístné auto, což je vlastně trochu paradox. Je to dáno rozdílou zadní lavicí, která je ve vyšší výbavě posuvná, ale jen pro dva cestující. Ve čtyřech je nicméně cestování pohodlné, ačkoli tomu

vnější proporce nenasvědčují. Místa pro nohy, hlavu i ramena je dost.

Největším konkurentem bude Fiat Panda ve verzi s pohonem všech kol. Velikostně se jedná o velmi podobné auto, vzhledově je však dost odlišené a vždy jen s dieslovým motorem, což je úplný protiklad Suzuki Ignis. Záleží tedy na vkusu kupujícího, zda zvolí moderní Ignis se spolehlivým benzinem, nebo Pandu, která však nabízí nižší světlu výšku a některé prvky moderní výbavy, jako třeba LED světla, nemá v nabídce vůbec. Při koupi nastává trochu dilema – opravdu potřebuji pohon všech kol? Nestací mi jen vyšší světla výška auta s poháněnou přední nápravou? Pokud totiž není nezbytná čtyřkolka, nabízí se dvě nižší výbavy se značnou cenovou úsporou. Navíc v nejnižší výbavě Ignis nabízí i páté místo a o čtyřicet litrů větší kufr, který už ale nepůjde zvětšit posunutím zadní sedačky.

Tomáš Devera

DALŠÍ NÁZOR



Ignis je typickou ukázkou tradiční japonské „krabičky od sirek“. Verze s pohonem všech kol potěší hlavně specificky zaměřené motoristy, v podstatě jde o takový „soft“ Samurai.

Michal Borský



DŮLEŽITÉ ÚDAJE

MOTOR & PŘEVODOVKA

Typ	benzinový, ř4 vpředu napříč
Zdvihový objem	1242 cm ³
Největší výkon	90 k (66 kW) při 6000/min
Točivý moment	120 Nm při 4400/min
Převodovka	5M, pohon všech kol

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka/šířka/výška	3700/1690/1595 mm
Rozvor	2435 mm
Objem kufru	227/1086 l
Pohotovostní/užitelná hmotnost	945/385 kg
Objem nádrže	30 l

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Zrychlení 0–100 km/h	10,9 s
Nejvyšší rychlost	182 km/h
Spotřeba udávaná	4,7 l/100 km
Spotřeba naměřená	5,4 l/100 km

CENY & VÝBAVY

Cena modelu od	240 900 Kč
Cena testovaného vozu (vč. příplatků)	380 900 Kč
AUTO 7 doporučuje výbavu	Elegance (362 900 Kč)

PROVOZNÍ NÁKLADY

Záruka auto/lak/rez	3/3/12 let
Servisní interval	20 000 km/1 rok
Průměrná sazba servisní práce	630 Kč/h
Sada zimních pneu (rozměr)	15 488 Kč (175/65 R15)
Zákonná a havarijní pojistka na rok	13 402 Kč
Servisní náklady na 1. rok/15 000 km	2080 Kč

KLADY & ZÁPORY

- +** výborná spotřeba, překvapivá průchodnost terénem, manévrovatelnost, výhled, skvělé LED světlometry
- malý základní objem kufru, nemožnost mít rezervní kolo, omezené využití, malé možnosti individualizace

VERDIKT

Suzuki Ignis je ojedinělé malé auto. Sice jen s jedním motorem, ale ten funguje skvěle. Za lákavou cenu nabídne nálož výbavy a výborné jízdní vlastnosti v terénu i na silnici.

Spektrum potenciálních zájemců je samozřejmě užší, kdo si jej však cíleně vybere, bude pravděpodobně nadšen.

