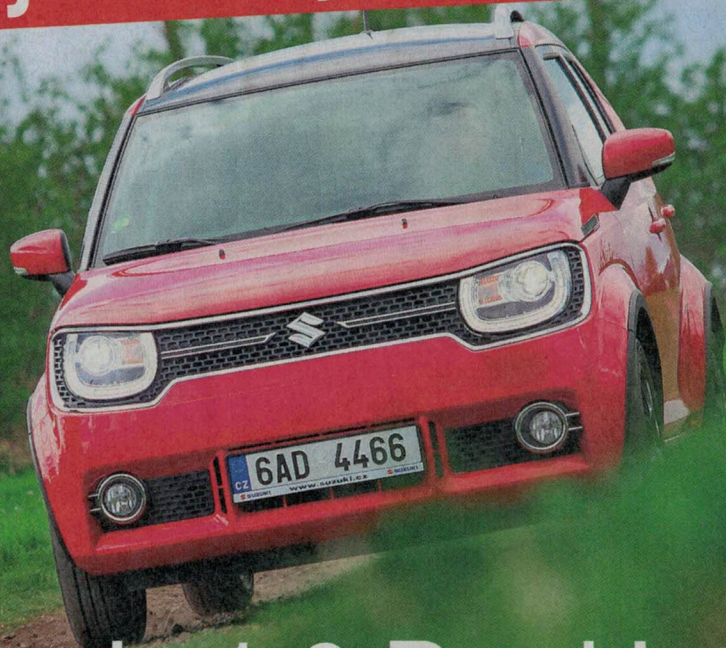


Nejlevnější čtyřkolka



Suzuki Ignis 1.2 DualJet 4x4

Pokud opravdu potřebujete k životu čtyřkolku a máte hluboko do kapsy (anebo za nové auto nechcete utrácet moc peněz), je Suzuki Ignis nejlevnějším vozem s pohonem 4x4 na českém trhu. Fiat Panda je o šedesát tisíc dražší, Dacia Duster o dvacet a Lada Niva, která se kamkoliv mimo těžší terén vlastně ani moc nehodí, se do Česka oficiálně nedováží.

Martin Žemlička

Zájemce o nový automobil si při spojení „čtyřkolka“ představí obří SUV s cenovkou vysoko přes půl miliónu. Není vůbec obvyklé, aby takový mrňous, jakým ignis bez-

pochyby je, měl v ceníku položku s označením 4x4. Vždyť na délku má o 20 centimetrů méně než fabia. Suzuki tak má konkurenční výhodu, protože takhle malé (a levné) auto tohoto typu mají pouze u Fiatu, a to model Panda 4x4.

Ignis vypadá disproporčně – je

úzký a vysoký, ovšem překvapivě prostorný. Místa v něm je poměrně dost jak vepředu, tak i vzadu, kde však vadí úhel opěradla a malá délka sedáku. Jeho hravý design se nám líbil a tím, že jde o nový a nevěšedně tvarovaný model, probouzel zájem u chodců a motoristů.

Malý kufr jinak vcelku prostorného auta

Rozvor náprav má hodnotu 2435 mm. Na praktičnosti přidávají o 165 mm posuvná zadní sedadla. Ta paradoxně nabízejí – dle metodiky VDA – o pár litrů menší oficiální údaj velikosti zavazadelníku, v reálném životě jej ale zlepšují. Verze 4x4 má však o čtyřicet litrů menší kufr, výsledná hodnota 227 litrů vskutku není nic světoborného.

Ignis je prostě malé auto (3700 x 1690 x 1595 mm), a kdo si jej chce koupit, musí počítat s tím, že se mu do něj moc zavazadel nevejde. Ony posuvné sedadla (zadní lavice je dělená v poměru 50:50) si v rámci příplatkové výbavy nekoupíte, jsou dostupné standardně v obou výbavových stupních kromě nejlevnější verze Comfort.

Interiér v kombinaci béžové a černé působí až nečekaně luxurním dojmem (tato dvoubarevná kombinace je mimochodem standardem pro všechny verze, dvoubarevné jsou i výplně dveří). Tradiční bolístkou je nemožnost automaticky stahovat elektricky ovládaná okna (chybí pojistka proti přiskřípnutí prstů), šetřilo se i na



vyhřívání předních sedaček, které je pouze jednostupňové (namísto obvyklé dvou- či třístupňové intenzity).

Volant lze seřídít pouze výškově, v praxi nám to ale nevadilo. Co nám naopak vadilo velice, byla totální nechuť volantem vracet se na střed. To prostě otočíte volantem a on v té pozici už zůstane, zpátky jej musíte „přemluvit“ pohybem ruky. Netušíme, zda je to další způsob, jak papírově snižovat emise oxidu uhličitého, ale je to nekomfortní a otravné.

Atmosférická benzínová dvánáctistovka je jedinou motorizací pro ignis. Motor má samozřejmě relativně skromný točivý moment, dostupný „až nahore“, ale vzhledem k nízké hmotnosti (945 kg) na malé auto stačí. Musíte ho hodně točit a ani poté nečekejte zázraky. Na běžnou jízdu ale stačí bohatě.

Manuální pětistupňová převodovka má delší převody, vždýt na dvojku můžete uhánět devadesátkou a na trojku dosáhnete nejvyšší povolené dálniční rychlosti.

Na nejvyšší stupeň točí motor na dálnici 3500 otáček (a už je dost hlučný), při devadesátce je to o tisíc méně. Zpřevodování je stejné u obou verzí, v případě „čtyřkolky“ je větší stálý převod. Pětistupňovou automatickou pře-



vodovku AGS tuzemský importér v nabídce nemá, být na některých trzích dostupná je, například v sousedním Německu.

Nízká spotřeba, jen postačující výkon

Palivová nádrž pojme pouhých třicet litrů paliva, verze 4x2 je na tom o dva litry lépe. Je to málo, na druhou stranu ignis opravdu moc „nežere“, naše dlouhodobá spotřeba po týdenním používání byla nějakých 5,5 litru. To vzácně téměř odpovídá homologační pětilitrové spotřebě v kombinovaném režimu. Dále oceňujeme absenci systému start/stop, který ví-

ce obtěžuje a ničí techniku, než by ji šetřil.

U verze 4x4 je vzadu neobvyklá tuhá zadní náprava, robustně dimenzovaná, takže se výletů mimo zpevněnou vozovku není třeba obávat. Tuhá náprava může budít obavy o komfort, pravdou ovšem je, že kromě vyšších děr nebo rychleji přejetých retardérů (kdy „zadek“ auta nevybíravě bouchne), je komfort odpuzení dobrý.

Výtečné jsou možnosti manévrování, stopový průměr je pod pět metrů. O pohon všech kol se stará mezinápravová lamelová spojka. Zadní náprava je trvale připojená, když na ni proudí třicet procent točivého momentu.

Na malé auto je nezvyklá i bezpečnostní výbava, konkrétně systémem DCBS (Dual Camera Brake Support) se dvěma kamerami. Ten sleduje automobily či chodce před vozidlem a hlídá také vyjetí z jízdního pruhu.

Resumé? Sice malé, ale schopné auto. Pokud potřebujete malou „čtyřkolku“ a nebude vám vadit pro někoho jen postačující výkon motoru, udělá vám dobrou službu. Solidně jezdí, má stálý pohon všech čtyř kol a vejdou se do ní čtyři dospělí, být na stovky kilometrů dlouhé cesty to není. Škoda toho mizerného naladění posilovače řízení (nevrací se na střed), jinak je to povedený díblík.

Suzuki Ignis 1.2 DualJet 4x4

Motor:	1242 ccm, zážehový čtyřválec
Max. výkon:	66 kW (90 k) při 6000 ot./min.
Max. točivý moment:	120 Nm při 4400 ot./min.
0–100 km/h:	11,9 s
Nejvyšší rychlost:	165 km/h
Průměrná spotřeba:	5,5 l/100 km
Pohotovostní hmotnost:	945 kg
Poháněná náprava:	4x4, ev. 4x2
Cena základní verze:	240 900 Kč (1.2 DualJet 4x2)
Cena s testovanou motorizací:	318 900 Kč