



Suzuki Ignis

Prťavé čtyřkolky jsou z jistého pohledu vůbec nejlepší auta. Vlivem nižší hmotnosti a krátkých převisů hodně vyjedou, ve městě s nimi snadno zaparkujete a díky rozumné ceně se o ně vlastně ani moc nebojíte. Suzuki Ignis mě proto bavila.

TEXT: MARTIN MÜLLER FOTO: MARTIN SZNAPKA

Živě si vybavuji, jak jsem celý říčný drandil druhou generací Subaru Justy, které v zimních měsících zadupávalo do země úplně všechny. Lehké autíčko s mechanickou čtyřkolkou se nad silnicí doslova vznášelo, a když přišlo na vracáky, mohli jste s ním dělat prakticky cokoliv. A dnešní Ignis? Je sice modernější, jeho čtyřkolka s viskózní spojkou už neztělesňu-

je to právě železářství a ano, má i všechny vymoženosti v podobě bi-LED hlavních světlometů, barevného displeje nebo samostatné klimatizace. Jeho osobnost mi ale zmiňované Justy silně připomněla, a šlo tak o nečekaně fajn svezení.

Nejlevnější čtyřkolka na trhu. Tak přesně tímto titulem se může nový Ignis směle ohánět. Zvláštní, že na jeho palubě se

ale tak vůbec necítíte. Výplně dveří možná působí lacině, palubní deska s netradičním kšiltlem ale rozhodně ne. Z auta sice cítíte, že se v něm šetřilo, svou tvář ale umí odprezentovat natolik sympaticky, že vám to ani moc nevádí. Je z něj skvěle vidět a navíc tu nechybí nic zásadního. Za volantem se rozhodně nesedí jako na židli, a nebýt menšího prostoru v oblasti ramen, neměl bych k prostornosti a vlastně ani interiéru nového Ignisu žádnou výtku. Rozhodně ne vzhledem k ceně. Ba naopak, až vás překvapí, kolik prostoru je na zadních sedadlech. A to jak nad hlavou, tak před koleny. Vyrábět hranatá auta má zkrátka něco do sebe. Třeba „gěčko“ by mohlo vyprávět.

ROZTOMILÁ PŘÍŠERKA

Vnější obal, jehož zhodnocení nechám na vkusu každého z vás, ale okamžitě pokládá otázku. Je Ignis při jízdě hlučný? Vždyt „kostky“ nejsou moc aerodynamické. Pravdou ale je, že není. Široce do stran rozkročená kola dovolují proudění vzduchu vespod auta procházet takřka bez turbulencí, a když se na Ignis zadíváte pozorněji, všimnete si ještě jednoho zajímavého detailu. Aby konstruktéři snížili čelní odpor vzduchu, nasadili shora místo střechy vypouklou bublinu, která je díky stříbrným nosníkům dobře patrná jen při pohledu zepředu. Auto s ní sice vypadá komicky, výsledkem je ale přívětivé ticho, díky němuž můžete s Ignisem bez problému cestovat i po dálnicích.

Samozřejmě, nic se nemá přehánět. Ostatně 90 koní atmosférické zážehové „jedna-dvojka“ na dálnici vážně není moc (musíte ji točit jako ruskou ruletu). V dvouciferných rychlostech s ní ale tato pohodlná čtyřkolka jezdí obstojně. Ignis totiž váží jen 870 kilogramů, což vám sice na dálnici při bočním větru rád připomene, jinak je ale jeho nízká hmotnost obrovskou výhodou. Autíčko díky dobře naladěnému podvozku (tuhou nápravu vzadu byste určitě neřekli) neposkakuje a nechá se příjemně vodit i na hodně rozbitých cestách. Co na rozbitých... Nechá se příjemně vodit i na šotolině, po louce nebo v horských průsmycích. Mít hůře přístupnou chatu v horách, je Ignis jasnou volbou. Světlost 180 milimetrů dovoluje číperné průjezdy prakticky kdekoli, a když už potkáte díru, kterou si říkáte, že auto prostě nezvládne, Ignis se díky krátkému rozvoru bez váhání zhoupne (někdy i vyskočí) a frčíte zvesela dál.

KAMARÁD DO NEPOHODY

Možná si říkáte, že i přes nízkou hmotnost není tohle auto se zrychlením z nuly na 100 km/h za zhruba 12 sekund dostatečně SPEED. Jenomže jakmile se vydáte do českých luk, lesů a hájů, hodně rychle pochopíte, že řídit tady něco jiného vlastně nemá moc smysl. S větším autem musíte být několikanásobně opatrnější, podvozek těžšího auta vám zase vůbec nepoděkuje a s čímkoli dražším... No asi tušíte, kam to pokračuje. A do Ignisu se ještě ke všemu výtečně nastupuje.

Na silnici pohodlný, ve městě dostatečně kultivovaný a na českém venkově nepřekonatelný. No a na limitu? Dokonce jemně

přetáčivý. O zábavu je tedy postaráno jak na asfaltu, tak kdekoli jinde. Přesně tak na mě nový Ignis, který je nejlevnější čtyřkolka našeho trhu, působil. Několik set kilometrů za jeho volantem bylo dokonalou vzpruhou a zároveň uvědoměním si, že k opravdové zábavě nemusíte mít miliony. A pro takové myslivce nebo duše s láskou k přírodě? Značka ideál. ●



01 Uvnitř cítíte, že Suzuki šetřila. Je tu však nečekaně útulno a nic podstatného nechybí. **02** Atmosférická „jedna-dvojka“ nepatří k atletům, svou lehkostí ale skvěle plní účel. **03** Široký rozchod a úzká karoserie dávají tušit, že Ignis bude hodně stabilní. **04** Dokonce i vzadu je dost místa pro nohy dospělých cestujících. **05** Ignis se sice rád zakloní, ale jeho měkký podvozek mimo silnici oceníte. Auto je s ním navíc nečekaně pohodlné a působí dospěleji.



Suzuki Ignis 1.2 DualJet 4x4 AllGrip

MOTOR	PARAMETRY	HMOTNOST	0-100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA
I4, 1242 cm ³	90 k při 6000 min ⁻¹ , 120 Nm při 4400 min ⁻¹	870 kg	11,9 s	165 km/h	5,1 l/100 km	318 900 Kč

VERDIKT + Pohodlný podvozek, použitelnost, poměr ceny a výkonu, odhlučnění - Vzhled není pro každého