

Agent Ještěrka



o 15 mm zvýšenou světlost a volitelný pohon 4x4. Podobnou výstroj nabízí jediný konkurent: Fiat Panda Cross.

Výšňorený čahoun

Jak si jistě vzpomenete, ignis už v září zapůzoval na pařížském autosalonu. Teď máme tu čest usednout za volant a prověřit ještěří odolnost na cestách i necestách hornaté provincie Frosinone na rozhraní Kampánie a věhlasného Lazia.

V prostředí bujných vápencových vrchů se roztomile bachratý design s vystouplými blatníky vyjímá nebojácně, trochu jako kapesní vojenský speciál. Masky podeprené strmým nárazníkem odkazuje na novou vitaru, černý sloupek vypouklého čelního

Suzuki zahušťuje nabídku superkompaktních vozítek. Ignis je o deset centimetrů delší než celerio a ve čtyřkolce si troufá i do terénu.

Hodnocení

+ Velký vnitřní prostor
Snadné nastupování
Rozměrná a pohodlná sedadla
Komfortní odpružení
Útluná kabína

- Z některých pohledů zřetelný nepoměr výšky a šířky karoserie

prispívá k příjemně vzdušné atmosféře. Pokročilý systém s ovládáním přes dotykovou obrazovku patří k dvěma vyšším stupňům výbavy, příznivci mechanických tlačítek si přijdou na své v základní verzi.

Vnitřní prostor splňuje všechno, co slibuje vysoká stavba karoserie. Do vozu se snadno nastupuje, díky rovné střeše a vzpřímeným sloupkům máme dost místa nad hlavou. Těší nás také robustní a přiměřeně velká přední sedadla, stejně jako přehlednost plynoucí z vyšší pozice za volantem. Ten má pouze výškové seřízení, kompromisní „trojúhelník“ se sedadlem a pedály je ale nastavený dobře a vyhoví postavám různé výšky.

Dvě vyšší výbavy nabídnou také posuvná zadní sedadla, dělená v poměru 1:1. Toto provedení je logicky čtyřmístné, což ovšem při šířce karoserie není žádná škoda. I dospělí středních postav zde mohou sedět vzpřímeně, sedák je přitom uložený komfortně vysoko.

Základní objem kufru dělá slušných 260 litrů, tedy o 45 víc než u Fiatu

skla známe ze swiftu. Zkrátka suzuki, jak má být. Zád působí z některých úhlů trochu těžkopádněji, čemuž se ale při vrozeném nepoměru výšky a šířky nemůžeme divit. I zde se ovšem designéři snažili velkou plochu nějak ozvláštňit, důkazem čehož jsou velké dvoudílné zadní lampy – v této třídě málo obvyklé, jelikož komplikují a prodražují elektroinstalaci na víku kufru.

Prostor i emoce

Vnitřek působí v porovnání s výchozím celeriem daleko mladším a svěžejším dojmem. Palubní deska přísnou vodorovnou konturou zdůrazňuje šifku, do řady seřazené ovladače klimatizace vypadají pěkně a moderního ducha potvrzuje tablet informačního systému. Toto řešení pomáhá palubní desku opticky odlehčit, což spolu s relativně velkým prosklením



Dvoubarevné provedení nejvyšší výbavy GLA+ zdůrazňuje moderní a svěží atmosféru kabiny



Kvalitní zpracování podtrhuje i pozornost k detailům. Tak svérázné pojetí panelu klimatizace bychom čekali spíš u Citroënu.

Panda. Posunutím sedadel vpřed lze získat trochu prostoru navíc, přesná čísla však výrobce neuvádí.

Měkce a jistě

Odlehlejší silničky italského venkova nemají kvalitou povrchu daleko k našim. Proto můžeme s potěšením konstatovat, že ignis je pro domácí podmínky naladěný velice příjemně. Přes výmoly a kanály se nese s akurátní poddajností, aniž by se v zatáčkách příliš nakláníl. Řízení dodává řidiči dostatek jistoty, není ale zbytečně ostré, což zdůrazňuje i volant s velkým průměrem.

K pohonu je určen jediný motor, atmosférický čtyřválec 1.2 Dualjet, který jsme nedávno vyzkoušeli v modelu Baleno. Řada konkurentů má dnes o válec méně, proto suzuki potěší lepší kultivovaností a hladkou reakcí na přidání plynu, i když odhlučnění je proti balenu logicky chudší. Z dosavadních zkušeností s tímto agregátem

navíc můžeme očekávat příznivou spotřebu kolem pěti litrů. Manuální převodovka řadí lehce a přesně, volitelně bude k dispozici její robotizovaná verze.

Proti všem

Suzuki Ignis se začne prodávat v únoru příštího roku, ceny zatím nebyly určeny. Právě nad nimi se vznášejí jediný otazník. Auto samotné nás potěšilo vyváženými vlastnostmi. I vyšší jedinci se do něj snadno složí, v pohodlných sedadlech lze zvládnout delší cestu, jednoduchá a harmonicky vyladěná mechanika kombinuje řídicí skou pohodu s příslibem spolehlivosti. Těžko hledat něco, co bychom ignisu jednoznačně vytkli. Nezávidíme mu však těžký boj ve třídě nabitě dalšími „malými velkými“ borci jako Škoda Citigo, Kia Picanto a Fiat Panda. Proti nim má ignis výhodu ve vyšší stavbě, která usnadňuje nastupování i využití pohonu všech kol.

Text: Martin Frei, Fuggi, Itálie
martin.frei@cncenter.cz



Tlapky a drápky

Pohon všech kol využívá nejjednodušší řešení s viskózní spojkou, která nepotřebuje elektronickou regulaci a reaguje snadno na prokluz přední nápravy. Přesto si v konstrukci celého auta vyžádal řadu změn. Zatímco verze s předním pohonem má v zájmu jízdního komfortu vlečenou zadní nápravu, čtyřkolka používá nápravu tuhou, která zároveň nese diferenciál. To přináší nárůst neodpružených hmot a odráží se v mírně zhoršeném komfortu pérování. Zkrácené převody zvyšují otáčky, dozadu se přitom kromě točivého momentu přenášejí i vibrace motoru, takže auto působí o chlup hlučněji. Nakonec si složitější ústrojí vynutilo zmenšení kufru z 260 na 204 l a palivové nádrže z 32 na 30 l. Zcela logická omezení vysvětlují, proč pohon všech kol nabízí tak málo miniat.



Elegantní příd' nese evropský rukopis, na karoserii se podílelo designérské studio Suzuki v Itálii



Motor DualJet používá zdvojené vstřikování MPI a vysoký kompresní poměr 12,5:1. Chová se kulturně a má velmi nízkou spotřebu.

Základní technické údaje

	1.2 DualJet	1.2 DualJet 4x4
Motor	atmosférický zážehový čtyřválec	
Převodovka	pětistupňová manuální / robotizovaná	
Výkon (kW při ot./min)	66/6000	
Točivý moment (N.m při ot./min)	120/4400	
Maximální rychlost (km/h)	170	165
Zrychlení 0-100 km/h (s)	12,2	11,9
Spotřeba paliva (l/100 km)	4,6	5,0
Objem kufru (l)	260	204
Vnější rozměry (mm)	3700 x 1660 x 1595	
Rozvor (mm)	2435	
Světlost (mm)	180	

Křížik v kostce

Zážehový motor 1.2 DualJet může být doplněn mikrohíbrdní sestavou SHVS se stop-startem a zesíleným startér-generátorem. Ten při zpomalení rekuperuje energii a při zrychlení přes široký drážkový řemen přidává na klikovou hřídel 50 N.m. K napájení slouží baterie Li-On na 36 Wh umístěná pod sedadlem řidiče. Vzhledem k vyšší ceně a pouze mírném snížení spotřeby nečekáme mezi českými zákazníky velký zájem.



Základních 260 litrů lze u vyšších výbav zvětšit posunutím zadních sedadel

V malém autě obvykle nebývá na posuvná sedadla dost místa, ignis ale vnitřním prostorem překvapuje. Pod vysokou střešou se pohodlně usadí i dospělí cestující.

