

Off-road muší váhy

Nejlevnější vůz s pohonem všech kol na trhu je tak trochu cestou zpátky v čase, a pokud máte rádi staré pořádky, bude vás jen těšit.

Žádné turbodmychadlo ani stop-start. K tomu tuhá zadní náprava a spousta místa uvnitř. Úvodní věty možná v někom vyvolají vzpomínky na off-roady z 80. let, nicméně asi sami tušíte, že mluvíme o hranaté japonské krabičce, kterou máte před sebou na fotografiích.

Právě obrázky mohou jen stěží ukázat, jak malé tohle auto doopravdy je. Na délku má pouze 370 cm, taková Fabia je proti němu skoro obr, a pokud jde o design, také tady váže Suzuki jedno silné pouto k minulosti. Tvary i konkrétní detaily na karoserii nového Ignisu jsou inspirovány modelem SC100 s předzdvíčkou Whizzkid z konce sedmdesátých let, ačkoli nutno dodat, že to bylo dvoudveřové kupé, nikoli SUV.

Co mají tato auta navíc společně, jsou jejich miniaturní rozměry. Kolik místa bylo v původním voze, vám neřekneme, co ale víme, je, že Ignis klame tělem. Je to skoro neuvěřitelné, ale za řídicím s výškou něco málo přes 180 cm složí svá kolena i dvoumetrový pasažér a nemusí se při tom bát, že by hlavou mlátil o strop.

Zní to trochu jako kouzla s prostorem, pravda ale je, že trik spočívá v sedadlech. Jsou hodně vzpřímená, mají docela krátké sedáky, a tudíž si asi umíte představit, že to při cestách na delší vzdálenosti nebude žádná business třída. Každopádně na krátké projíždky ve městě či mimo něj to bude stačit bohatě.

A když už píšeme mimo město, pak máme na mysli

také mimo asfaltové silnice, kde se Ignis rozhodně neztrácí. Pod přední kapotou má malou a točivou atmosférickou dvanáctistovku o výkonu 90 koní spráženou se šestistupňovou přímo řazenou převodovkou, pohonem všech kol a elektronickým asistentem pro sjíždění svahů. Uzávěrky diferenciálů nečekejte, přesto umí tohle autíčko překvapit.

Předně váží bez „eurobalastu“ neuvěřitelných 870 kg. Přidejte k tomu kratičké převisy a světlou výšku 18 cm, takže pokud ho má v terénu něco zastavit, pak to budou spíše psychické limity řidiče nebo jeho starost o těch pár plastů ve spodní části, které zde zůstaly.

Právě muší hmotnost je tím hlavním důvodem, že i s tak malým motorem je Ignis příjemně živé auto, které umí v průměru a v závislosti na charakteru provozu jezdit za pouhých 5 až 7 litrů na 100 km.

S ohledem na tuhou zadní nápravu je překvapivě dobrý také komfort jízdy. Typické nepříjemné škrubání žádě se tu prakticky neobjevuje, naopak Ignis velmi dobře žehlí většinu nerovností, což je ale dáno také úzkými a vysokými pneumatikami. Nevýhodou je, že nemají mnoho přilnavosti, navíc řízení je přeposilované a vyžaduje tři a půl otáčky od dorazu k dorazu. V městské džungli ale zrovna tohle nějak zvlášť vadit nebude, když vám to auto navíc kompenzuje malým poloměrem otáčení.



Plasty v kabině jsou výlučně tvrdé, kvalita zpracování je však s ohledem na příjemnou cenovku v pořádku.



Vpředu i vzadu je dost místa také proto, že Ignis nahrazuje chybějící centimetry na délku svou výškou.

TECHNICKÉ ÚDAJE	SUZUKI
Motor	benzín
Zdvihový objem	1242 cm ³
Konfigurace	14, 16v
Výkon	90 k při 6000 min ⁻¹
Točivý moment	120 Nm při 4400 min ⁻¹
Pohon	4x4
Převodovka	6MT
Délka x šířka x výška	370 x 169 x 160 cm
Rozvor	244 cm
Hmotnost/zatížení	945/385 kg
Objem kufru (min./max.)	204/1086 l
Objem nádrže	30 l
Rozměr pneumatik	*175/60 R16
VÝKONY	
Max. rychlost	165 km/h
0-100 km/h	11,9 s
Spotřeba paliva* (výrobce)	5,9/4,5/5,0
Spotřeba paliva* (v testu)	7,6/6,4/7,2
CENA	363 700 Kč

* město/mimo město/kombinovaná [l/100 km]

m SHRNUŤÍ

➤ Prostrná, mrtšná a originální japonská krabička se živým atmosférickým motůrkem a 4x4

➤ Jen průměrná sedadla i pozice za volantem, příliš odlehčené řízení