

1. TEST
VČ

Ted' tady vládnu já!

Nové Suzuki Ignis si vytváří vlastní kategorii. Miniaut s pohonem všech kol totiž v prodejních prospektech příliš nenajdete.



Foto David Rajdl

- 1 Stylový interiér nás zaujal nejenom dvoubarevným provedením, ale také jednoduše ztvárněnou palubní deskou, ze které vystupuje displej multimediálního systému a ovladače klimatizace.
- 2 Přehlednému přístrojovému štítu dominuje rozměrný rychloměr.
- 3 Příhrádka před spolujezdcem je na velikost auta prostorná.

Pokud hledáte nejlevnější čtyřkolku, jste na správné adrese. Nový Ignis 4x4 můžete mít za 318 900 Kč, což je pro konkurenci na oficiálním českém trhu nedosažitelná hranice. I proto jsme si před testem kladli řadu otázek. Nebude tato cena vykoupena malou kabinou, slabým motorem, jízdními vlastnostmi, chudou výbavou nebo horším zpracováním? Ignis nám však připravil jen příjemné odpovědi.

DOJEM

Mužný výraz

I když je postavou malý, působí Ignis dospěle. Designérům Suzuki se podařilo výborně zahalit úzkou a vysokou karoserií. Černá maska linoucí se od jedné strany ke druhé opticky rozšiřuje přední část, vzadu stejný úkol zvládá plastový panel v nárazníku, který podporují i rozměrné dvoudílné zadní lampy. Vysoké boky a výrazné lemy blatníků – zejména zadní vystupují téměř mimo vůz – dodávají Ignisu bytelný a fortelný výraz. V jeho vzhledu nacházíme i řadu prvků typických pro japonskou značku. Přední černý i zadní negativně skloněný sloupek připomínají Swift, stejně jako úzké prosklení. Motiv falešného výdechu z motorového prostoru na bocích kapoty zase můžete objevit na nové Vitae.

Vyšší společnost

Moderní ztvárnění karoserie si Ignis přenesl také do kabiny. Svěží dojem

vytváří jednoduchá palubní deska lená vodorovným prolisem s ventilací na horní černou a spodní část. Z ní jakoby vystupuje tabule mediálního systému, který je u nás ve standardu, a válcový sdržený ventilace či jízdní asistentů. To působí odlehčeně a vzdušně. Jedním přístrojovým štít s dominantním měřem a displejem palubního je přehledný a dobře čitelný. Líbí i kvalita zpracování detailů a materiálu. Zajímavý prvek představuje chromovaná oválná madla dveří tvarovaná tlačítka na středovém panelu. Celý interiér a hlavně černé výplně oživují bílé dekory. Kabina v porovnání s konkurenčními miniauty působí komfortně – nikde na nás nekovový plech – a umí být i praktická. Když otevřeme dveře, nacházíme držák na a v předních i velké kapsy.

PROSTOR A POHODLÍ

Čtyři místa stačí

Ignis se délkou karoserie 3,11 m řadí mezi modely Celerio a Swift. I když ho však stále považovat za typického zástupce segmentu A. Proti konkurenci má výraznou výhodu: vysoká světlá výška umožňuje hlavně snadné vystupování. Přední sedák je ukotven ve výšce a zadní 68 cm, takže nesedíte na zemi. Nemusíte se téměř vůbec zvedat.

CENA A VÝBAVA

První na ráně

Suzuki Ignis drží mezi osobními vozy v České republice primát nejlevnějšího modelu s pohonem všech kol – pokud nepočítáme individuální dovoz Lady Niva dealery, protože oficiálně se u nás nenabízí. Čtyřkolku dostanete ve druhém stupni výbavy Premium za 318 900 Kč. Její součástí jsou dotykový multimediální systém s digitálním přijímačem rádia, možnostmi využívat aplikace z mobilních telefonů a zadní parkovací kamerou, vyhřívání předních sedadel a vnějších zrcátek, litá kola, střední ližiny nebo asistenty rozjezdu do kopce či sjíždění svahů. Například Dacia Duster, která je o devatenáct tisíc dražší, si může v základní čtyřkolce o podobných vychytávkách nechat jenom zdát. Jenže tím Ignis nekončí. Testované provedení Elegance za 362 900 Kč nabídne mimo jiné i vestavěnou

navigaci, světlomety LED, startování tlačítkem, tempomat, kožený volant nebo duální kameru s funkcemi nouzového brzdění, sledování únavy řidiče a varování před nechtěným vyjetím z jízdního pruhu. Na 3,7 metru dlouhé autíčko velmi slušná práce. Ani nám nevadí, že nelze předem stanovenou výbavu různě kombinovat. Připlatit si můžete jen za metalickou barvu.

Ceník Suzuki Ignis ale startuje již na 240 900 Kč za předokolku v základní výbavě Comfort. A ani tato verze zákazníky rozhodně nezklame. Její součástí je šest airbagů, světla pro denní svícení, elektrické ovládání předních oken a vnějších zrcátek, dálkové centrální zamykání, manuální klimatizace, multifunkční volant, rádio s CD a Bluetooth nebo palubní počítač.



Multimediální systém s dotykovým displejem a couvací kamerou je standardem Ignisu 4x4



Tempomat s omezovačem rychlosti nebo duální kamerou, bez které se neobejde hlídání jízdních pruhů a nouzové brzdění, jsou určeny výbavě Elegance

Základní ceny konkurentů

Dacia Duster 1.6 SCe/84 kW 4x4 Cool	337 900 Kč
Fiat Panda 1.3 Multijet/70 kW 4x4 Climbing	381 000 Kč*
Lada Niva 3dv. 1.7 8V MPI/61 kW	305 800 Kč**
Suzuki Jimny 3dv. 1.3 VVT/62 kW 4x4 Club	396 900 Kč
Suzuki Swift 1.2 VVT/69 kW 4x4 GL/AC	364 900 Kč

* Vznětový motor, ** individuální dovoz



Jak známkujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkujeme podle odstupe od lídra. Nové hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším malým vozem s benzínovým motorem, pohonem všech kol a výbavou dle Světa motorů je Suzuki Ignis 1.2 Dualjet/66 kW Premium za 318 900 Kč. Dostává tedy jedničku,

stejně jako auta s cenou do 334 846 Kč. Za cenu od 334 846 Kč do 366 735 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčíslujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.

nám také rozměrné zadní dveře a jejich velký úhel otevírání, výhřady však vyvolává nízko položená střecha. Aby byla zachována rovná horní linie oken, nutí rám cestujících hodně sklánět hlavu. Jinak k prostorové nabídce kabiny nemáme žádné připomínky. Vpředu nacházíme místa nadbytek a ani do sebe se spolujezdcem neštouchneme lokty. Volant sice nabízí jen výškové nastavení, ale ideální polohu pro řízení nacházíme téměř okamžitě. Poloha volantu k sedadlům a pedálům vyhoví postavám různých výšek. Pohodlná jsou i přední křesla, u nichž bychom možná ocenili výraznější oporu. Tvarování je dobré, vystouplé boční vedení však příliš měkké.

Čtyřkolka se prodává až od druhé výbavy Premium, jejíž součástí je posuvná zadní lavice v rozsahu 165 mm, dělená



Vysoko ukotvená sedadla i široké otevírání dveří zpřijemnoují nastupování. Pozor si však musíte dát na hlavu.

Požizovací náklady

	Dacia Duster 1.6 SCe 4x4	Suzuki Ignis 1.2 Dualjet 4x4
Základní cena	337 900 Kč (Cool)	318 900 Kč (Premium)
Cena verze Světa motorů	344 900 Kč (Cool + paket Modularita)	318 900 Kč (Premium)
Výbava verze Světa motorů	Čelní a boční airbagy, rádio, výškově stavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken.	
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ		
Hlavové airbagy	✗	✓
Palubní počítač	✗	✓
Elektrické ovládání zrcátek	✗	✓
Dálkové centrální zamykání	✓	✓
Vyhřívání předních sedadel	✗	✓
Automatická klimatizace	✗	✗
Zadní parkovací senzory	✗	✗
Parkovací kamera	✗	✓
Litá kola	✗	✓ (16")
Navigace	✗	✗
Dešťový a světelný senzor	✗	✗
Přední mlhová světla	3500 Kč	✗
Tempomat	✗	✗
Bezklíčkové startování	✗	✗
Metaliza	12 900 Kč	9000 Kč
Porovnání cen	344 900 Kč (o 8 % horší)	318 900 Kč (100 %)
Znamka ¹⁾	1,50	1,00

¹⁾ Znamka za cenu, výbavu, záruky a servisní náklady.

Náhradní díly

		Suzuki Ignis 1.2 Dualjet 4x4
Světlomet/zadní sdružená svítidla	(Kč)	19 320/4280
Přední/zadní nárazník	(Kč)	10 442/10 411
Přední blatník	(Kč)	4308
Čelní sklo	(Kč)	9536
Brzdové destičky + výměna	(Kč)	2541 + 252
Cena práce v servisu	(Kč/hod.)	630
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč)	13 008
Záruky: celý vůz/lak/neporoz. karoserie	(roky)	3/3/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit
Zdroj: údaje výrobce

Ceny a výbavy

	Comfort	Premium	Elegance
1.2 Dualjet/66 kW	240 900 Kč	262 900 Kč	-
1.2 Dualjet/66 kW 4x4	-	318 900 Kč	362 900 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Comfort

Přední, boční a hlavové airbagy • ESP • brzdový asistent • sledování tlaku v pneumatikách • elektrické ovládání předních oken • dálkové centrální zamykání manuální klimatizace • rádio s CD, MP3 a Bluetooth • zadní sedadla dělená v poměru 60:40 • přední a zadní nárazník v barvě vozu • halogenové světlomety s automatickým rozsvěcováním • zeleně tónovaná skla • elektricky nastavitelná vnější zrcátka • výškově nastavitelný volant s ovládáním audia a handsfree • palubní počítač s informačním displejem • plechová kola 175/65 R15 • sada na opravu pneumatik

Premium (navíc proti Comfort)

Zadní sedadla dělená v poměru 50:50 a jednotlivě posuvná • asistent rozjezdu do kopce HHC a sjíždění svahů HDC pro verzi 4x4 • stabilizační systém Grip Control pro verzi 4x4 • smartphone audio s digitálním rádiem, Bluetooth a zadní parkovací kamerou • vyhřívání předních sedadel a řidičovo výškově stavitelné • střední ližiny • zatmavená zadní okna • vyhřívání vnější zpětná zrcátka litá kola 175/60 R16

Elegance (navíc proti Premium)

Systém nouzového brzdění s dvojitou kamerou DCBS • varování před nechtěným opuštěním jízdního pruhu • sledování únavy řidiče • denní svícení LED ve světlometech • elektrické ovládání zadních oken • bezklíčové startování • automatická klimatizace • 6 reproduktorů • vestavěná navigace • sluneční clona se zrcátkem a držákem na dokladu u spolujezdce • chromovaná lišta kolem masky chladiče • světlomety LED s projektorem • přední mlhová světla • volant obšitý kůží s ovládaním tempomatu a omezovačem rychlosti • nastavitelná intenzita podsvícení přístrojů

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

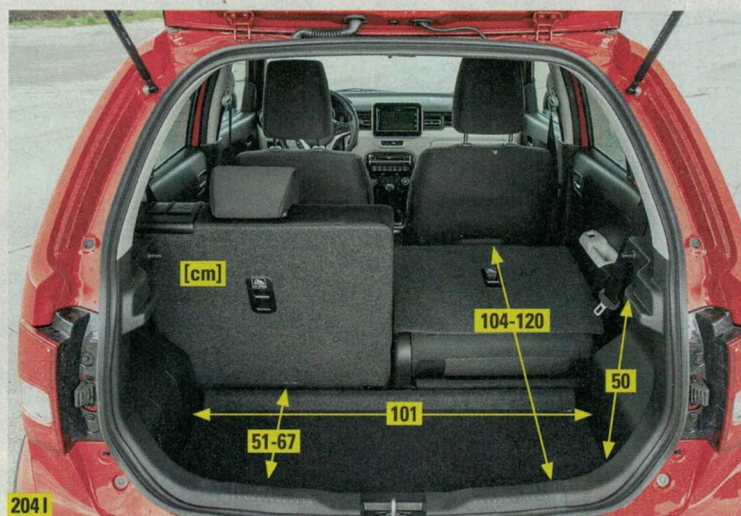
Metalický lak (9000 Kč) • dvoutónový metalický lak (18 000 Kč)



Ignis s pohonem všech kol se prodává až od výbavy Premium, což znamená, že je zadní lavice rozdělena na polovinu a vzadu mohou sedět jen dva cestující. Pochválit musíme prostor nad hlavou i před koleny. Po posunutí zadních sedadel dopředu ale narazíte na přední opěradlo.

Dostatek místa máme i vpředu. I když je volant nastavitelný pouze na výšku, nemáme problém najít ideální řídičskou pozici.

U pohodlných sedadel b... ocenili výraznější boční... které je měkké.



204 l

S pohonem všech kol se základní objem kufru Ignisu zmenšil na 204 litrů. Suzuki nás potěšilo alespoň kvalitním čalouněním, nízkou nákladovou hranou nebo velkým otvorem po otevření víka. Variabilitu kabiny zvyšuje posuvná zadní lavice.

na dvě poloviny. Kabina je pouze čtyřmístná, což podle nás ani nevadí. Vzadu je Ignis o něco užší, takže by tři cestující ani nepobral. Dva dospělí se vzadu budou cítit královsky, protože zde najdou dostatek místa nad hlavou i před koleny – figurantovi výšky 174 cm před nimi zbývalo úžasných 12 cm. Líbí se nám i vysoko umístěný sedák, dobře podepírající stehna.

Daň za čtyřkolku

Prostorově náročný zadní diferenciál se však negativně odrazil ve velikosti kufru. Ten má u předkolky základní objem 260 litrů, u čtyřkolky jen 204 l. Údaje platí pro posuvnou zadní lavici, která alespoň zvyšuje variabilitu kabiny. Když vzadu nikdo nesedí, můžete ji ukotvit úplně dopředu, čímž se zavazadelník zvětší o nějakých 100 litrů. Složením zadních opěradel – lze měnit

i jejich úhel – získáte maximální právní kapacitu 1086 l. Se snížením lounění celého kufru, což u miniaut samozřejmost, nízká hrana a velký po vyklopení víka. Přestože má kolka jen průměrný kufr, dáváme známku 1,5.

MOTOR

Jediná volba

Suzuki Ignis se nabízí pouze s motorem: atmosférickým zážehným čtyřválcem 1244 cm³ s duálním váním Dualjet pro lepší tepelnou spotřebu spalování, které najdete také u šim balenu a novém swiftu. Výkon je výkon 66 kW při 6000 ot./min a moment 120 N.m, dostupný již v 1800 otáčkách. Jako první nás potěšil zvukovost pohonné jednotky – zejména v porovnání s konkurencí, která s novou vydala směrem snižování potřeby na tři. Také odhlučnění považujeme za velmi slušné, zejména pokud jde o točič do 3000 otáček. Oceňujeme i zátah od nízkých otáček a svižnost na sešlápnutí plynového pedálu. U ku můžete jezdit i po městě pade což u předkolky není samozřejm Ignis 4x4 má totiž kratší stály. I díky tomu dokáže akcelarovat r ku za 11,9 s, což je o 0,3 s rychlejší je také pružné zrychlení, odpovídá příklad Citroënu C1 nebo Škodě

Na pětku při 130 km/h točí čt 3500 otáček, což je o stovku v u předkolky, která je navíc o lehčí. Čtyřkolka je proto zřiznivě apetit by se měl zvednout o 0,4 l ných pět litrů. My jsme testovaný kde většinu trasy tvořila dálnice, za 6,2 l. Na čtyřkolku je to sluš konkurenční miniauta spotřebuj méně. Proto Ignis dostává za bu dvojku. Vzhledem k vysoké

Suzuki Ignis a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce



	Suzuki Ignis 1.2 Dualjet 4x4	Dacia Duster 1.6 SCe 4x4	Lada Niva 1.7 8V 4x4
Motor, ventilový rozvod	benzin R4, DOHC	benzin R4, DOHC	benzin R4, OHC
Zdvihový objem (cm ³)	1242	1598	1690
Největší výkon (kW/ot. za min)	66/6000	84/5500	61/5000
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	120/4400	156/4000	129/4000
Převodovka	5° manuální	6° manuální	5° manuální
Délka x šířka x výška (mm)	3700 x 1690 x 1595	4315 x 1821 x 1695	3720 x 1680 x 1640
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2435, 1460/1460	2674, 1559/1560	2200, 1440/1420
Světlá výška (mm)	180	210	220
Přední/zadní nájezdový; přechodový úhel (°)	22/38,8; 18	29,3/34,9; 23	39/35; 36
Standardní pneumatiky	175/65 R15	215/65 R16	175/80 R16
Provozní/uzitečná hmotnost (kg)	945/460	1280/599	1285/430
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	400/1000	640/1500	400/1490
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	204/1086*	408/1570*	263/1150
Objem nádrže paliva (l)	30	50	42
Nejvyšší rychlost (km/h)	165	168	137
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,9	12,0	19,0
Kombinované emise CO ₂ (g/km)	114	155	225
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	5,9/4,5/5,0	8,0/6,2/6,8	12,2/8,0/9,5

* Se sadou na opravu defektu

INZERCE

Allianz	Povinné ručení do 5000 km/rok			Havarijní pojištění
	Limit 70/70 mil. Kč	Limit 150/150 mil. Kč	Limit 200/200 mil. Kč	
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet	od 97 Kč/měsíc	od 107 Kč/měsíc	od 117 Kč/měsíc	od 166 Kč/měsíc

Postřeh z pojišťovnictví

Nikoho nenutíme platit pojistné dopředu na celý rok. Stačí měsíčně.

Naměřené hodnoty

PROSTORNOST

Místo podélné/před kolny zadního cestujícího	(cm)	155-171/0-12
Výška interiéru nad sedákem P/Z; nad hlavou P/Z	(cm)	93-101/92; 7-15/6
Šířka interiéru v loktech P/Z; v ramenu P/Z	(cm)	137/135; 132/125
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo	(cm)	48 x 49/43 x 59
Rozměry opěrky řidiče (délka x šířka)	(cm)	60 x 50
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	83 x 94
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	74/180

JÍZDA

Pružnost na 4. RS (60-100 km/h); 5. RS (80-120 km/h)	(s)	13,0; 28,6
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS	(ot./min)	3500
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	45,6
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	47,6/87,2/124,1
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	6,2

„Místo podélné“ – součet vzdálenosti od předělu opěrky sedáku levé zadní sedačky k opěrce sedadla řidiče, od předělu opěrky sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolny zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejvyšší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 174 cm. K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.



Benzinový čtyřválec je kultivovanější než tříválec u konkurence. Výkon 66 kW i pro pohon všech kol dostačuje. Čtyřkolka má totiž kratší zpřevodování.

karoserie je znát každý rychlostní kilometr navíc. Stačí zvolnit na stovku a na slibovaných pět litrů se dostanete. A volba správného tempa má i další důvod. Čtyřkolka má nádrž zmenšenou na 30 litrů, takže když pojedete zbytečně rychle, budete stát na každé pumpě.

Pětistupňový manuál s přesně vymezenými dráhami považujeme za povedený. Nevadí nám ani mechanické cvaknutí při zapadnutí ozubených kol do sebe. K poctivému a bytelnému vozu to patří. Snad jen zpátečka by mohla jít lehčeji.

JÍZDA

Všude doma

Chování na silnici se odvíjí od pohonu 4x4 využívajícího nejjednodušší řešení s viskózní spojkou. Ta při prokluzu předních kol automaticky přiřadí zadní nápravu bez nutnosti zásahu elektroniky. Je však potřeba výraznější protočení než u elektromagnetických spojek a připojení zadní části není tak harmonické. S instalací této technologie malé suzuki



Pneumatiky v testu: Bridgestone Ecopia EP150 175/60 R15

Mezi kužely je ignis stabilní, hbitý a přilíže se nenaklání. Vzhledem k úzkým pneumatikám do jízdy často zasahuje ESP. Po jeho vypnutí suzuki dokázalo jet ještě rychleji, až se začalo lehce přetáčet. Nižší komfort jízdy má na svědomí tuhá zadní náprava, navyšující neodpružené hmoty.



dostalo tuhou zadní nápravu, která zároveň nese diferenciál. Použitý systém navyšuje neodpružené hmoty. Proti předkolce s vlečenou zadní nápravou se tak lehce zhoršil komfort jízdy. Podvozek ignisu věrně kopíruje veškeré nerovnosti a poskakování na hrbolech není ničím výjimečným. Plavnost ani na kvalitním povrchu není předností suzuki. Bytelnost konstrukce a tužší tlumiče najdou uplatnění v terénu. Rozbitá polní cesta neznamená výrazné zpomalení. Při vyšší rychlosti většinu nárazů pobere podvozek a do kabiny proniká jen tlumené zadunění. V náročnějším prostředí se bude hodit světlá výška 180 mm, velké nájezdové úhly, asistent sjíždění svahů HDC nebo Grip Control, pomocník pro rozjezd na kluzkém povrchu. Ten do rychlosti 30 km/h přibrzdí pouze prokluzující kolo, aby výkon mohl jít na ostatní na pevném povrchu. Nedochozí k omezování výkonu motoru ani přibrzdování celého vozidla. Mimo zpevněnou silnici jsou tedy limitujícím faktorem jen úzká kola. S širšími drapáky by se ignis vyškřábal všude.

Pneumatiky šířky 175 mm se projevují také při vyhybacím manévru. Suzuki se

hbitě vrhá mezi kužely a okamžitě reaguje na natočení volantu, ale pláště brzdy ztrácejí přilnavost a do jízdy vstupuje elektronická stabilizace. Je cítit, že podvozek by zvládl mnohem rychlejší jízdu. Proto ESP vypínáme a necháme pracovat pouze pohon všech kol. Naše tušení se potvrzuje. Ignis se mezi kužely propletá s nebyvalou jistotou a až v extrémních případech je zřejmá značná přetáčivost, což nám nevadí. Oceňujeme relativně malé náklony karoserie a přesné řízení. Také se musíme zmínit o slušné stabilitě v přímém směru při vysokých rychlostech. Suzuki i přes vysokou karoserii statečně odolává bočním povyům větru a nenechá se přilíže rozhodit. Jenže ignis se cítí jako doma i ve městě. S poloměrem otáčení 4,7 m se s ním lehce manévruje a díky kompaktním rozměrům zaparkujete téměř všude.

Spotřeba během testu **6,2 l/100 km**

Hodnocení

DOJEM

Design	1,00
Dílnské zpracování	1,50

PROSTOR A POHODLÍ

Prostornost	1,50
Sedadla	1,50
Zavazadelník a variabilita	1,50
Ovládací prvky	1,00

MOTOR A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dynamika	1,50
Pružnost	2,00
Spotřeba	2,00

JÍZDA

Řazení	1,50
Řízení	1,50
Brzdy	2,00
Ovladatelnost na silnici	1,50
Jízdní komfort	2,50

CELKEM

Přůměr celkem	1,61
---------------	-------------

- + Bohatá výbava a prostorná kabina
Jednoduchý design interiéru
Projev čtyřválcového motoru
Schopnosti v terénu
- Nižší komfort odpružení
Menší kufr

ZÁVĚR

Suzuki Ignis všechny naše původní obavy hravě roztrhaly na cáry papíru. Atraktivně vypadající minivůz totiž nabízí prostor adekvátní rozměrům, bohatou výbavu, svěží interiér a vzhledem k pohonu všech kol i nadstandardní schopnosti mimo zpevněnou silnici. Vytknout mu lze jen nižší komfort cestování a menší kufr.

