

## **Suzuki Ignis 1.2 DualJet Hybrid 4x4 – Malý, ale srdnatý**

Stanislav Švarc 21. 9. 2020



---

I maličké auto může předvádět velké věci. Suzuki Ignis je dokonalým důkazem. Předchozí Design, interiér Motor, jízdní vlastnosti Závěr Design, interiér Další Design, interiér

---

Tohle roztomile vyhlížející mini SUV, které se v Česku prodává od roku 2017, nedávno prošlo zajímavou modernizací. Na první pohled není moc vidět, přesto přinesla několik novinek v oblasti designu, lehce se změnil také interiér, ale především - Ignis dostal nový motor a mildhybridní techniku.

A i když malé Suzuki po tomto omlazení mírně zdražilo, stále se jedná o jedno z nejlevnějších aut s pohonem všech kol na tuzemském trhu. Se čtyřkolkou si ho můžete koupit za 377.900 Kč. Ovšem jen do konce září, pak skončí aktuální akce českého zastoupení značky. Standardní cena činí 397.900 Kč. Ale kdo ví, třeba už má české Suzuki vymyšlenou další akci...

Levněji než Ignis každopádně aktuálně mezi vozy s pohonem všech kol vycházejí jen Fiat Panda (s přeplňovaným dvouválcem 0.9 TwinAir) a Suzuki Swift (s atmosférickou mildhybridní jednotkou 1.2 DualJet MHEV). Ignis přitom za tuto cenu není žádným holovozem. K tomu se ale ještě vrátím.

Pojďme se nejprve podívat na designové novinky. Nebude to dlouhé čtení, mini SUV nově dostalo pětidílnou masku chladiče, přepracovaný nárazník s výše umístěnými mlhovými světly a stříbrným ochranným krytem. Stříbrný ochranný prvek nese také zadní nárazník. A to je vlastně všechno. I když vlastně... Zákazníci dále dostali možnost vybírat z nových odstínů laků karoserie.

Za mě je nová maska chladiče určitě fajn, vozu výraznější příd' sluší. Celkový dojem však zůstává stejný, drobný Ignis pořád vypadá hlavně roztomile. Je to ale taková zvláštní

roztomilost, za níž mohou především zajímavé detaily (některé odkazují na Suzuki minulosti), netradiční proporce s minimálními převisy karoserie a malá kola obutá do úzkých pneumatik. Při pohledu zezadu pak tenhle prcek vypadá až úsměvně, to totiž nejvíc vyniknou vytažené blatníky, s nimiž kontrastují už zmíněné úzké pneumatiky, které jsou vystrčené co nejvíc ven. Na mě to působí, jako by tohle vozítko chtělo jezdit po kolejích.

**Překvapivě prostorný**

Suzuki Ignis je opravdu malé auto, na délku měří 3.700 milimetrů, široké je 1.690 mm a vysoké 1.605 mm. Rozvor dosahuje 2.435 mm.

Když si ale sednete dovnitř, skoro byste tak skromné vnější rozměry neřádali. Snad jen tu šířku, interiér je totiž skutečně docela úzký. V dalších směrech však kabina nabízí překvapivý prostor. Pokud se za volant, seřiditelný bohužel jen výškově, posadí řidič s výškou okolo 180 centimetrů, pořád za ním zbude dost místa pro téměř dvoumetrovou figuru. Na nohy i nad hlavou. To je jednoduše obdivuhodné.

S výjimkou základní výbavy Comfort, kterou nemůžete mít jako čtyřkolku, navíc u zbývajících verzí Premium a Elegance dostanete i jednotlivě posuvná zadní sedadla. Jsou dvě (v této verzi je Ignis homologovaný jako čtyřmístný) a posouvat se dají v rozsahu 165 mm. To se může hodit, když budete potřebovat odvézt větší náklad.



Zavazadelník totiž vcelku pochopitelně nepatří mezi nejsilnější stránky drobného crossoveru, zvláště když jeho tvůrci malý půdorys vytěžili co nejvíc tak, aby nabídli dostatek místa pro cestující. Základní objem činí u verzí s pohonem všech kol činí jen 204 litrů. Zajímavé ale je, že Suzuki udává maximální objem zavazadelového prostoru 1.086 litrů. Takže když sklopíte zadní opěradla, uveze Ignis nakonec docela dost.

Naše testovací auto bylo navíc vybaveno prvky z katalogu příslušenství, které užité schopnosti posouvají ještě o něco výš. Na střeše jsem chvíli vozil nosič kol (za 2.579 korun), upevněný k střešním příčnicům (za 3.922 Kč). O tom, jak se s nosičem pracuje, jsme natočili přiložené video:

Volume 90%

Vraťme se ale ještě na chvíli do interiéru. Musím říct, že mě mrzí, že jeho designové zpracování nereflktuje hravý a veselý exteriér. Po modernizaci je nově spodní část palubní desky výhradně v černé barvě, spodní část výplně dveří zrovna tak. Suzuki alespoň nabízí příplatkové kontrastní ozdobné prvky, které jistě pomohou tmavý vnitřek trochu rozjasnit. Jinak totiž kabina působí trochu smutně, temně a obyčejně. Mohou za to i použité materiály, mezi nimiž převažují tvrdé plasty. Zpracování se ale zdá být slušné, plasty by mohly být odolné a ani ergonomii nelze vlastně nic vyčítat. Většina ovládacích prvků je snadno dostupných, přístrojový panel se dvěma analogovými budíky a displejem palubního počítače pěkně čitelný a hezky funguje i přehledný infotainment s dotykovým displejem. Multimediální systém dostanete už s prostřední výbavou Premium. V této verzi bylo i naše auto a mile mě překvapilo, co všechno zahrnuje. Vlastně mi nic zásadního nechybělo, Ignis ve zkoušeném provedení měl na palubě manuální klimatizaci, digitální příjem rádia, zadní parkovací kameru nebo vyhřívaná přední sedadla. Potěšily mě také LED světlomety. Snad jen stahování zadních oken na klikku byl takový malý návrat do historie. Do Suzuki se také překvapivě dobře nastupuje, dokonce i dozadu. Za volantem se sedí obecně výš, hledání ideální polohy může lehce zkomplikovat pouze výškově nastavitelný volant. Ale nemělo by jít o velký problém. Sedadla jsou pohodlná a na tak malé auto nečekaně široká. Měkčí polstrování doplňuje slušné boční vedení.

## Motor, jízdní vlastnosti

### Úsporný snaživce

S výběrem motorizace je to u Suzuki Ignis jednoduché. Mini SUV lze aktuálně koupit výhradně s mildhybridní jednotkou 1.2 DualJet Hybrid. Volit se ovšem dá mezi předokolkou a čtyřkolkou a kromě pětistupňové manuální převodovky v nabídce najdeme také automatické CVT. Pohon všech kol s obchodním označením AllGrip používá řešení s viskózní spojkou, která automaticky při prokluzu předních kol připojí ta zadní. Variantu 4x4 mimochodem podle statistik českého zastoupení u nás dlouhodobě volí 37 % zákazníků.

Motor je po modernizaci vozu v podstatě nový, i když vychází z předchozí jedna-dvojky. Atmosféricky plněný čtyřválec dostal nový blok, novou hlavu, přepracovaný EGR ventil s chlazením a využívá variabilní časování sacích i výfukových ventilů.

Jednotka s označením K12D si zachovává systém nepřímého vstřikování DualJet se dvěma vstřikovači pro každý válec, díky němuž se obejde bez filtru pevných částic. Kvůli zvýšení účinnosti motoru vzrostl kompresní poměr z 12,5:1 na 13:1.

Dvanáctistovka spolupracuje také s elektromotorem, který nahrazuje klasický alternátor a kombinuje funkci startéru a generátoru. Ke čtyřválcí je připojený přes řemen a energii čerpá z baterie o kapacitě 10 Ah. A také ji do ní ukládá při brzdění.

Protože jde o mildhybrid, Ignis samozřejmě nedokáže jezdit na elektřinu, elektromotor tu je pouze jako asistent, který jedna-dvojce například pomáhá při akceleraci, a to výkonem 2,3 kW a točivým momentem 50 N.m.

A díky mildhybridnímu systému také výborně funguje systém stop-start. Obvykle ho vypínám, ale v Suzuki nebyl důvod, tady totiž neobtěžuje, je neuvěřitelně kultivovaný, svou práci zvládá bez cukání a skoro o něm ani nevíte. Motor přitom hladce odpojuje už při dojíždění, tedy ve chvílích, kdy je auto stále v pohybu.

Po modernizaci má Ignis menší maximální výkon. Před faceliftem motor dával 66 kW, nyní poskytuje 61 kW - v 6000 ot./min. Nejvyšší točivý moment klesl ze 120 N.m na 107 N.m, toto maximum je k dispozici v 2800 otáčkách.

Dvanáctistovka se naštěstí nemusí prát s těžkým autem, Ignis i ve verzi s pohonem všech kol váží méně než tunu, přesně 985 kilogramů. Proto navzdory skromnějšímu výkonu nepůsobí líně, zvláště při cestách po městě a pohybu v pomalejším provozu potěší hbitostí a snaživou odezvou na plyn.

Ale čekat od drobného Suzuki projev sprintera samozřejmě také nelze. Zrychlení z klidu na stovku zabere 12,8 sekundy, maximálka činí 165 km/h. A dostat se k ní, to už vyžaduje dlouhý úsek, trpělivost a dostatek času.

Malý čtyřválec také pochopitelně musíte točit, chcete-li jet svižně, v rychlostech nad 110 km/h už ovšem motoru přece jen dochází dech. Zrychluje, to ano, ale musíte mu dopřát čas. Auto do levého dálničního pruhu to jednoduše není, stejně tak se nehodí k předjíždění delších kolon. V malém Suzuki se holt musíte ve většině případů smířit s tím, že se přizpůsobíte okolnímu provozu.

V čem ovšem mildhybridní Ignis exceluje, je spotřeba. Ve městě se mi ji povedlo držet okolo 6 l/100 km, a to jsem tohle snaživé autíčko zas tak moc nešetřil. Když jsem ale vyrazil za Prahu (za cedulí oznamující konec hlavního města jsem vynuloval palubní počítač), vrátil jsem se do ní druhý den večer s průměrnou spotřebou 4,5 l/100 km. To pak ani tak moc nevadí, že nádrž má objem pouhých 30 litrů.

A abych měl čísla kompletní, vyrazil jsem také na dálnici. Při 130 km/h motor na pětku točí nějakých 3500 otáček a spotřeba se pak pohybuje mezi 6,5 až 7 litry. Ignis je v takové rychlosti už trochu hlučnější, k vrčící pohonné jednotce se přidává i aerodynamický hluk. Mrštné a zábavné

Suzuki Ignis potvrzuje, že v jednoduchosti je krása. Drobné a lehké autíčko s koly v rozích karoserie působí mrštně, přítomnost malého atmosférického motoru, který navíc často musíte točit (až ždímat), a manuální převodovky s přesným chodem pak přináší zajímavou zábavu. Řízení s delším převodem má sice menší vůli okolo středu, ale jinak je docela přesné. Ve městě se pak s tímhle prckem díky malému poloměru otáčení dokonale manévruje. A díky drobným rozměrům i přehledné karoserii se dokonale parkuje.

Do zatáček se Ignis skládá velice ochotně, drobným limitujícím faktorem mohou být snad jen úzké pneumatiky o šířce 175 mm, tedy respektive jejich omezená přilnavost. Na druhou stranu si tak nějak nedovedu představit, jak člověk, který si koupí právě Suzuki Ignis, drobné a vysoké autíčko s malým motorem, posílá divoce do oblouků. Ale samozřejmě to nemusí být úmysl, stát se může všechno.

## Závěr

Suzuki Ignis je hodně zajímavé auto a přiznávám, že ten týden s ním jsem si nad očekávání užil. Mini SUV je díky své jednoduchosti nejen překvapivě zábavné (což je ale vlastnost, kterou asi většina zákazníků nehledá), ale především tak nějak strašně sympatické.

Má nápaditý design, který dokáže vyvolat úsměv na tváři, nečekaně prostorný a praktický interiér a je také velice úsporné. Motor sice neohromí výkonem, ale díky touze po otáčkách působí srdnatě.

Stejný pocit jsem vlastně měl z celého auta, které je i přes roztomilý vzhled překvapivě dospělé a užitečné. Řekl bych, že zvládne víc, než byste od něj na první pohled asi čekali.

Navíc se prodává za zajímavé peníze.

Nejlevnější verze modelu	313.900 Kč (1.2 DualJet Hybrid 5MT 4x2)
Základ s testovaným motorem	313.900 Kč (1.2 DualJet Hybrid 5MT 4x2)
Testovaný vůz bez příplatků	397.900 Kč (1.2 DualJet Hybrid 5MT 4x4)
Testovaný vůz s výbavou	397.900 Kč (1.2 DualJet Hybrid 5MT 4x4)

#### Plusy

- Skvělé využití vnitřního prostoru
- Malý poloměr otáčení
- Úsporný motor
- Velice slušná výbava

#### Minusy

- Jediná pohonná jednotka v nabídce
- Chybějící podélně stavitelný sloupek řízení
- Komfort na některých nerovnostech
- Nepříliš oslnivá dynamika

V takovém případě se může hodit, že je Ignis parádně bezprostřední. Díky nízké hmotnosti, malým gumám a poměrně jednoduchému podvozku s tuhou zadní nápravou ustavenou pomocí podélných ramen a panhardské tyče totiž máte neustále přehled o tom, co se pod koly zrovna odehrává.

Pozoruhodné přitom je, že i s tak "prostou" výbavou působí malé Suzuki docela pohodlně. Většinu nerovností podvozek odfiltruje velmi snadno, jen když trefíte díru v zatáčce, tak už to pocítíte - zadní kola odskočí a auto se otřese. Celkově mě ale úroveň komfortu mile překvapila, čekal jsem uskákanější a udrncanější projev. Byla to chyba.

Prakticky neexistující převisy karoserie, světlá výška 180 mm, pohon všech kol (byť jednoduché řešení s viskosní spojkou) a několikrát vyzdvihovaná nízká hmotnost také přispívají k tomu, že s tímhle vozítkem můžete bez obav vyrazit do lehčího terénu, v němž si Ignis pomáhá ještě cíleným přibrzdováním protáčejících se kol. Suzuki tomuto řešení říká Grip Control.

Offroad to pochopitelně není, ale zvládne možná i víc, než byste při pohledu na jeho roztomilou karoserii čekali.

Zdroj: <https://www.auto.cz/suzuki-ignis-1-2-dualjet-hybrid-4x4-maly-ale-srdnaty-136109?kapitola=2>