



Geniální minivůz bojuje s dobou

Chtějí-li dnes vůbec výrobci nabízet i malá auta pro lidi průměrných příjmů, musejí jejich techniku neustále vylepšovat, aby prolezla emisními normami. Krásným příkladem je Suzuki Ignis.

Automobilkám se stále méně vyplácí vyrábět malá auta. Prodávají se levněji než velká, přitom na nich už skoro není co „ošidit“. Vinou přísných norem čistoty emisí, nároků na jejich celkové množství a požadavků na aktivní i pasivní bezpečnost má dnešní malý vůz skoro stejný počet součástí jako velký. Automobilky tak volí různé únikové strategie, aby levné modely dělat vůbec nemusely. Tu přejmenují rapid na scalu a tvrdí, že je to něco zcela jiného, tu udělají novou generaci mégane či astry

schválně malou, aby si lidé museli připlatit za MPV, nebo ještě hůře SUV.

To už by dnes neprošlo

Malým autům by logicky měly hrát do noty flotilové limity emisí CO₂, kdy tento rok musí být průměr u všech vyráběných vozů maximálně 95 g/km, jinak automobilka zaplatí pokutu. Jenže metodika, kterou se to počítá, je ještě pomýlenější než samotný záměr. Zmíněných 95 gramů platí jen pro auto těžké 1240 kg. Za každých 30 kg dolů je gram

z limitu minus. Než se ignis minulý rok proměnil v hybrid, vážil s předním pohonem pouhých 885 kg. Musel by tak mít emise CO₂ jen 84 g/km, tedy spotřebovávat jen 3,6 l benzínu na 100 km, aby se za něj neplatilo nic. Je to jedna z největších blbostí současného světa aut, že nejpřirozenější cesta k úspoře, kterou je snižování hmotnosti, je pro automobilku kontraproduktivní. V Evropě by se tak projekt, jako je v Japonsku vyvinutý i vyráběný ignis, dnes vůbec do série nedostal.

Skoro plnohodnotný vůz

Měří jen 3,7 metru, to je o 30 cm méně než Škoda Fabia. Přesto se uvnitř pohodlně usadí čtyři dospělí. Když je zadní lavice posunutá na doraz dozadu, mohou být klidně metr devadesát vysokí. Zavazadelník pak má sice jen 260 l (u čtyřkolky 204), ale něco se holt obětovat musí.

Překvapilo nás, že při šířce 1690 mm (verze Comfort bez plastových lemů blatníků dokonce jen 1660) se dovnitř vešlo vše, co má v autě být. Držáčky na nápoje před řadící pákou i schránky na 1,5litrové PET láhve ve dveřích. Zjednodušení proti větším suzuki je zde naprosté minimum – elektrické ovládání oken má dojezdy (že stačí jednou kliknout) jen směrem dolů. Nahoru musíte klasicky držet. Na stropě je jen jedna lampička – chybí směrové menší na „čtení mapy“ i jakékoliv osvětlení zadních sedaček. Ani v nejvyšší výbavě Elegance však ignis nemůže mít dešťový senzor stěračů, naopak vždy má světelný senzor automaticky přepínající z denních světel na hlavní. Ta jsou nyní mimochodem vždy LED, stejně jako u nás nekoupíte ignis bez klimatizace.

Hybrid byl už dřív

Už když se ignis v roce 2017 začal u nás prodávat, mohl být na přání už hybridní. Respektive s motor-generátorem místo alternátoru, který při brzdění dobíjí 3,2Ah li-on baterii pod sedačkou řidiče. Vzhledem k pracovnímu napětí shodnému s elektrickou sítí vozu, tedy



Suzuki Ignis se na českém trhu nikdy neprodávalo bez klimatizace – verze Elegance by měla dokonce automatickou. Čtyřkolky dovolují ESP přepnout do terénního režimu, kdy umožňuje protáčení kol, ale hlídá, aby se jedno neprotáčelo víc. Standardem verzí AllGrip je také systém pro sjezd strmých svahů.



Je obdivuhodné, jak se do úzkého interiéru podařilo vtěsnat vše potřebné. Před řadící pákou jsou dva velmi dobře použitelné držáčky na nápoje a slušně velká přihrádka na telefon či peněženku. To mnohem větší Škoda Rapid neměla.



12V, není výkon nijak oslnivý – 2,3 kW. Z ne nižší otáček je to 50 Nm, přesto české zesílení Suzuki o smyslu takové verze bylo vybovalo. Zrychlení z klidu na 100 km/h se zlepšilo o 0,4 s, spotřeba se papírově snížila o 0,4 l – obojí je v praxi velmi závislé na jízdním stylu každého řidiče.

Situace se změnila až loni, kdy těch 0,4l začalo být vnímáno spíše jako velmi cenných 9 g CO₂ na kilometr. Hybrid měl také náhle paradoxně výhodu, že byl o 15 kg těžší a přešel do nižší emisní pokuty. Standardní verze se tak do Evropy zcela přestala vozit a motoru 1.2 DualJet/66 kW tak lehký hybridní systém začal standardně sekundovat i u nás.

Dražší a slabší

Letos v květnu přišla zásadní inovace. Zcela přepracovaný motor má nyní menší zdvihový objem (místo 1242 jen 1197 cm³), menší výkon (místo 66 jen 61 kW), menší vrchol točivého momentu (místo 120 jen 107 Nm), ale pomocný motor-generátor dostal k dispozici větší úložné místo – kapacita baterky pod sedačkou se zvýšila z 3,2 na 10 Ah. Změn je mnoho (viz samostatný článek o motoru), ale všechny mají společného jmenovatele: spotřebu paliva a emise CO₂. Aniž by došlo ke změnám na voze samotném, nová pohonná jednotka ušetřila dalších až 10 g CO₂. Hmotnost vzrostla tentokrát o 25 kg, takže 935 kg těžká předokolka s udávanými 89 g/km už zaplatí pokutu jen za 4 gramy, tj. 4 x 95 eur, na české zhruba 10 260 Kč. Ano, tolik z peněz, které za vůz zaplatíte, musí Suzuki odevzdat do kasy EU. U čtyřkolky vážící 985 kg s udávanými emisemi 95 g je to za 8 x 95 eur, tedy dvojnásobek.

Na zákazníka se samozřejmě musí přenést i náklady na další součásti ve voze, takže se nelze divit, že základní předokolka (v nejnižší výbavě Comfort) už nestojí 240 900 Kč, ale 298 900 Kč, tedy o 58 000 Kč více. Základní čtyřkolka (dodávaná do prostřední výbavy Premium) pak není za 318 900 Kč, ale za 377 900 Kč (tedy o 59 000 Kč více). Nakonec přesně takové zvýšení ceny jsme už počátkem minulého roku u malých aut obecně předpovídali.

Příplatek za co?

Rozladění nad „vynuceným příplatkem za evropskou emisní buzeraci“ by se dalo mírnit, pokud je nyní celé auto díky předělanému motoru a posílenému hybridu pro zákazníka i lepší. Jenže při studiu technických parametrů to tak nevypadá. Rychlostní maximum se podařilo zachovat na 165 km/h, což je při výkonu sníženém o 5 kW a nezměněném převodování záhada. Zrychlení z klidu na 100 km/h se však prodloužilo na 12,8 s. Původní motor s 1248 cm³ to zvládal za 11,9 s bez hybridu a za 11,5 s ním.



Trakční baterie 12 V a 10 Ah je uložena pod sedačkou řidiče. Dle návodu k obsluze musíte auto jednou za měsíc projet, aby nabíť baterky samovybitím nekleslo pod minimum, kdy se může zničit. Na to se záruka nevztahuje a zaplatíte 69 187 Kč.

Vyšší verze Premium a Comfort mají zadní posuvnou lavici. Daní za to jsou pouze čtyři místa zapsaná v technickém průkazu.

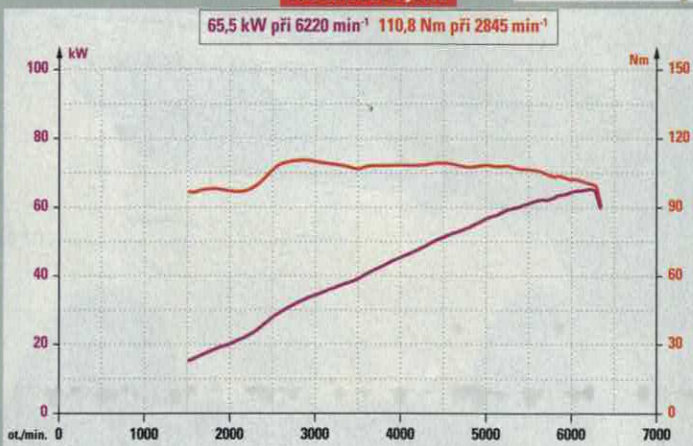


K překvapivé použitelnosti zadních míst přispívá, že se dveře otevírají téměř do pravého úhlu.



MĚŘENÍ NA VÁLCOVÉ ZKUŠEBNĚ

1.2 DualJet Hybrid



Suzuki Ignis na válcové zkušební předvedlo nejen úctyhodný tvar křivek, ale i vyšší výkon, než udává výrobce. Místo 61 jsme naměřili 65,5 kW.

MOTOR

Konstrukce:	R4, DOHC, 16
Vstřikovací zařízení:	nepřímé, 2 vstřikovače na válec
Vstřikovací tlak (bar):	
Zdihový objem válců (cm ³):	1197
Vrtání x zdvih (mm):	73,0 x 71,0
Kompresní poměr:	13,0 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min ⁻¹):	61/6000
Nejvyšší točivý moment (N.m/min ⁻¹):	107/2845
Elektrická podpora:	2,8 kW, 12 V, 10 A
Maximální rychlost (km/h):	165
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	12,8
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	4,4
Emise CO ₂ (g/km):	95

AUTO

Čtyř- či pětimístný malý vůz

Délka x šířka x výška (mm):	3700 x 1690 x 1600
Rozvor náprav (mm):	2430
Objem zavazadelníku (dm ³):	1600
Palivová nádrž (l):	33
Pohotovostní hmotnost (kg):	985
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1000

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky či 100 000 km, 5 let či 100 000 km na hybridní systém, na lak 2 roky, 12 let na neprozrazavěni karosérie. Cena testovaného provedení **386 900 Kč** včetně DPH (verze 1.2 DualJet Hybrid Premium 4x4 AllGrip za 377 900 Kč, metalický lak 9000 Kč).

Základní cena

298 900 Kč

*Comfort 4x2

KLADY A ZÁPORY

- Propracovaný atmosférický motor ■ předpoklad spolehlivosti ■ volitelný pohon všech kol
- překvapivé terénní dovednosti ■ nečekaně dobrá jízdní vlastnosti ■ plnohodnotný interiér i výbava
- nízká spotřeba paliva ■ nečekaná prostornost
- Slabá dynamika na dálnici ■ vysoké jízdní odpory
- chybějící automatické dojezdy oken vzhůru (velmi otravuje u turniketů) ■ ve výbavách Premium a Elegance s posuvnou zadní lavicí jen čtyřmístný interiér ■ nemůže mít rezervní kolo

Zavazadelník je u čtyřkolky zmenšený z 260 na 204 l. Další daní je kromě příplatku 54 000 Kč o 21 menší nádrž. Má pouhých 30 l.

Krátká rovina točivého momentu mezi samotným začátkem měření a dvoutisícovou hranicí je přesvědčivou ukázkou, že i dvanáctivoltový mild-hybrid k něčemu je. Právě díky němu zvládá i tak malý motor dávat 100 Nm prakticky od volnoběhu (50 Nm dvanáctivoltka, 50 Nm reverzibilní alternátor). Od dvou tisíc otáček vystoupá točivý moment samotného motoru nad 100 Nm. V předlouhém pásmu 2400 až 6000 min⁻¹ zůstává mezi 100 a 110 Nm. Výsledkem je zcela lineární nárůst výkonu bez jakýchkoliv výkyvů.



Praktický test našťastí potvrdil, že čísla nejsou vše. Leccos naznačuje už údaj o otáčkách, v nichž točivý moment vrcholí. U starší verze motoru to bylo 4400 min⁻¹, u současné jen 2800. Celá pravda však je, že točivý moment nového motoru K12D nevrcholí nikde. Podívejte se na graf z válcové zkušebny. Od dvou do šesti tisíc otáček je křivka točivého momentu prostě rovná. Takovou charakteristiku neumějí ani příměstřikové motory s přeplňováním, u atmosférické 16V klasiky je to důkaz konstruktérského mistrovství.

Když se k tomu přidá citelná výpomoc hybridu pod dvoutisícovou hranicí, jde o absolutně pružný a řidičsky nesmírně přívětivý motor. Jeho výkon roste zcela lineárně s otáčkami, takže přesně víte, jak v kterých otáčkách pojedete. Když na něj nespěcháte, akceleruje na pětku už od padesáti. Zkrátka v rychlostech do 110 km/h je to velmi ochotný a bezprostřední pohon, s nímž můžete jet zcela pohodově, ale i jej točit na doraz při takzvané sportovní jízdě. Obrovským problémem klasických motorů s nepřímým vstříkem bývalo srážení benzínu na stěnách kanálů (efekt palivového filmu), který bylo nutné omezovat pomalejšími pohyby škrťací klapky. Proto čím vyšší norma Euro, tím pomaleji reagovaly klasické benzínáky na plyn. A byť nový 1.2 DualJet s hybridem plní už nejpřísnější stupeň normy Euro 6d, reaguje naprosto střelhitě. Šlápnout si přesný meziplyn je tu čistá radost.

Dobíjí jen s kopce

Malý hybrid v Suzuki nikdy nevyvrábí elektřinu pro jízdu z benzínu – když se trakční baterie li-pol pod sedačkou vybije, dobíjí jen tu olovenou pod kapotou tak, aby mohla napájet nutné palubní spotřebiče. Čili pomáhat vám reverzibilní alternátor při akceleraci bude, jen pokud občas brzdíte motorem. A zvětšená baterie se stará o to, abyste měli energii kam dávat i v delším klesání. Zatímco 48V hybridy často brzdí motorem už moc (viz test Fordu Puma v tomto čísle), zde nám brzdny moment přišel přiměřený.

Že motor má jen určité parametry, to se projeví na dálnici. Požadavky na nízké emise zatočily s krátkými převody, které bývaly u „malorážek“ normou a umožňovaly jim držek krok. Zatímco ještě v roce 2010 točila Škoda Octavia 1.6 při 130 km/h už 4000 min⁻¹, Suzuki Ignis točí 3200 min⁻¹, když je to předokolka, a 3500 min⁻¹ čtyřkolka (příchod hybridu na tom překvapivě nic nezměnil). Výkon je v tu chvíli někde na 40 kW a v podstatě se protíná s rychle rostoucími jízdními odpory. Testovali jsme čtyřkolku a od 130 km/h výše se jí už zrychlovat nechtělo vůbec – případně na čtyřku, ale to za cenu značného hluku. Majitel Suzuki tak udělá nejlíp, když se na dálnici smíří s jen pohodovým

tempem. Odměnou mu bude, že jej vůz díky dlouhým převodům zvládá tiše a komfortně. Opravdu šokující je potřeba paliva. Když jsme jezdili klidně a plynule, činila 4,9 l/100km. Svižnější jízda ji vyhnala na 5,3 l/100km. Vzhledem k jízdním odporům čtyřkolky a karoserii aerodynamické jak patník to znamená neuvěřitelnou účinnost pohonu.

Žádná horská koza

Celkově jsme se hodně báli, že jednoduchá plně mechanická čtyřkolka s mezinápravovou viskózní spojkou (rozdíl proti větší vitaré, která má spojku aktivně ovládanou) promění Ignis v „horskou kozu“, tedy krajně nepohodlné, hlučné a špatně ovladatelné auto. Vždyť vzadu má čtyřkolka dokonce tuhou nápravu se značnými neodpěrovanými hmotami.

Nicméně jediné negativum, kterého si člověk všimne, je zpomalování vozu při ostrém zatočení – takzvané hrbení. Je dáno odpory viskózní spojky – kdyby byly menší, pomaleji by se pak zahřívala při prokluzu a méně připojovala zadní kola v terénu. Nic jiného jako třeba hlučnost převodů či odsakování zadní tuhé nápravy jsme nezažili. Naopak jsme byli velice překvapeni, jak dobře a zcela neutrálně se auto chová v zatáčkách a že je opravdu radost jej řídit.

Suzuki Ignis je neskutečně schopné auto s předpokladem absolutní spolehlivosti. Naším stálým čtenářům asi nemusíme připomínat, že motory s nepřímým vstříkáváním si stále omývají karbon ze sacích kanálů, nemají sklony k detonačnímu spalování (které totiž často „odpálí“ karbon na pístech), nemají tendence k „uchlastání“ při opakovaným studených startech a ani při trvalých krátkých jízdách neředí olej benzinem. Proto je dobře, že automobilka Suzuki takový klasický motor, byť ve velmi moderní podobě, v nabídce zachovala. ■■■

Pěkná litá kola jsou součástí již prostřední úrovně výbavy. Kotoučové brzdy jsou ale vždy jen vpředu.



Zadní tuhá náprava přičně ustavená Panhardskou tyčí překvapivě dobře funguje i při rychlé jízdě po silnici. Kola totiž jsou k vozovce stále kolmo.

Letošní novinkou, která částečně kompenzuje zvýšení ceny, jsou světlomety LED. Jejich účinnost chválíme.

