



Další fotografie jsou k dispozici na [automobilrevue.cz](http://automobilrevue.cz)



# ORIGINAL

PETR HANKE | Foto: Martin Sznapka

**Suzuki Ignis je svojí koncepcí stále unikátním vozem. V letošním roce přišel v modernizovaném provedení s novým motorem a novou skladbou variant. Ani nyní mezi nimi nechybí verze s pohonem všech kol.**

Suzuki Ignis se s délkou karoserie 3,7 metru řadí mezi takzvané minivozy, avšak zvýšenou stavbou do této skupiny přináší styl automobilů SUV. V tomto ohledu má na trhu aktuálně jediného konkurenta, kterým je Panda Cross. Zřejmě i tato jedinečnost zajišťuje jeho solidní prodeje, jež se v Evropě od roku 2017, kdy se naplno začala prodávat aktuální generace (viz AR 1/17), pohybují kolem 40 tisíc kusů ročně. Česká republika k tomuto počtu v registracích nových vozů v loňském roce přidala 637 kusů, což z Ignisu udělalo po Vitae a typu S-Cross třetí nejoblíbenější modelovu řadu své automobilky. Při pohledu zvenku se letos změnila prakticky pouze přední část, zejména potom

maska chladiče tvořená dvěma páry stylizovaných otvorů, umístěných mezi znakem automobilky a světlomety. Přepracovaný přední nárazník s výše umístěnými mlhovými světlými je ozdoben stříbrnou lištou a automobilu celkově dodává „off-roadovější“ charakter. Podobný efekt vytváří také modifikovaný zadní nárazník.

Největší změny se ale v rámci modernizace odehrály pod kapotou. Zde je připraven vylepšený atmosférický plněný čtyřválec 1,2 litru, standardně doplněný mild hybridním systémem. Samotný motor je stále vybaven nepřímým vstřikováním paliva, ovšem s dvojicí vstřikovačů pro každý spalovací prostor (proto obchodní označení Dual-Jet). Pro každý pracovní cyklus se vstřikované palivo rozděluje do dvou dávek a je řízeno s cílem maximálně efektivního rozprostření zápalné směsi ve spalovacím prostoru.

**Modernizovaný Ignis dostal masku se čtyřmi otvory a výraznější spodní část nárazníku**

**Jednoduchost, přehlednost a funkčnost – to jsou atributy všech interiérů Suzuki, Ignis v tomto směru není výjimkou**



Již předchozí verze této jednotky měla vysoký kompresní poměr 12,5:1, aktuálně ale dosahuje dokonce 13,0:1, což klade zvýšené nároky na zamezení klepání a řízení spalování. Čtyřválec dostal po vzoru většího přeplňovaného motoru v Suzuki Vitara kromě jiného proměnné časování sacích i výfukových ventilů ovládané na straně sání elektromotorem a na straně výfuku tlakem oleje, sběrné výfukové potrubí integrované do hlavy válců a přepracovaný systém zpětného vedení spalin EGR. Chlazení motoru reguluje ventil průtoku kapaliny a pomáhá mu též řízené ostřikování den pístů olejem. Nechybí ani parametricky řízené olejové čerpadlo. Zásluhou použitých technických řešení motor nepotřebuje pro splnění aktuálních emisních limitů filtr pevných částic.

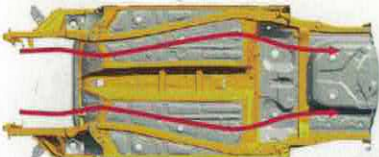
Již předchozí motor mohl být ve spojení s manuální převodovkou vybaven na přání mild hybridní technikou se startér/generátorem připojeným řemenem ke klikovému hřídeli. Dnes je standardem, jeho výkon činí 2,3 kW (3,1 k) a točivý moment 50 N.m. Disponuje akumulátorem zvětšeným ze 3 na 10 Ah a umístěným pod sedadlem řidiče. I přesto váží všechny komponenty mild hybridní soustavy jen 10 kg. Přechod na modernizovanou verzi motoru spojeného vždy s mild hybridní technikou s sebou přinesl změnu parametrů. Konkrétně snížení výkonu z 66 na 61 kW (z 90 na 83 k) a točivého momentu ze 120 na 107 N.m. Tyto změny znamenají zhoršení dynamických parametrů, a to zejména zrychlení z 0 na 100 km/h o 0,5 sekundy (+4 %) a největší rychlosti o 5 km/h (-3 %). Současně ale základní provedení



Se sklopenými sedadly je možné v zadní části Ignisu převést i jízdní kolo



Zadní sedadla rozdělená na dvě části lze nezávisle na sobě posouvat, což zlepšuje využitelnost krátkého prostoru pro zavazadla



Ignis je jako další modely Suzuki postaven na platformě Heartect, navržené jako tuhá podlahová plošina s plynule tvarovanými nosníky



vykazuje o 0,7 l/100 km nižší spotřebu paliva, což znamená pokles o 15 %. V praxi, a to zejména v běžném provozu, nejsou uvedené omezení znatelná. Ba právě naopak, elektromotor dokáže v nízkých a středních otáčkách motoru účinně pomoci s roztočením, například na druhý převodový stupeň lze tuto asistenci velmi vzdáleně přirovnat k nízkotlakému turbodmychadlu. Zkoušená varianta s pohonem všech kol samozřejmě samotnou dynamikou neoslňovala, nicméně brzdou provozu, zejména městského a příměstského, rozhodně nebyla. Ocenit bylo potřeba přirozené fungování hnací soustavy i skutečně nízkou reálnou spotřebu paliva, jež se při převážně městském provozu pohybovala s rezervou do 6 l/100 km.

Ignis dokázal zaujmout svým jízdním projevem, a to zejména svou samozřejmostí. Automobil se snadno ovládá, řidič přirozeně vnímá jeho pohyby a reaguje na ně. Jednoznačným kladem je nízká hmotnost dodávající vozu vítanou obratnost. Se světlou výškou 180 mm si Ignis snadno poradí i s polními cestami, zásluhou krátkého rozvoru a převyšů karoserie se ale nezalekne ani větších terénních zlomů.

Verze 4WD, dostupná výhradně v kombinaci s pětistupňovou manuální převodovkou, je oproti variantě s pohonem předních kol vybavena kratším stálým převodem, tuhou zadní nápravou namísto torzní příčky a mezinápravovou viskózní spojkou, zajišťující trvalý pohon obou náprav a současně jeho přizpůsobení trakčním podmín-



Mild hybridní technika modernizované verze používá akumulátor s přibližně trojnásobnou kapacitou než dříve



Výrazně modernizovaný motor DualJet s dvojitými vstříkovači na každý ze čtyř válců se stále obejde bez filtru pevných částic



Originální vzhled 3,7 metru dlouhé karoserie se ostatním zástupcům daného segmentu vymyká



Ignis je navržen jako mini-SUV. Může být vybaven pohonem všech kol, technicky spřízněným s modelem Swift 4x4

kám. Nabídka doplňují varianty s předním pohonem, u nichž lze volit mezi manuálním a automatickým řazením, nově s bezestupňovou převodovkou CVT. Atraktivita Suzuki Ignis, jež na malém půdorysu poskytuje překvapivou prostornost (zejména na předních sedadlech zcela dostačující), spočívá také v jeho ceně a bohaté výbavě, a to jak v oblasti komfortu a bezpečnosti, tak infotainmentu. ■

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### MOTOR

Kapalinou chlazený řadový zážehový, atmosférický plněný čtyřválec, typ K12D, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; zdvojené elektronické nepřímé vstříkování paliva DualJet; EUGd; 1242 cm<sup>3</sup> (ø 73,0 x 74,2 mm); 13,0:1; 61 kW (83 kJ)/6000 min<sup>-1</sup> a 107 N.m/2800 min<sup>-1</sup>, integrovaný startér/generátor 2,3 kW (3,1 k) a 50 N.m; li-ion akumulátor 10 Ah pod sedadlem řidiče.

### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pětistupňová, manuálně řazená převodovka (3,545 – 1,904 – 1,240 – 0,914 – 0,717 – Z 3,272), stálý převod 2WD/4WD 4,294/4,470, na přání pro 2WD bezestupňová převodovka CVT (4,006 až 0,550 – Z 3,771), stálý převod 3,757; pohon předních kol, na přání pohon všech kol (AllGrip Auto) s vícelamelovou mezinápravovou spojkou.

### PODVOZEK

Samonosná ocelová konstrukce s pomocným rámem vpředu; přední kola nezávisle zavěšena, příčná ramena a vzpěry MacPherson, vzadu vlečená ramena spojená torzní poddajnou příčkou (pro 4WD tuhá náprava příčně ustavená panhardskou vzpěrou); odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; dvouokruhová kapalinová brzdová soustava s diagonálním rozdělením účinku, vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu bubnové; ABS/EBD/HBA, ESP; hřebenové řízení s elektromechanickým posilovačem; pneumatiky 175/65 R15 nebo 175/60 R16.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2435 mm, rozchod kol 1460/1470 (pro 4WD 1460) mm; d/š/v 3700/1690/1605 mm, světlá výška 180 mm; objem zavazadlového prostoru 2WD/4WD 267 – 1100/227 – 1086 l; objem palivové nádrže 2WD/4WD 32/30 l; hmotnost pohotovostní/celková 860 – 910/1330 kg, hmotnost přívěsu brzděný/nebrzděný 1000/400 kg.

### PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v pořadí verzi 2WD/2WD CVT/4WD)

Největší rychlost 165/155/165 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 12,7/12,4/12,8 s; spotřeba paliva (NEDC) město 4,2/4,6/4,4 l/100 km, mimo město 3,8/4,1/4,1 l/100 km a kombinace 3,9/4,3/4,2 l/100 km; emise CO<sub>2</sub> 89/97/95 g/km.

CENA od 298 900/422 900/377 900 Kč