



Omlazený ignis snadno identifikujete podle chromovaných segmentů ve tvaru U na masce. Světlotlapy LED patří k bohaté základní výbavě.

Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový řadový čtyřválec uložený vpředu napříč. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec, dva vstříkovače na válec. Zdvihový objem 1197 cm³. Výkon 61 kW při 6000 min⁻¹, točivý moment 107 Nm při 2800 min⁻¹. Řemenem připojený startér generátor o výkonu 2,3 kW a točivém momentu 50 Nm. Li-ionový akumulátor o kapacitě 10 Ah. Pohon všech kol s viskózní spojkou. Manuální převodovka, 5°. Nejvyšší rychlost 165 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 12,8 s. Spotřeba města/mimo město 4,4/4,1/100 km.

Kombinovaná spotřeba 4,2 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška 3700 x 1690 x 1605 mm. Rozvor náprav 2435 mm. Rozchod kol vpředu/vzadu 1460/1460 mm. Provozní/úžitková hmotnost 985/420 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 400/1000 kg. Objem palivové nádrže 30 l. Standardní pneumatiky 175/65 R16.

Objem kufru 204/1086 l

ZÁRUKA

Celková záruka 3 roky nebo 100 000 km, na mild-hybridní systém 5 let nebo 100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrazování karoserie.

CENY

Nejlevnější Ignis (1.2 DualJet Hybrid/61 kW)

298 900 Kč*

Nejlevnější Ignis 1.2 DualJet Hybrid 4x4

377 900 Kč*

Testovaný vůz

(mavic metalíza 9000 Kč).

*akční ceny s bonusem až 25 000 Kč

Hodnocení Světa motorů

+ Jednoduchý, levný a úsporný hybrid

Prostornost a variabilita

Výborný výhled

Bohatá výbava

Jediné mini SUV na trhu

- Vlažnější dynamika

Citlivá spojka

Poskakování na nerovnostech

KONKURENTI

Fiat Panda 0.9 Twinair/62 kW 4x4

327 500 Kč

Suzuki Swift 1.2 DualJet Hybrid/66 kW 4x4

331 900 Kč

TESTOVALI JSME

Ignis 1.2 Dualjet 4x4

SM 17/2017

Vzácný druh

Po hatchbacku Swift přichází nový mild-hybridní systém i do omlazeného mini SUV Suzuki Ignis. S jiným motorem už ho nekoupíte, vybrat si ale můžete pohon 4x4 nebo automat.

Suzuki Ignis přisvíštl v roce 2017 a definoval si vlastní kategorii miniaturních SUV. Dnes je v ní sám. Zatímco řada mnohem větších rádob teréňáků dávno rezignovala na pohon všech kol, ignis jej nabízí, čímž svou jedinečnost podtrhuje. Pokud vás konfigurace 4x4 oslovuje a potřebujete malé levné auto, moc na výběr nemáte – kromě ignisu vás uspokojí ještě jeho bráška Swift a z konkurence jen Fiat Panda, který

můžeme považovat za jediného soka ignisu.

Hra s chromem a barvami

Japonský solitér pro letošní léto nasadil nový make-up, inspirovaný sourozenci Vitara a Jimny. Poznáte jej snadno podle masky chladiče s výraznými chromovanými elementy ve tvaru U. Přepracované jsou i oba nárazníky a facelift tradičně doplňují nové laky karoserie – třeba naše zlatá

metalíza za 9000 Kč, dvojnásobek pak stojí dvoubarevné lakování s kontrastní střechou.

K barevné rošadě došlo také uvnitř. Původně šedé plasty na spodku palubní desky a dveří přispívaly k optické vzdušnosti, ale moc praktické nebyly. Nově je interiér celý černý a o zpestření se starají modré, nebo stříbrné kontrastní prvky – to podle zvoleného odstínu karoserie. Případně si můžete připlatit za nějaký odvážnější odraz.



Spodní část přístrojové desky a dveří byly dosud šedé. Facelift přináší praktičtější černé plasty, tmavě prostředí oživují barevné elementy – zde stříbrné.

Foto Petr Homolka



Karoserie měří jen 3700 mm a je skoro stejně široká jako vysoká. Výsledná krabice je uvnitř překvapivě prostorná, posuvná sedadla postrádá jen nejlevnější verze Comfort.



S modernizací dostal ignis libivější přístrojový štít s šedými stupnicemi. Palubní počítač zobrazuje také toky energie v hybridním ústrojí.

Ignis to myslí s pohybem v lehčím terénu vážně – verze 4x4 má asistent sjíždění svahů a offroadový stabilizační systém



Základem mild-hybridního systému je zcela přepracovaný atmosférický čtyřválec 1.2 DualJet podpořený elektrickým startér-generátorem. Dynamikou neoslňuje, ale zaujme lineárním zátahem a chutí po otáčkách. A hlavně umí jezdit do 5,5 l/100 km.

Co se nezměnilo, je překvapivá prostornost a praktičnost malé karoserie a sympaticky vyvýšený posez, zajišťující parádní výhled.

Doba žádá hybrid

Každý bojuje s diktátem emisních norem po svém. Suzuki nepřistoupilo na aplikaci filtru pevných částic a raději vyvinulo mild-hybridní systém postavený na motoru DualJet, který si vystačí bez něj. Mild hybrid nabízelo už dříve, ale teď přichází ve zmodernizované podobě, a hlavně jako jediný pohon omlazeného ignisu.

Základem je nový atmosférický čtyřválec se staronovým označením 1.2 DualJet. K němu je řemenem připojený startér-generátor, jenž funguje i jako běžný alternátor a svými 2,3 kW a 50 Nm pomáhá při akceleraci a snižuje tak spotřebu benzínu. V podstatě zastává podobnou funkci jako u konkurence přepřehování. U něj je potřeba k roztočení turba proud výfukových plynů, u hybridu malý lithiový akumulátor pod řidičovým sedadlem. Ten má v ignisu kapacitu 10 Ah (původní verze hybridu Suzuki měla 3 Ah) a elektrinu získává rekuperací při brzdění. Celý systém váží jen 10 kg, a tak se může ignis i v nejtěžší verzi 4x4 dál chlubit provozní hmotností pod tunu, konkrétně 985 kg. Z toho se samozřejmě raduje spotřeba a hbitost, jejichž je váha největší nepřítel.



Kufr ignisu může mít 267, 260, 227, nebo 204 litrů podle pohonu předních, nebo všech kol a pevných, či posuvných sedadel. Toto je nejmenší konfigurace, která ale do města stačí.

Stejný jen jménem

Základ hybridního systému představuje atmosférický zážehový čtyřválec 1.2 DualJet. Sice se jmenuje stejně jako dosud, pro novou aplikaci byl ale kompletně přepracovaný. Nový je blok i hlava, do ní je integrované sběrné výfukové potrubí. Přepracovaný byl chlazený ventil EGR, variabilní časování ventilů najdeme na sací i výfukové straně. Pisty jsou chlazené ostříkem oleje, jeho čerpadlo dostalo proměnlivý průtok a úlohu tradičního termostatu zastává nově elektronicky řízený ventil. Z motoru K12C se tak stal motor K12D a vzhledem k elektrické pomoci v rámci hybridu si může dovolit nižší parametry: místo 66 kW a 120 Nm nabízí 61 kW a 107 Nm, pro vyšší účinnost vzrostla komprese z 12,5:1 na 13:1 a maxima točivého moment dosahuje mnohem níže při 2800 min⁻¹, zatímco dosud při 4400 min⁻¹. Už z označení Dualjet je zřejmé, že zůstal zachován systém nepřímého vstříkávání s dvěma vstříkovači na válec, díky němuž nemusí mít Suzuki filtr pevných částic.

Hybrid funguje naprosto neznatelně. Nebyt schématu na displeji, nemáme ponětí, jestli se baterie zrovna dobíjí, nebo posílá energii na kola. Řidič se o nic nestará, jen tankuje. A ne moc často. My jsme syrovým autem jezdili hlavně po městě a dálnici za 5,4 l/100 km, lehou nohou se dá přiblížit pěti litrům, podle výrobce dokonce lehce nad čtyři. Pro srovnání – s původním ryze benzínovým ignisem jsme v testu jezdili za 6,2 litru.

Dynamika v nízkých otáčkách navzdory elektrické pomoci odpovídá atmosférickému základu, nečekejte mocný zátaž turba. Suzuki cílí na klidnější řidiče, kteří ocení vytrvalý lineární zátaž a při předjíždění si postaru vyšplhají do otáček, kde hybrid neztrácí dech, ale hezky graduje. Citlivý plyn i spojka vyžadují trochu zvyku, jinak ignis při rozjezdu rád trochu zařve nebo poskočí. Vzhledem k minimální hmotnosti a sportovnímu duchu značka je i zvýšený

ignis mrštný a dovolí vám si klikatou okresku užít. Tužší naladění prozradí rázným dupnutím a nadskočením při přejezdu větších nerovností. Hlavně je tu ale jedinečný bonus v podobě pohonu všech kol. Levné auto žádá jednoduchou techniku – viskózní spojka připojí zadní kola při prokluzu předních a stejně jako hybrid pracuje zcela bez vědomí řidiče. Prostě v zasazeném kopci zjistíte, že jedete, i když ostatní už stojí a lopotí se při nasazování řetězů.

Spotřeba během testu 5,4 l/100 km



Ignis po faceliftu prozrazují mimo jiné stříbrné ochranné plasty v obou náraznících