



## Suzuki Ignis Hybrid: Drobná, ale významná elektrifikace

– TEXT – Martin Frei – FOTO – Suzuki Motors, Martin Frei

**N**a tomto místě jsme si už víckrát ukázali, jak složité je pro automobilky manévrovat v logice předpisů limitujících skleníkové emise. Z pohledu zákona je nejvýhodnější cestou k jejich snížení plug-in hybrid, tedy kombinace padesátikilometrového „elektrického“ dojezdu a spalovacího motoru. Proud ze sítě se totiž považuje za bezemisní a metodika měření sice srovnává jízdu s nabitou i vybitou baterií, ale nabitá má ve výsledném průměru mnohem větší zastoupení. Pak i korábům střední třídy vychází spotřeba do 2,1 l / 100 km, tedy emise CO<sub>2</sub> do 50 g/km.

Každý prodaný vůz s touto hodnotou nejen významně snižuje průměr celé automobilky, ale navíc za její podlezení sbírá zelené kredity. Nevýhodou je auto o 200 tisíc korun dražší a 300 kilo těžší, jehož reálná spotřeba tím pádem stoupá.

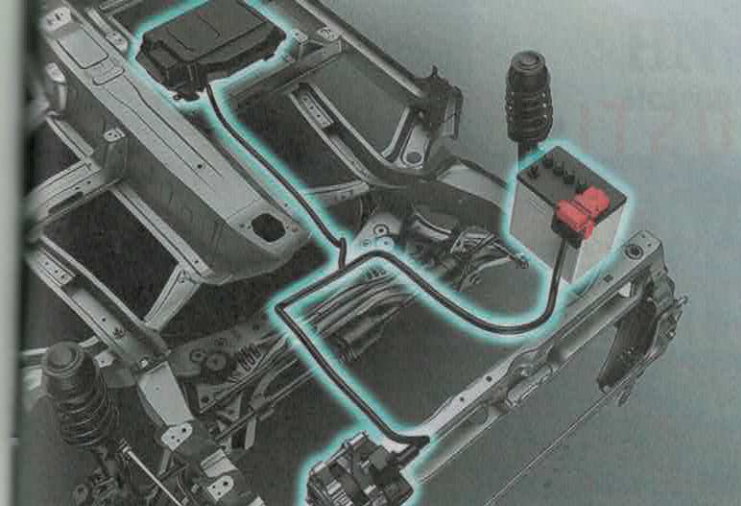
### Kdo chvíli stoupal, již klesá opodál

Dnes máme naopak příležitost vyzkoušet nejlevnější formu elektrifikace, takzvaný mild-hybrid. Baterii nabíjí jen rekuperačním brzděním a při zrychlení přidává výkon kolem dvou kilowattů, čímž snižuje zátěž a emise spalovacího motoru.

Přínos pro dynamiku vozu je řidičsky téměř nezatelný. Pomáhá však podlézt laťku zpoplatňovaných emisí CO<sub>2</sub>. Ta vychází z hodnoty 95 g/km, ale upravuje se podle hmotnosti vozu: čím těžší auto, tím benevolentnější limit CO<sub>2</sub>. Logický záměr, aby větší modely nebyly svou vahou diskvalifikovány, se ovšem obrací proti těm nejmenším, jimž laťka strmě klesá.

Názorně to ukazuje dnes testované Suzuki Ignis. Terénně přizvednuté autíčko o 30 centimetrů kratší než Fabia původně vážilo jen 945 kilogramů. Aby uniklo pokutě, muselo by vykázat emise CO<sub>2</sub> do 85 g/km. S benzinovou dvanáctistovkou dosud jezdilo za pět litrů, tedy 117 g/km. Při sazbě 95 eur za každý nadlimitní gram by tak výrobce za jeden prodaný vůz odvedl do Bruselu 83 tisíc korun.

Letoší modernizace proto přinesla mild-hybrid. Ten jednak snížil tabulkovou spotřebu na 4,2 litru, tedy



**Elektrina získaná při zpomalení se ukládá do lithiové baterie pod sedadlem. Síť kryje pětiletá záruka.**



**Zkuste najít přehlednější palubní desku.** Standardem je klimatizace, Bluetooth i digitální rádio.



**I vzadu je místo pro dospělé,** posuvná sedadla zvětší kufr spíš symbolicky.

## Technické parametry

### Suzuki Ignis 1.2 DualJet Hybrid 4 x 4

**Motor:** benzinový čtyřválec + elektromotor

**Výkon:** 61 + 2,3 kW / 82 + 3 k

**Toč. moment:** 107 + 50 Nm

**Zrychlení 0–100 km/h:** 12,8 s

**Max. rychlost:** 162 km/h

**Komb. spotřeba:** 4,2 l/100 km

**Cena:** od 377 900 Kč

96 g/km, zároveň však o 40 kilo zvýšil hmotnost a s ní i práh zpoptatnění. Nadlimitních gramů tak zbylo jen osm a pokuta klesla na 20 750 korun.

S posílením elektrické sítě Ignis podražil celkem o šedesát tisíc. Přesto můžeme být rádi. Je to vzácně jednoduchý stroj s předpoklady na dlouhou službu bez drahých potíží. Elektřinou posílený motor se obejde bez choullostivého turbodmychadla a přímého vstřikování do válců.

### Skromný, ale promyšlený

Lehce krabicovitý design odráží důraz na využití vnitřního prostoru a čtyři dospělí se uvnitř usadí skutečně pohodlně. Řidič má z vyššího místa skvělý výhled, potěší i rozměrná sedadla.

Ve městě působí Ignis sympaticky mrštně, řídí se lehce a jezdí za pět litrů. Pomocný elektromotor pomáhá zdánlivě neznatelně, ale v pravou chvíli. Nejsilněji zabere v nízkých otáčkách, kdy se atmosférický čtyřválec nedokáže nadechnout. I do prudkého kopce se vůz dává do pohybu s udivující lehkostí a bez pálení spojky si poradí i s trochou terénu.

Na dálnici panuje v kabině až do 110kilometrové rychlosti příjemné ticho. Pro příměstské dojíždění tedy jde o pozoruhodný stroj, který stojí za úvahu nejen kvůli volitelné čtyřkolce. S předním pohonem ceny startují o 79 tisíc korun níž. ■