

Test Suzuki Ignis 1.2 DualJet Hybrid: Snesitelná lehkost bytí

19.1.2021 - Václav Linhart



Dnešní auta jsou úplně jiná, než před třiceti lety. Nebo před dvaceti, ostatně i před pouhými deseti. Diktát současné společnosti nám nařizuje jezdit obřími SUV se supervýkonnými motory, pokud možno elektrickými. Některé soudobé modely tak působí trochu jako z minulosti, ale ne snad, že by byly zastaralé, je to nostalgie. Vzpomínka na staré zlaté časy, kdy byl svět ještě v pořádku. Přesně takové je i testované Suzuki Ignis.

JSEM MALÝ, JSEM HRAVÝ

Nechci tvrdit, že v Suzuki vymysleli segment crossoverů, rozhodně jsou však jedni z průkopníků. Úplně první generace Suzuki Ignis, tehdy ještě jako maličký kei-car (kdo neví, pojem vysvětlím později), spatřil světlo světa už v roce 1998, do Evropy zavítal o dva roky později. Stejně jako dnešní testovaný, byl i první Ignis hatchbackem se zvýšenou světlou výškou a špetkou ochranných plastů. Z historie tedy čerpat může.



Foto: Jindřiška Lidická

Nový Ignis je maličký a hravý, v japonské tradici se ani moc nebere vážně, rozhodně je veselý. Vlastně mi přijde, jako velký kei-car. Kdo to neví, kei-cars jsou nejmenší

kategorii japonských autíček, s délkou do 3,4 metru, motorem ne větším, než 660 cm a jsou opravdu drobná, hlavně ale vtipná, roztomilá a hravá jako *Ignis*.

Úzká kola v rozích karoserie ještě dokreslují dojem drobnosti, ale jsou klíčem k dobré stabilitě a zábavným jízdám vlastnostem. Zepředu na mě působí „prcek“ možná trochu zamračeně, úsměv by mu slušel lépe. Důležitým, snad nosným designovým prvkem, tím je široký a zkosený C sloupek s falešnými žebry, která odkazují na historický model Fronte ze sedmdesátých let. Jak to s takovými širokými sloupky bývá, výhled šikmo vzad je díky tomu špatný, na druhou stranu to činí malý *Ignis* snadno zapamatovatelným, odlišným od konkurence a o to jde především.



Snad jen zezadu se na *Ignis* nekouká vůbec příjemně, vynikne jak je nebývale úzký, přitom vysoký a zadní světla se nemile mračí, jako *tchýně po ránu*. Říká se, že co je malé, to je hezké. V soutěži roztomilosti by Ignise trumfнул snad jen Fiat 500.

ČTYŘI PASAŽÉŘI STAČÍ, DRAHOUSKU

Moc dobře si pamatuji, když se nám třetí generace *Ignisu* v roce 2017, ukázala poprvé. Malém jsem si ho šel koupit, jak moc se mi líbil. Na fotkách byl báječný a NEMĚL černý interiér. První internetové snímky i testy ukazovaly vnitřek světle šedé barvy s oranžovými doplňky, jak já byl nadšený!



Bohužel, s rokem 2020 tato kombinace zmizela z nabídky a zůstala jen tmavá černo-černá s černými koberci, černými sedačkami a falešnou černou imitací karbonu u výdechů ventilace. Je to ohromná škoda, protože zrovna světlé plochy rozbíjely ponurou temnotu

a odváděly pozornost od laciných tvrdých plastů, z nichž je celý interiér vyrobený. Alespoň, že barevné doplňky, konkrétně madla dveří se středovou konzolí, z nabídky nezmizely. Můžete si vybrat šedou, modrou, červenou, i zmíněnou oranžádu. Lepší, než drátem do oka.

Již jsem několikrát zmiňoval, tvrdé plasty mi opravdu nevadí, zde jsou navíc výborně slícované a nevržou. Absence světlého interiéru mě mrzí mnohem více, bohužel jde o běžný trend, kterému absolutně nerozumím.

Velmi mile mě překvapil vnitřní prostor. *Ignis* je sice velmi úzký, takže i dva lidé vepředu do sebe strkají lokty, na druhou stranu na sedadlech zadních je dostatek místa na hlavu a díky dlouhému rozvoru i na kolena. Místo pro pátého cestujícího bychom hledali marně, stejně by se sem nevešel. Sedadla jsou příjemně měkká, což odpovídá předpokládaným jízdním výkonům (čti „pomalu“) a záda mě z nich nebolela ani po osmi hodinách jízdy. Jednoduchá řešení bývají často ta nejlepší.

U zadních sedadel se ještě zastavím, dají se totiž posouvat v rozmezí 16,5 cm a rovněž mají nastavitelný sklon opěradla, kufr se tak může zvětšit až na 260 l. Palubní infotainment je velmi jednoduchý, stejně jako celý *Ignis*. Nenajdete v něm žádné zbytečnosti, displej má však slušné rozlišení a můžete připojit chytrý telefon.

PŘIDUŠENÉ HYBRIDNÍ SRDÍČKO

Žádný strach, nejedná se o pravověrný hybrid, jakým je třeba Prius. Opět je to mnohem jednodušší. Mild-hybridní systém Suzuki funguje ještě jednodušeji, než jak to má třeba nedávno testována Kia.

Vezmu to od začátku. Pohonná jednotka 1.2 DualJet je klasický čtyřválec s 16-ti ventily, má však nebývale vysoký kompresní poměr (13,0 :1) a variabilní časování ventilů. Výkon 61 kW a 107 Nm točivého momentu nejsou nikterak oslnivé hodnoty, na lehoučké Suzuki však stačí. Teď k tomu mild-hybridu: Skládá se z ISG, což je startér-generátor-alternátor, ten motoru přidává ještě 2,3 kW a 50 Nm, když je třeba.

ISG hospodaří s kinetickou energií, kterou nasbíráte rekuperací, tu ukládá do baterie pod sedadlem spolujezdce, následně ji rozděluje buď pro pohon elektrického příslušenství, nebo „nakopává“ motor, když nemá dostatek sil vlastních (což je poměrně často). Kdybych Vám to teď neřekl, tak na to v provozu snad ani nepřijdete. Hned se dostanu k tomu, jaké je to v běžném provozu.

Jízda samotná pro mě byla zpočátku těžká řehole. I přesto, jak je *Ignis* lehoučký, motor mi přišel opravdu slabý. Brzy jsem však přišel jak na to, abych byl ozdobou levého pruhu (však pouze ve městě). *Točit, točit, točit*, to je klíč k rychlému pohybu. Motůrek si to nechá líbit a právě ve vyšších otáčkách se zapojí ISG a začne vám pomáhat (to je vidět i na palubním PC). Ano, musíte to trochu hnát, což by u konvenčního spalováku vyústilo ve zvýšenou spotřebu paliva, ne však u malého hybridu. Ve finále je to tak trochu starosvětsky zábavné, není nad rychlou jízdu pomalým autem 😊 I tímto stylem jízdy se mi dařilo městskou spotřebu držet pod 6 litrů na sto, při dálničních přesunech stotřicítkou to pak bylo jen o pár deci navíc (6,3 l/100km)

ČTYŘKOLKA DO KAŽDÉ RODINY

Každý kdo by chtěl ušetřit a koupit si *Ignise* jen s pohonem přední nápravy, ať se dvakrát rozmyslí. Nakonec by velmi litoval, systém pohonu všech čtyř kol, který u Suzuki nazývají ALLGRIP AUTO totiž funguje výborně.

Proč by mělo mít městské auto čtyřkolku, je jasné při pohledu z okna. Občas také sněží, či prší a bývá blátivo. Jedná se o klasický systém s viskózní spojkou, který připojuje „ zadek“ při prokluzu předních kol, navíc doplněný o chytrý protiprokluz. suplující mezinápravový diferenciál. Že nejde o žádné polovičaté řešení, dokazuje třeba Jeep, který používá podobný systém u menších modelů také.

Vyškrábat se kamkoliv pak není sebemenší problém, ať už jde o zasněženou příjezdovou cestu, nebo zabahněnou „polňačku“. Test tankodromem jsem neprováděl, nikde jsem však NEZAPADL a velice vhod přišla čtyřkolka i v zimní Praze, třeba při rozjezdu od semaforů.



Foto: Jindřiška Lidická

Na silnici se malý *Ignis* chová vcelku očekávaně své velikosti. Na malých kolečkách trochu poskakuje, jízdní komfort je však stále na slušné úrovni, třeba takové Citigo je proti němu vyloženě kostička. Osobně mi trochu vadil dlouhý převod řízení, má však velkorysý rejď, tudíž se dá otočit takřikajíc „na pětníku“; Ve městě k nezaplacení!

KRÁL MĚSTSKÉ DŽUNGLE

Někteří z vás si možná vzpomenou, že v pasáži Lucerna kdysi bývala prima hospůdka. Jmenovala se *Ignis Club*. Byl malý, útulný a lidé se sem rádi vraceli. *Ignis* od Suzuki je také takový. Malý rozměry, však velký srdcem, chytře využitým vnitřním prostorem, navíc s inteligentním pohonem všech čtyř kol. A ačkoliv moje spotřeba byla v *Ignis* klubu obrovská, Suzuki je v tomhle přesný opak. Nezasťirá, že jeho místo je v džungli města a je na to báječně připravený.

Moji největší radostí ale bylo tuhle potvůrku řídit. Svoji jednoduchostí, přímočarostí a lehkostí, vzdává hold starým japonským autům. Malá auta skutečně stále mají na trhu své místo. Vřele doporučuji *Ignis* vyzkoušet také lidem, co už na nová auta zanevřeli, hlavně kvůli jejich přehnané složitosti, nebo iracionální nedůvěře v hybridy.



V základu vás rozkošný malý *Ignis* vyjde na necelých 300 tisíc, stejnou čtyřkolku jako jsem měl v testu, pořídíte za 378, což není úplně málo a pomalu tak vplouváme do vod Dacie Duster. Ignis mě ale přec ijen bavil víc...

Zdroj: <https://autozine.cz/test-suzuki-ignis-1-2-dualjet-hybrid-snesitelna-lehkost-byti/>