

Autosalon.tv

Test inovovaného Suzuki Ignis: Levné mini SUV s pohonem 4x4 jezdí za méně než 5 l benzínu na 100 km

Čtyřválcová dvanáctistovka pod kapotou terénního mrňouse využívá technologie mild hybrid. Pomáhá to

Ondřej Běhal

27.01.2021



Facelift Suzuki Ignis se zvenčí nejvíce podepsal na mřížce chladiče, která je nyní díky čtyřem chromovaným samostatným otvorům mnohem výraznější než u předchozí varianty.

Suzuki Ignis zůstává jedním z neoriginálnějších automobilů na českém trhu. Jde o jediné čistokrevné mini SUV (aspirovat do této kategorie mohou i některé verze Fiatu Panda), které se navíc prodává jak s pohonem přední nápravy tak všech kol. Modernizace se podepsala nejen na designu karoserie, ale také na technice pod kapotou. Ignise stále žene vpřed jediná pohonná jednotka. Stejně jako dříve je to čtyřválcová dvanáctistovka, nově jí pomáhá mild-hybridní technologie, tedy integrovaný startér generátor (ISG).

Nenápadný elektrický pomocník

Suzuki Ignis zůstává i po faceliftu a s ním souvisejícím mírným zdražením s cenou od 298 900 korun aktuálně druhým nejlevnějším novým SUV na českém trhu. Přesvědčit se můžete v žebříčku všech SUV s cenou do 400 tisíc korun. Zároveň jde s cenou od 377 900 korun o druhý nejdostupnější nový automobil s pohonem všech kol. Přehled pěti vozů se systémem 4x4 aktuálně dostupných za méně než půl milionu korun naleznete ZDE.

Kdo se kvůli označení "hybrid" už teď křížuje a od článku utíká, měl by to ještě chvíli vydržet. Přítomnost elektrické soustavy jsme totiž v průběhu testu takřka nezaznamenali, protože jde o tu nejzákladnější formu elektrifikace pohonu. Elektrické zařízení ISG pracuje v Suzuki Ignis se stejným napětím 12V jako zbytek elektrické soustavy ve voze a jeho hmotnost činí pouhých deset kilogramů.

Při jízdě jej řidič téměř nevnímá, neboť jeho podpora při akceleraci je i kvůli výkonu 2,3 kW spíše symbolická. ISG ale zároveň pomáhá tiše a hladce vypínat a startovat motor ve chvílích, kdy to může uspořit palivo a tato jeho snaha vede při porovnání s verzí před modernizací k nečekaně velkému poklesu spotřeby. Zatímco Ignis před modernizací si řekl podle laboratorní normy NEDC v průměru o 4,6 l benzínu na 100 km u verze s pohonem předních kol a o rovných pět litrů u 4x4, novinka to papírově zvládá za 3,9 l/100 km u "dvoukolky" a 4,2 l u "čtyřkolky". A to jsou na SUV, byť miniaturní, naprosto snové hodnoty. Galerie a další info k testovanému Suzuki Ignis



Skvěle mimo dálnici, hůře na ní

Papírové hodnoty jsme samozřejmě ověřovali v praxi u testované varianty s pohonem všech kol. Námi testovaný vůz měl z hlediska spotřeby jednu zásadní nevýhodu - a to příčnický s držáký dvou jízdních kol. Podle našich zkušeností podobné příslušenství přidává v průměru kolem půl litru paliva na každých sto kilometrů.

Proto jsme zůstali naprosto v šoku, když jsme se podívali v průběhu první testovací jízdy na ukazatel spotřeby. Poté, co jsme za sebou měli průjezd Prahou a kus jízdy po státní silnici I/12, svítila tam neuvěřitelná hodnota 4,6 l/100 km.

Další testy už tak fantasticky nedopadly, ale i naměřená spotřeba při ustálené rychlosti 90 km/h (v obou směrech) rovných pět litrů je více než pozoruhodná. Horší to bylo na dálnici, kde konstrukce na střeše zvyšuje spotřebu ještě více než při běžné jízdě mimo obec. Tam jsme s naším nosičem naměřili podstatně méně příznivých 8,5 l/100 km. Může za to i poměrně krátké zpřevodování. Při 130 km/h totiž motor točí na pětku (nejvyšší stupeň) značných 3500 otáček. S tím souvisí i hluk od motoru, který ale u testované verze trumflo svištění vznikající od nosiče kol.

Přes vyšší spotřebu při našem dálničním testu se ukázalo, že laboratorní čísla spotřeby u nového Ignisu nejsou úplně vycucaná z prstu a nízká konzumace benzínu bude velkou výhodou miniaturního SUV.

Parádní řazení, dobrý rejď, slabší brzdy

Atmosférický motor (bez turba) působí pocitově líně, ale velmi plynule a kultivovaně. Na pětku se dá celkem bez problémů projíždět i vesnicemi podle předpisů padesátkou, takže

kdo nerad řadí a nikam nespěchá, pro toho jde o ideální vůz. I na oné zmiňované plynulosti bude podle nás mít podíl drobná pomoc elektřiny.

Při předjíždění z rychlostí těsně pod 90 km/h je nutné podřadit na trojku, teprve poté autíčko působí alespoň trochu živěji.

Mezi výhody nového Suzuki Ignis patří kvalita řazení, které je relativně krátké a má dobře vymezené dráhy. Pohyb po nich navíc není doprovázen hlukem.

Na řízení je nejlepší parádní rejd. Ignis se otočí na pětáku a manévrování s ním v městské džungli postrádá stres.

Naopak zklamání jsme byli z rekuperačních brzd, které zejména při prvním lehčím sešlápnutí pedálu působí velmi vlažně. Právě rekuperací se získává elektřina pro mild-hybridní ústrojí.

Podvozek působí velmi čitelně a nezáladně. Díky pohonu všech kol drží stopu překvapivě srdatě i při rychlejších průjezdech pod plynem na kluzké vozovce. A to i přesto, že se při takovém zacházení dost naklání. Zejména cestující na zadních sedadlech si musejí zvykat na zhoršený komfort při přejíždění větších nerovností.

Suzuki Ignis je sice malé SUV z hlediska velikosti, ale naprosto dospělé z hlediska průchodnosti v terénu. Nejde to sice na rozdíl od brášky Jimnyho žádný offroad, ale už světlá výška 18 cm a kompaktní karoserie mu dává velké předpoklady poradit si s nezpevněným terénem lépe než většina ostatních SUV. Potěší zejména pocitová i skutečná lehkost vozu na výletech mimo asfalt. Pohon všech kol funguje tak, že se k trvalému záběru těch předních při jejich prokluzu přidají i kola zadní.

Oblíbenec starších párů

Přestože patří Suzuki Ignis mezi miniauta, díky variabilitě interiéru dokáže v ledasčem suplovat i mnohem větší vozy.

Pracoviště řidiče ani po modernizaci nepatří mezi výkřiky nejnovější módy, ale koncept "méně displejů a více tlačítek" ocení zejména starší řidiči.

A právě ti Ignis na českém trhu nejvíce kupují. Jde o oblíbené auto pro starší páry, které bydlí v hůře přístupných místech, nebo na ně dojíždějí. Zároveň však může jít o ideální vozidlo i pro páry mladé a aktivní, jak dokázal i náš test varianty se střešními nosiči kol. Jen se musejí spojit s menší úrovní konektivity a slabší digitalizací než u nejnovějších SUV jiných značek, které jsou ale často násobně dražší.

Zdroj: <https://www.autosalon.tv/novinky/nova-auta/test-modernizovaneho-suzuki-ignis-levne-mini-suv-s-pohonem-4x4-jezdi-jeste-usporneji-nez-drive>