

**Test Suzuki Ignis 1.3 GS**

# Ambient!

Zadnji dve desetletji sta zaznamovali japonske avtomobile kot vozila z zelo dobro mehaniko, z bogato opremo - a brez osebnosti.

Stvari se nekoliko spreminjajo.

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

**V**se sloni na videzu! Ignis prejšnje generacije se je morda na zunaj zdel nekoliko bolj naklonjen specifičnemu (in hkrati povprečnemu) evropskemu okusu, pri tej generaciji, ki se je predstavila na nedavnem frankfurtskem salonu avtomobilov, pa vseeno lahko opazimo poteze, ki so značilne za Ople moderne dobe.

Osnovna risba Ignisa je ostala nespremenjena; s strani deluje kot nežen terenski kombi, čeprav gre pravzaprav za majhno kombilimuzino, ki se postavlja ob bok prostorsko razkošnejšim avtomobilom B-segmenta. Tam je gneča ogromna, saj je tudi kupcev še vedno največ. Pri nas kraljujeta Clio in Punto, vse prej kot zanemarljivi pa so tudi Polo, 206, C3, Fiesta, Corsa. In ko se v Evropi šele dobro rojeva

razred malih limuzinskih kombijev (Meriva, Idea), se zdijo nekateri japonski avtomobili kot izdelki jasnovidcev, ki jih Evropa (še) ni razumela. Tak je tudi Ignis.

Morda je zdaj zanje in za Ignis ravno pravi čas. Zunanje mere dovoljujejo, da je notranost lahko dovolj prostorna, da Ignis že sili razred višje. Izdaja ga pravzaprav le notranja širina, ki ostaja v mejah razreda majhnih avtomobilov. Že dolžina, namenjena potnikom, še posebej pa višina pa sta - mirno lahko zapišemo - za ta razred razkošni.

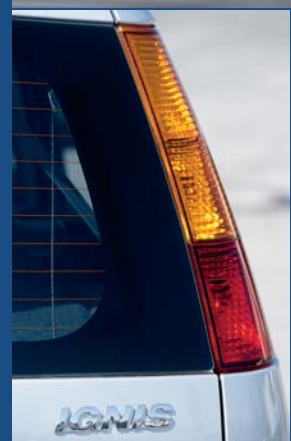
Če s čim, potem bo Ignis Evropejca nedvomno prepričal z ambientom. Pregovorna sivina se je umaknila črni in materiali so za razred boljši, kot bi morda pričakovali. Tkana daja vtis trpežnosti, plastika je na otip nekoliko prijetnejša. Okej, Ignis res ne postavlja novih meril, ampak presežite vanj iz starega Swifta, pa vam bo postalo jasno. In končno: zaradi uporabljenih barv in zaradi oblike ambienta je občutek v Ignisu prijeten. Evropsko prijeten.

Kdor bo po Ignisovih prednjih in zadnjih lučeh sklepal o sorodstvu z Oplom, bo na pravi poti. Izza volanskega obroča se sorodstvo nadaljuje: Oplovi so obvolanske ročice, glavno stikalo žaromerov in stikalo nastavitve zunanjih ogledal. Na Corso oziroma na Merivo spominja tudi osrednji del armaturne plošče, kjer je postavljen velik Blaupunktov avdiosistem (radio in CD-predvajalnik) z odlično ergonomijo tipk, a brez zaslona. Ta je namreč ločen in postavljen povsem na vrh armaturne plošče, gosti pa tudi podatek o času, zunanji temperaturi in o trenutni porabi goriva. Slednji je namreč edini podatek potovalnega računalnika, ki ga Ignis ponuja, žal za več podatkov niti ne morete doplačati.

Pri Ignisu založenost z opremo stopnjujejo takole: GC, GLX in GS. Testni Ignis je bil torej najboljše opremljen in če sklepamo po knjižici z navodili, bi si dodatno lahko zaželeli le še ogrevanje prednjih sedežev. Klimatska naprava in Blaupunktov avdiosistem sta del paketa GS.

Ignis, ki je krajši, kot se morda zdi (v dolžino meri manj kot 3,8 metra), ima vseeno odličen dostop v notranjost. Po par vrat v bokih omogoča lahek vstop na prednji ali zadnji sedež 1,6 metra visokega avtomobila, ki je že na oko visoko nasajen. Ja, za okroglih 300 tisočakov postane Ignis tudi 4-kolesno gnan in s tem v poslabšanih voznih razmerah uporabnejši, ampak že z le prednjim pogonom bo marsikoga zadovoljil. Sedi se v njem nekoliko višje, s tem pa sta vidljivost naprej in preglednost nad dogajanjem na cesti zelo dobra. Menda najmanj pohvale pri Ignisu za služi prtljažnik. Sam po sebi je sicer dovolj velik, da požre

**Ignis je kratek 3,8 metra, zato je prijazen v mestu. Vseeno pa je na tej dolžini dovolj potniškega in prtljažnega prostora.**





1. Armaturna plošča: močan vzrok za prijeten ambient Ignisa, zvečine tudi dobra ergonomija, nekaj sorodstva z manjšimi Opeli.
2. Višina: tudi na zadnji klopi je prostora za odrasle ljudi dovolj.
3. Sedež: z gledne mere, dobra oblika, trpežni materiali
4. Prtljažnik: slaba prilagodljivost, tretjinska deljivost naslona klopi; osnoven sprejme le manjši kovček, letalski kovček in nahrbtnik iz testnega kompleta.

prtljago vsakdanjih poti, pa tudi obljubljen kubični meter največjega možnega prostora je bolj živ. Slaba stran je njegova postopna povečljivost; naslon klopi je možno tretjinsko povečati, to pa je tudi vse. Niti se ne zloži sedalni del klopi niti ni klop vzdolžno pomična, sam nakladalni rob pa je precej visok.

Ena od Ignisovih lepših strani je vožnja. Volan sicer ni nastavljen (v nobeno smer, je pa zato pogled na merilnike ves čas brezhiben), tudi voznikov sedež ni višinsko nastavljen, a voznik vseeno najde dober položaj za vožnjo. Ignis prepriča z lahkostjo upravljanja in s svojo okrenostjo. V mestu je lahkoten in nezahteven, delno tudi po zaslugi mehkih stopalk in (električnega) volanskega serva, pa tudi na zaviti podeželski cesti bo prijeten partner v vožnji. Le pri mirovanju vozila postane volan nerodno težak z vrtenje.

Verjetno najboljši del mehanike je Ignisov motor. Ta je le kakih sto vrtljajev nad prostim tekem že zelo radodaren z navorom, tako da je speljevanje vedno - tudi navkreber ali s polnim vozilom - netežavno.

Takšen se pusti voziti v spodnjem območju motornih vrtljajev in s tem zadovolji mirnejše voznike - ali pa tiste, ki skušajo voziti varčno. Toda 1,3-litrski stroj s tem še ne pokaže vsega; po zaslugi tehnologije spreminjanja kota odmične gredi njegova živahnost z vrtljaji raste in šele nad dobrimi 6000 vrtljaji se volja do vrtenja počasi zmanjšuje. Takšen se zdi tipičen Suzukijev izdelek: poskočen, z naraščajočimi vrtljaji pa glasen in seveda opazno bolj požrešen. Pri priganjanju se poraba povzpne tudi nad 10 litrov na sto kilometrov, motorni trušč pa postane moteč.

Spet tipično Suzukijev (in na splošno prepoznavno japonski) je menjalnik; s čvrsto vpeto ročico, z razmeroma upirajočim se prestavljanjem (predvsem v peto prestavo), z občasnim upiranjem prestavljanju v vzvratno prestavo in z rahlo varčevalno peto prestavo. V njej Ignis (pretežno zaradi prožnega motorja) sicer pospešuje z manjših hitrosti, a največjo hitrost vseeno doseže v četrti prestavi.

Najmanj pohval zasluži podvozje. Med normalno vožnjo po normalnih cestah se zdi dobro uglašeno, vsaka neravnina (luknja, iz-

boklina) pa stresa karoserijo in s tem potnike. Mehko nasajena karoserija se tudi precej nagiba; vzdolžno pri pospeševanju in zaviranju, prečno v ovinkih, zato se tudi notranje pogonsko kolo pri odločnem pospeševanju v prvi ali drugi prestavi iz ostrega ovinka rado zavrti v prazno. Od takšnega Ignisa zato glede lege na cesti kljub obljubam, ki jih daje motor športnega značaja, ne smete pričakovati preveč. Sicer pa, če ga boste vseeno pogнали, tipičen odziv spredaj gnanega vozila: če vas bo presenetila zavrtost ovinka, bo treba rahlo dodajati volan, če pa boste pri tem odvzeli plin (ali celo zavirali), bo treba volan odzvati, ker bo zadek želel prehiteti prednji del. Vse skupaj je sicer lahko nadzirljivo in v kritičnih primerih se izkaže zavorni sistem z odličnim občutkom na stopalki, a velja vseeno biti pozoren.

Čeprav utegnute kje zaslediti, da z Ignisi tudi dirkajo, je vseeno takšen Ignis, kot smo ga preskusili, v prvi vrsti družinski avtomobil. Ob vsej tehniki, ki pretežno zasluži zelo dobre ocene, je predvsem ambient tisti, ki bo skušal prepričati. Takoj za ceno, seveda. ■

KOLIKO STANE	SIT
<b>Dodatna oprema</b>	
ABS *	99.120
Klimatska naprava *	200.600
Radjski sprejemnik *	64.900
Kovinska barva	70.800
<b>Nekateri nadomestni deli</b>	
Prednji žaromet s smernikom	37.500
Prednja meglenka	17.900
Prednji odbijač	63.300
Okrasna maska	7.600
Prednja šipa	35.700
Znak	2.800
Prednji blatnik	22.400
Zadnji odbijač	64.700
Zunanje ogledalo D/L	25.700/26.300

\* - serijska oprema pri paketu opreme GS

### Tabela konkurence

Model	Suzuki Ignis	Opel Corsa	Renault Clio	Toyota Yaris
	1.3 GS	1.4 16V Comfort	1.4 16V Expression	1.3 VVT-i Luna
<b>motor (zasnova)</b>	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
<b>gibna prostornina (cm<sup>3</sup>)</b>	1328	1389	1390	1298
<b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>	69/94 pri 6000	66/90 pri 6000	72/98 pri 6000	64/87 pri 6000
<b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>	118 pri 4100	125 pri 4000	127 pri 3750	122 pri 4200
<b>dolžina × širina × višina (mm)</b>	3770 × 1605 × 1565	3817 × 1646 × 1440	3812 × 1639 × 1417	3640 × 1660 × 1500
<b>največja hitrost (km/h)</b>	160	180	185	175
<b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>	11,1	11,5	10,5	12,1
<b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b>	8,3/5,5/6,5	9,8/5,7/7,2	8,8/5,2/6,5	6,8/5,6/4,9
<b>cena osnovnega modela (SIT)</b>	2.311.000	2.284.017	2.557.000	2.463.000

### Uporabniški kotiček

Ignis prepriča predvsem z zelo učinkovitimi mesti za pločevinke ali plastenke: po eno v vsakih vratih in ena pred prestavno ročico. Tudi prostora za drobna-rije je veliko, med drugim tudi ob straneh sredinske konzole in v vseh vratih.



### Suzuki Ignis 1.3 GS

avto  
magazin

**CENA:** [Suzuki Odar]  
**OSNOVNI MODEL:** 2.806.600 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 2.877.400 SIT

**Moč:** 69 kW (94 KM)  
**Pospešek:** 11,5 s  
**Največja hitrost:** 160 km/h  
**Povpr. poraba:** 8,2 l/100 km

#### Garancija:

3 leta garancije za pogonske sklope, 6 let garancije za karoserijske sklope, 12 let garancije za zaprte karoserijske komponente

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeški</b>	s
0-80 km/h:	7,5
<b>0-100 km/h:</b>	<b>11,5</b>
0-120 km/h:	17,2
0-140 km/h:	26,2
1000 m z mesta:	33,7
	(149 km/h)
<b>Prožnost</b>	s
50-90 km/h (IV.):	15,0
80-120 km/h (V.):	26,1

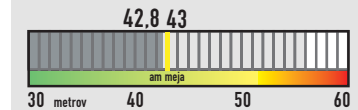
**Največja hitrost** 160 km/h  
(IV. prestava)

**Poraba goriva l/100 km**  
najmanjše povprečje 6,3  
največje povprečje 10,3  
skupno testno povprečje 8,2



Trušč v notranjosti	III.	IV.	V.
Prestava	60	58	58
50 km/h	66	64	64
90 km/h	73	70	69
Prosti tek			40

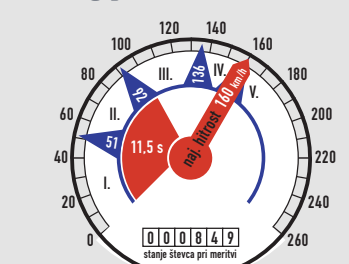
**Zavorna pot** m  
od 100 km/h:  
(AM meja 43 m) 42,8



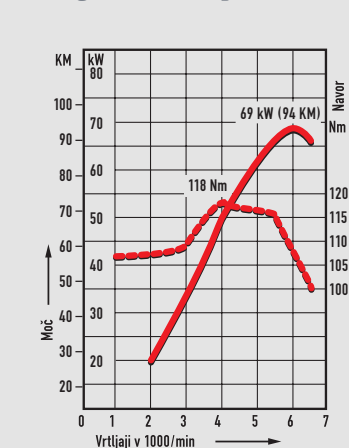
#### Napake med testom

-brez napak

#### Zmogljivosti:



#### Diagram motorja:



#### Užitek v vožnji:

Prijeten ambient in poskočen motor naredita vožnjo neutrudljivo. V mestu je prijazen. Ampak to je tudi vse.

### ocena

<b>Zunanost (15)</b>	11	Natančna zunanja izdelava, a ne ravno privlačen videz.
<b>Notranjost (140)</b>	94	Dobra, navdušujoča prostornost, kar 9 odlagalnih mest, slabo udobje zaradi vzmetenja.
<b>Motor, menjalnik (40)</b>	31	Odlične motorne zmogljivosti pri normah Euro 4! Rahlo dolga prestavna razmerja menjalnika.
<b>Vozne lastnosti (95)</b>	59	Ignis se lepo pelje v mestu, ker je lahkoten in okreten. Prestavna ročica je nekoliko trda. Odlični občutek med zaviranjem.
<b>Zmogljivosti (35)</b>	24	Dobro pospešuje in je zelo prožen. Največja hitrost je manjša zaradi velike celne površine.
<b>Varnost (45)</b>	33	Ima štiri varnostne blazine, ABS in le povprečne zavore. Nekaj mrtvih kotov zmanjšuje sicer dober splošen vtis.
<b>Gospodarnost (50)</b>	25	Lahko porabi zelo malo goriva, garancijski pogoji so dobri, manjka mobilna garancija. Precejšnja izguba vrednosti.
<b>Skupaj</b>	<b>277</b>	Ignis je avtomobil, ki bo navdušil s prostornostjo na majhni površini (majhne zunanje mere), z okrenostjo, tudi z ambientom in z motorjem. Pri prilagodljivosti prtljažnika zaostaja za sodobnimi tekmeči pa tudi s ceno ne sodi med ugodnejše nakupe v svojem razredu.

**OCENA** avto  
magazin **3**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-100 = 1, 101-240 = 2, 241-300 = 3, 301-360 = 4, 361-420 = 5