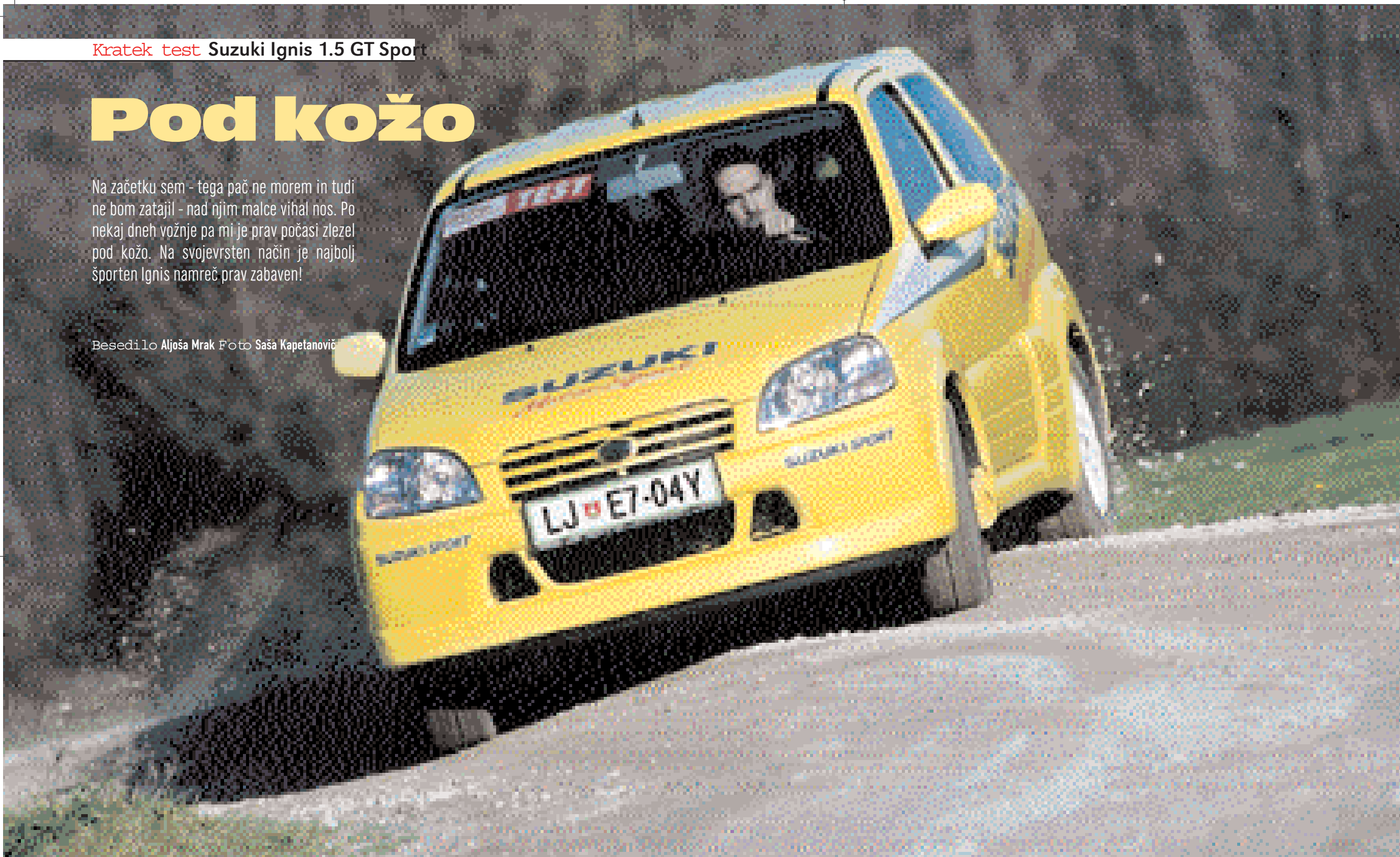


Kratek test Suzuki Ignis 1.5 GT Sport

Pod kožo

Na začetku sem - tega pač ne morem in tudi ne bom zatajil - nad njim malce vihal nos. Po nekaj dneh vožnje pa mi je prav počasi zlezel pod kožo. Na svojevrsten način je najbolj športen Ignis namreč prav zabaven!

Besedilo Aljoša Mrak Foto Saša Kapetanovič



Recarovi sedeži so najboljši del avtomobila, beli merilniki, športen volanski obroč in velik zadnji spojler pa poudarjajo dinamičnost. Moti le oblikovna sivina v notranjosti.



Veste, ko sem ga gledal na sliki, kasneje pa podrobneje v naši garaži, sem se zgražal nad višino in obliko avtomobila. Čeprav mi je bilo jasno, da je različica GT Sport le najbolj športna različica majhnega japonskega avtomobila, sem vseeno vihal nos nad kockasto obliko karoserije, ki je poleg

tega nameščena še visoko nad cestiščem. Da je to skregano z logiko športnih avtomobilov, je jasno vsakomur. Vendar če vam kri po žilah začne teči hitreje, ko zagledate športen avtomobil, potem tudi pri Ignisu ne morete ostati čisto ravnodušni. Strupe no rumena barva, »izbuljeni« spojlerji, dodatni pragovi in na-

pis Suzuki Motorsport pač nazorno kažejo na to, kam pes taco moli. Ignis GT Sport ima namreč le eno nalogo: zadovoljiti dinamičnega voznika!

Priznam, da sem se vožnje s tem avtomobilom še posebej veselil, saj ima Suzuki z Ignisom bogate dirkaške izkušnje, slovenski zastopnik pa smelega načrte. Če

vsaj malo sledite svetovnemu prvenstvu v rallyju, potem veste, da je Suzuki z Ignisom Super 1600 vedno pri vrhu. Torej osnova ne more biti slaba, kajne? V Sloveniji se (če bo dovolj zanimanja dirkačev) pripravlja pokal, ki naj bi učinkovito promoviral prav Ignisa, zato sem bil še toliko bolj nestrpen pred premierno vožnjo.

Školjkasti sedeži Recaro so glasba za moja ušesa in balzam za razboleli hrbet. Če dobro sedim, je to pri avtomobilu že pol uspeha, in v Ignisu sem kljub krajšemu sedalnemu delu dobro sedel. V dobi elektronskih sistemov, ko preskusimo testne avtomobile z veliko všite elektronske opreme, mi je šlo kar malce na smeh, ko

sem gledal osiromašenega Ignisa. Saj je imel osrednjo ključavnico, radio z možnostjo poslušanja CD-jev, mehansko klimatsko napravo, električni pomik prednjih stekel in celo dve varnostni blazini, ampak čisto nič pripomočkov, ki pomagajo pri vožnji. Torej pred dinamično vožnjo ni bilo treba izklapljeti sistema proti zdrsanju

pogonskih koles ali stabilizacijskega sistema, ker ju sploh ni imel! Prvi vtis, ko sem potoval po mestu: zelo dobro! Štirivaljni 1,5-litrski motor se resda počeno zbudil šele pri oznaki 4000 na merilniku motornih vrtljajev, vendar postreže s presenetljivo zvrhano mero navora tudi pri nižjih vrtljajih. Motor pri zahtevnejši vozni-

kovi desni nogi nima najprijetnejšega zvoka, saj Ignisa zaznamuje tisti kovinski, tako zelo značilen zvok avtomobilov, ki so imeli oznako »športen« pred kakšnim desetletjem. Ni pa neprijeten, da ne bo nesporazumov. Toda največje presenečenje je v poskočnosti, saj sem bil zlahka vedno na čelu prometnega vala. Meritve so



potrdile dober občutek pri pospeševanju, saj Ignis pospeši od 0 do 100 km/h v samo 9,2 sekunde! To je zelo, ampak res zelo dober rezultat, če upoštevamo, da je skoraj še enkrat močnejši Peugeot 206 RC hitrejši za samo 1,1 sekunde! In veselje do vrtenja motornih delov takoj spravi voznika v dobro voljo, ki se povečuje med prvimi ovinki, ko ti igraiva narava avtomobila še dodatno polepša dan. Volanski mehanizem sprotno in natančno sporoča, kaj se dogaja s pogonskima kolesoma, menjalnik kot puščica sledi hitri desnici, stopalke so dirkaško blizu druga drugi (pozimi celo nadležna značilnost, saj se s širokimi zimskimi podplati nikakor nočejo sporazumeti) in nasploh podvozje deluje izredno predvidljivo. Ne bom trdil, da je lega izjemno dobra, saj sem na testnem avtomobilu pogrešal nekaj več »trdote« (pa ne na makadamu, ko smo fotografirali!) in predvsem boljše gume, saj zimska obutev razumljivo ni dajala optimalnih rezultatov. Ampak skupek mehanskih delov, ki skrbijo za vožnjo, deluje tako igrivo preprosto in predvidljivo, da vsak dinamičnejši voznik postane zopet otrok. Prava igračka za starejše!

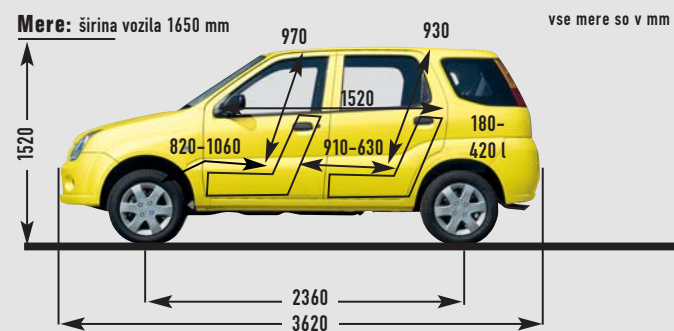
Ne oblika (čeprav je še vedno smešno kockasta), ne višina (čeprav bi ga kot novopečeni lastnik že v prvem tednu samoiniciativno znižal) in ne športno neprepoznava avtomobilska znamka (čeprav poznavalci pravijo, da bo Suzuki naslednji, ki bo začel nastopati z dirkalnikom WRC v SP v rallyju) ne bodo tega avtomobila ožigosali kot pravega eksota na naših cestah, ampak le - cena. Za okrogle tri milijone petsto tisoč dolarjev bi pač moral avtomobil ponuditi več kot le igrivo naravo. Žal! ■

Suzuki Ignis 1.5 GT Sport

avto magazin

CENA: [Suzuki Odar]
OSNOVNI MODEL: 3.490.000 SIT
TESTNO VOZILO: 3.490.000 SIT

Moč: 80 kW (109 KM)
Pospešek: 9,2 s
Največja hitrost: 185 km/h
Povpr. poraba: 10,1 l/100 km



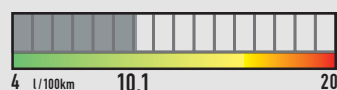
NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,2
402 m z mesta:	16,8
	(136 km/h)
1000 m z mesta:	30,9
	(164 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,4
80-120 km/h (V.):	13,8

Največja hitrost 185 km/h
(V. prestava)

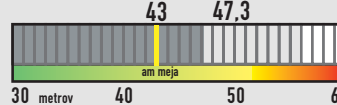
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 9,2
največje povprečje 11,0
skupno testno povprečje 10,1



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	60	59	58
90 km/h	68	66	65
130 km/h	74	72	71
Prosti tek			39

Zavorna pot m
od 100 km/h: 47,3
(AM meja 43 m)



Napake med testom

- brez napak

Diagram menjalnika:

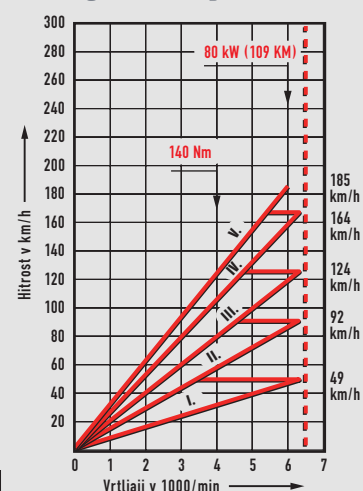
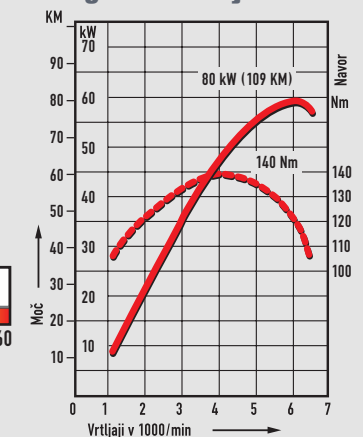


Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1490 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 6000/min - največji navor 140 Nm pri 4000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/55 R 15 H (Semperit Sport Grip M+S).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj bobnaste - rajdni krog 10,4 m - posoda za gorivo 41 l.

Mase: prazno vozilo 935 kg - dovoljena skupna masa 1430 kg - dovoljena obremenitev strehe 30 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,8/6,9 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Užitek v vožnji:



Pospešek dobrih devet sekund do 100 km/h in igrivo podvozje vam kmalu »zlezeta pod kožo«. Opletajoči zadek lahko nadziramo, le da pri tem potrebujemo nekaj izkušenj, sicer se cestna telovadba kmalu konča v obcestem jarku. Prava igračka za odrasle otroke!

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ sedeži Recaro
- ▲ motor
- ▲ pospešek do 100 km/h
- ▲ menjalnik
- ▲ oblika merilnikov in njihova osvetlitev
- ▲ igrivo podvozje

- ▼ »hitri« zadek
- ▼ pusta notranjost
- ▼ skromna oprema
- ▼ prekratek sedalni del sedežev
- ▼ cena

ocena

Zunanost (15)	10	Lepotec ravno ni in tudi športne avtomobile si ponavadi predstavljamo nižje in širše.
Notranjost (140)	92	Školjasta sedeža sta popestrila sicer sivo notranjost, kot prikupen detalj pa bi izpostavil le svetle merilnike.
Motor, menjalnik (40)	34	Povsem zaslužno si je prislužil veliko točk, saj preprostost še ne pomeni tudi slabega delovanja. Pohvalno!
Vozne lastnosti (95)	68	Igrivo lego na cesti skazi slaba smerna stabilnost, občutek pri zaviranju (zimske gume?) ni bil najboljši.
Zmogljivosti (35)	31	9,2 sekunde do 100 km/h je le dobro sekundo slabše kot dosežek skoraj še enkrat močnejšega Peugeota 206 RC.
Varnost (45)	34	Povprečna zavorna pot in pomanjkanje izklopljivega stabilizacijskega sistema avtomobila sta mu odvzela točke.
Gospodarnost (50)	21	Visoka začetka cena in razmeroma majhno povpraševanje po rabljenih avtomobilih.

Skupaj 290

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5