

## Zöldebb és takarékosabb lett a Suzuki Ignis

Létrehozás: 04/01/2020 - 00:59

Szerző: Aranyi Péter

 [1]

A Suzuki mini SUV-ja, az Ignis nemcsak karakteres megjelenésével hívja fel magára a figyelmet, hanem takarékos üzemanyag-felhasználásával is, ami a lágy hibrid hajtásnak köszönhető.

A Suzuki Ignis régen a „mi autónk” volt, mivel 2003-2007 között az esztergomi gyárban szerelték össze. Sőt, sorozatgyártásának első két évében piacvezető szerepet töltött be Magyarországon, csillaga azonban megfakult az MK4-es Swift megjelenésével. Az Ignis 2017 januárjában tért vissza hazánkba, amikor megkezdődött a harmadik generációs változat forgalmazása.

A Japánban készülő modell nem sokat őrzött meg abból, amit az elődje képviselt, a Suzuki ugyanis úgy gondolta, hogy szükség van egy mini SUV-ra, amely magában hordozza a crossoverek tágasságát és a földutakon sem hagyja cserben sofőrjét. Így született meg az Ignis, amely 1,69 méteres szélességével és 1,59 méteres magasságával, valamint 3,7 méteres hosszúságával üde átmenetet képez egy városi kisautó és egy tágas SUV között. Persze, úgy is fogalmazhatnánk, hogy „ez egy stílusos, felhasználó-barát, kompakt crossover”. A jellemzés nem mástól, mint a modell formatervezőjétől, Masayuki Ishiwata -tól ered, aki ízig-vérig japánná varázsolta az Ignist.

*„Alapvetően egy olyan autót alkottunk, amely az egyszerűség értelmét és stílusosságát jeleníti meg. A korábbi márkadizájn elemek DNS-ének átemelésével az Ignis képes megjeleníteni a Suzuki idők felett álló stílusát”* – mondta a modellről 2016-ban az Ignis formatervezője, aki szerint kezdetektől fogva terítéken volt ennél a generációnál a mild, vagyis a „lágy hibrid” hajtás bevezetése. Ami végül ez év januárjában jutott el Magyarországra.



## **Miben más, mint egy benzines?**

Kezdjük az elején, hogy vajon mit is jelent az kifejezés, hogy "lágy hibrid". Röviden annyit, hogy a belsőégésű motorral szerelt jármű hajtása elektromos rásegítést kap. Az Ignis hajtáslánca ugyanis magában foglal egy meghajtó funkcióval ellátott indítógenerátort (ISG), amely a hagyományos váltóáramú generátort helyettesíti. Menet közben ez fontos szerepet tölt be, hiszen – egy lámpánál, vagy hosszabb ideig tartó várakozás után - újraindítja a stop&start-rendszerrel leállított 1,2 literes Dualjet benzinmotort és az üzemanyag-igényes gyorsításoknál segíti annak működését.

A hibrid rendszer az ólomakkumulátor mellett egy könnyű, lítium-ionos akkumulátorral is rendelkezik. Az Ignis lassításakor ezek eltárolják a fékezési energiavisszanyerés (rekuperáció) következtében keletkező elektromosságot. Azt pedig a 12 Voltos hibrid rendszer használja fel a 90 lóerős benzinmotor, vagy éppen az elektronikai berendezések működtetéséhez. Az Ignis lágy-hibrid hajtáslánca gazdaságosabban és hatékonyabban üzemeltethető a sima benzines Ignisekhez képest. A teszt alatt a kis Suzuki fogyasztása a kezdeti 6,4-ről lement 6,2 l/100 km-re, ami ugyan nem hangzik soknak, de ha figyelembe vesszük, hogy leginkább városi forgalomban használtuk, akkor mindenképpen kedvező értékről beszélhetünk. A jármű önsúlya 885 kilogramm, össztömege pedig 1330 kilogramm, tehát nem nevezhető nehéz autónak, ami szintén kedvező hatással van a fogyasztásra.

## **Energiahatékony vezetés**

Pozitívum, hogy alapvetően a hibrid Ignis úgy van kalibrálva, hogy arra ösztönözze a sofőrt, hogy energiahatékonyan vezessen. Vagyis az autó több visszajelzést is küld a vezetés hatékonyságát illetően. Az egyik a kis zöld téglalap, benne kis karikával, amely akkor jelenik meg a műszerfalon, ha az autó gázadás nélkül, sebességbe téve szabadon gurul. Ez azt jelenti, hogy a rekuperáció tölti a jármű akkumulátorait, azaz a rendszer áramot termel magának. A másik a fedélzeti komputeren



megjelenő adatsor, ami mindig a motor – gombbal történő – leállításánál jelenik meg rövid időre. Ezen a sofőr a stop&start rendszer által megtakarított benzin mennyiségét, valamint a forgalmi helyzetből adódó álldogálás összidejét mutatja meg. A fedélzeti komputeren ugyanakkor azt is meg lehet nézni, hogy áll a lítium-ionos akkumulátor töltöttsége, így a sofőr kap egy újabb ösztönző információt arra, hogy energiahatékonyan vezessen.



És itt jöttünk el a lényeghez. Bár a hibrid Ignisben is van benzinmotor, mégis annyiban különbözik a csak benzinmotorral szerelt változattól, hogy vezetni inkább úgy kell, mint egy elektromos autót. Vagyis érdemes vele nagyobb kigurulásokat tenni a piros lámpák előtt és nem szabad tövig taposni gázt, annak ellenére, hogy egyébként fürge autó. Benzinmotorja alacsony fordulatszámon dolgozik hármashból négyesbe történő váltáskor, 45 kilométer/órás sebességénél például 1800-1900 körül van a percenkénti fordulatszám. Le se tagadhatná, hogy alapvetően a gazdaságos üzemeltetésre van kalibrálva. A vezetési élmény tekintetében agilis autó, nagyon jól lehet vele közlekedni a szűk belvárosi utakon. Mivel ez alapvetően egy magas, de keskeny személyautó, ezért szinte mindenhol elfér. A kormányja precíz és pontos, már negyedmozdulatokból lehet vele kanyarodni, nagyon jó a stabilitása. Rugózása megfelelő, de a macskaköves úton például egy kicsit pattogósnak. A hibrid hajtáslánc miatt viszont rendkívül csendes és autópályán sem válik hangossá.

### **Összekerekhajtással kiegészülve**

A sofőr munkáját olyan vezetéstámogató rendszerek segítik, mint a visszagurulás-gátló, a sávelhagyásra figyelmeztető asszisztens, vagy éppen a tempomat. Mindamellelt ütközésre figyelmeztető rendszer is van benne, amely intelligens módon gyújtáskor megjeleníti a fedélzeti komputeren, ha az asszisztens, középső visszapillantó tükör mögé épített kamerája nem látja a jármű előtti útszakaszt, mondjuk a szélvédő párosodása esetén. Szintén fontos fejlesztés még az AllGrip összekerekhajtás, ami megkönnyíti a vezetést a csúszós, havas útfelületen. Ez a viszkózus tengelykapcsolós négykerék-meghajtású rendszer úgy működik, hogy automatikusan megosztja a

nyomatékot a hátsó kerekekkel, amikor azt érzékeli, hogy az első kerekek nem tapadnak az úton. Mindamellett meredek lejtőkön, amennyiben a motorfék fékező ereje önmagában nem lenne elég, akkor automatikusan működtetni kezdi a féket a sebesség csökkentésére. Így a sofőr anélkül szabályozhatja a sebességet, hogy lényegében rálépne a fékpedálra, ennek köszönhetően figyelmét teljes mértékben a kormányzásra irányíthatja.

## Tágas utastér

A hibrid Ignis belső tere rendelkezik azokkal az előnyös tulajdonságokkal, amelyekkel benzines társai is büszkélkedhetnek. Utastere tágas, elől-hátul nagy fej- és lábtér áll az utasok rendelkezésére, ugyanakkor elől a válltér a jármű méreteiből adódóan kissé limitált. Az ülések kényelmesek, az ülésfűtés gyorsan és hatékonyan melegíti fel az ülőalkalmatosságokat. A páramentesítés is viszonylag gyorsan megoldható az Ignisben a hátsó szélvédő fűtésével, illetve elől a forró levegő befújással. További pozitívum, hogy az ISOFIX-pontokat kreatívan, műanyag borító elemekkel tették védetté a hátsó üléspadban. Ennek előnye, hogy az ISOFIX-pontok nem tűnnek el a kárpitban, így a gyerekülések gyorsan és egyszerűen pattinthatók be. A hátul utazó csöppsegek a jármű magas építésének köszönhetően könnyen kilátnak, így sokáig gyönyörködhetnek az elsuhanó tájban. Szintén gyermekbarát megoldás, hogy az elülső légzsák egy gombnyomással kikapcsolható. Az utasajtókban nagy, fél literes üdítőknek is elegendő palacktartókat alakítottak ki, a kardántengelyen pedig helyet kapott egy pohártartó, amely a legkülönbébb alakú babakulacsokat is képes elnyelni. A fehér oldalburkolatok, valamint a narancssárga fogantyúk japános vidámsággal és fiatalossággal ruházzák fel az utasteret.

Összességében a hibrid Ignist leginkább azoknak ajánlanánk, akik húszas éveik elején járnak, de szeretnének egy városban és terepen is jól használható mini SUV-ot, amellyel egy horvátországi kiruccanás is könnyedén megoldható. Az Ignis ugyanakkor azoknak a fiataloknak is jó lehet, akik most vállalják első gyermeküket, hiszen a méretéhez képest nagy csomagtartónak és a tágas hátsó sornak köszönhetően egy bébi is biztonságosan szállítható a fedélzeten, a hozzá tartozó pelenkázós táskával és babakocsival együtt. Alacsony étvágya mellett vételára is kedvező, 1.2-es motorral és ötsebességű váltóval már kedvezményesen 3,4 millióért elvihető a kereskedésekből.

*(A Suzuki időközben bemutatta a modell faceliftes változatát is, amely új hűtőráccsal és nagyobb színválasztékkal készül. Az újdonságról később részletesen beszámolunk.)*

## Tags:

[Suzuki Ignis](#) [2]

[Autóteszt](#) [3]

[hibrid](#) [4]

---

**Forrás webcím:** [https://www.melano.hu/zoldebb\\_es\\_takarekosabb\\_lett\\_a\\_suzuki\\_ignis](https://www.melano.hu/zoldebb_es_takarekosabb_lett_a_suzuki_ignis)

## Hivatkozások

[1] [https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/suzuki\\_ignis\\_2020\\_07.jpg](https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/suzuki_ignis_2020_07.jpg)

[2] [https://www.melano.hu/tags/suzuki\\_ignis](https://www.melano.hu/tags/suzuki_ignis)

[3] <https://www.melano.hu/tags/autoteszt>

[4] <https://www.melano.hu/tags/hibrid>