

WIE EIN GROSSER

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: VESA ESKOLA

Viel Platz auf kleinster Grundfläche, Allradantrieb und günstiger Preis: Der Suzuki Ignis scheint wie für die Schweiz geschaffen. Wir fühlen ihm auf den Zahn.

54





Kurze Überhänge, viel Bodenfreiheit, Kunststoff-Radläufe: Der Ignis gehört eigentlich nicht in die Stadt.

Der Ignis ist ein Schnäppchen. Nur 17 990 Franken verlangt Suzuki für den Vierplätzer. Der fünftürige Allradler ist in der «Compact+»-Version gut ausgestattet, sodass Suzuki vollmundig von einem Micro-SUV spricht. Ist das nicht etwas dick aufgetragen?

Ausserordentlich geräumig

Beim Öffnen der grossen Pforten erstaunt erst mal der luftige und pfiffig gestylte Innenraum, den weisse Panels und die in Wagenfarbe lackierte Mittelkonsole aufpeppen. Der Einstieg auf die hoch montierten, komfortablen Sitze erfolgt praktisch waagrecht. Das grossflächig verbaute Hartplastik verströmt zwar keinen Luxus, ist aber sehr gut verarbeitet. Die witzig gestalteten Bedienelemente geben keine Rätsel auf. Ablagen sind zahlreich vorhanden, das Handschuhfach ist aber nicht sehr schluckfreudig. Der aufgesetzt wirkende Touchscreen für Navi, Infotainment und Connectivity liegt sehr griffgünstig, zeigt aber leider einen etwas kleinflächigen

nutzbaren Ausschnitt und erfordert einen kräftigen Fingerdruck, damit er Befehle entgegennimmt.

Die Passagiere geniessen eine ausgezeichnete Übersicht – zumindest nach vorne. Nach schräg hinten behindert die dicke C-Säule die Sicht. Berücksichtigt man die kompakte Aussenlänge von nur 3,7 Metern, ist das Platzangebot geradezu verschwenderisch. Selbst aus dem Fond kommen keine Klagen, sofern es sich um zwei normal grosse Staturen handelt. Übrigens können nur in der Basisversion «Unico» mit nicht verschiebbaren, aber im Verhältnis 60:40-abklappbarer Lehne drei Passagiere mitfahren. Ab Compact+ sind hinten zwei um bis zu 16,5 Zentimeter verschiebbare Einzelsitze mit hälftig abklappbaren Rückenlehnen verbaut.

Auf allen vieren – für alle Fälle

Der optionale Allradantrieb ist hierzulande ein wichtiges Verkaufsargument. Trotzdem muss man sich überlegen, ob man ihn wirklich braucht. Im Fall des Ignis



Immer noch geräumig, aber uneben: Der 4x4-Antrieb reduziert den Kofferraum um 56 Liter.



Jugend-Stil: farbiges und formal interessantes Cockpit. Das Lenkrad ist aber nur in der Höhe verstellbar.



Variabel: Die Rückbank kann um bis zu 16,5 Zentimeter verschoben, die Rückenlehne aufrecht gestellt werden.

kostet er 2000 Franken, bringt 0,4 Liter Mehrverbrauch, 60 Kilogramm Mehrgewicht und «stiehlt» obendrein 56 Liter Stauvolumen sowie zwei Liter Tankinhalt. Dafür ist der Allradler gegenüber dem Fronttriebler drei Zehntel schneller auf 100 km/h.

Wunsch nach mehr Leistung

Der Vierzylinder ist leise und kann sehr niedertourig gefahren werden, wie der Testverbrauch beweist. Trotz zügiger Fahrweise ergab die Messung nur 5,2 l/100 km – nur minimal mehr als die Normvorgabe. Der 1,2-Liter-Motor scheint leistungsmässig kaum ausgereizt zu sein, da er mit 120 Nm bei 4400 Touren nicht besonders

drehmomentstark ist. Insbesondere bergauf will er mit Drehzahlen bei Laune gehalten werden.

Das gut abgestimmte Fünfgang-Getriebe lässt sich aber butterweich schalten. Allerdings fehlt ein lang übersetzter sechster «Autobahn-gang». Das bei der ersten Fahrt mit einem Vorserienauto (ai 01/2017) kritisierte Fehlen einer Sicherung, um in der Schaltgasse nicht versehentlich in den Rückwärtsgang zu geraten, ist kein Thema mehr, die Sperre gibt es jetzt. Schade, dass es ein Automatikgetriebe nur beim Fronttriebler und die Stopp-Start-Automatik nur beim Hybrid gibt.

Dafür ist die praktische Bergan-fahrtshilfe, ausser im Basismodell, serienmässig. Im normalen Fahr-

betrieb spürt man vom Allgrip-System nichts. Die Visco-Kupp-lung schaltet die hinteren Räder erst dann zu, wenn den vorderen der Grip fehlt. Es ist erstaunlich, wie er sich so durchs nasse Geröll oder Schnee wühlt. Der zuschalt-bare Bergabfahrassistent hält das Tempo ohne Zutun des Fahrers auf 10 km/h, damit er sich auf das Um-fahren von Hindernissen konzentrieren kann.

Die seinerzeit als holprig emp-fundene Aufhängung ist ebenfalls passé. Trotz kurzer Federwege ist der Ignis 4x4 gut gedämpft, auch wenn er dadurch nicht zur Sänfte wird. Und bei schnellen Kurven-fahrten halten sich die Wankbewe-gungen in Grenzen.

Stefan Fritschi sagt

»Micro-SUV« ist keine Marketing-Blase: Der Ignis 4x4 bietet die komplette Bandbreite an SUV-Eigenschaften auf kleinstem Raum und zum günstigen Preis. Mehr Drehmoment und ein Automatikgetriebe stehen auf der Wunschliste.

Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Allgrip 4x4

R4-Sauger, 1242 cm³, 66 kW/90 PS, 120 Nm bei 4400/min, 5-Gang manuell, Allrad • Norm 5,0 l/100 km, 114 g/km CO₂, Effizienz F, Test 5,2 l/100 km, 0–100 km/h 11,9 s, Spitze 165 km/h • L/B/H: 3700/1690/1595 mm, Leergewicht: 980 kg, Ladevolumen (VDA): 204 bis 490 l • Preis ab 17 990 Franken.



Die auto-illustrierte testet mit ultimate-Treibstoffen von bp.

56



Kein Einheitsbrei: Die ungewöhnliche Heckgestaltung fällt im Strassenbild auf – und polarisiert.



Feiner Fond: viel Platz aber leicht eingeschränktes Sichtfeld.



Hilfsbereit: Notbrems-, Spurhalte-Bergabfahr- und Schneeanfahr-Assistent.

JETZT PROFITIEREN UND ABONNIEREN!

auto ILLUSTRIERTE



IHRE VORTEILE EINER JAHRESABO:

- pünktlich im Briefkasten
- 12 Ausgaben davon zwei große
- CHF 20.- BP-Gutschein*



Bestellen Sie hier:
www.auto-illustrierte.ch



Bestellen oder verschenken Sie ein Abo unter www.auto-illustrierte.ch