



Der kleine Suzuki Ignis zeigt einige Kanten, ist aber im Gesamtausdruck sehr gefällig. Bild Hanspeter Rennhard

Für die Büwo auf Achse

ALLRAD-ZWERG MIT VIEL PFIFF

Der Suzuki Ignis im Alltagstest
Von Hanspeter Rennhard

Der Siegeszug der SUV (Sport Utility Vehicle) kennt keine Grenzen, wobei Suzuki in eine neue Nische schlüpft: Mit dem aktuellen Ignis, der bei einer Länge von 3,70 Metern die Rolle des kleinsten SUV auf dem Schweizer Markt einnimmt. Der Name Ignis ist bei Suzuki nicht neu, in zwei Generationen wurde dieser Name bereits zwischen den Jahren 2000 und 2007 verwendet.

Suzuki ist seit Jahren Anbieter von kompakten Autos, die japanische Marke kämpft stets gegen den XL-Trend. Und das erfolgreich, auch aktuell: In den ersten zehn Monaten dieses Jahres hat diese Marke in der Schweiz wieder 6945 Autos neu immatrikuliert (plus 13 Prozent). Davon 510 Einheiten allein in Graubünden, womit Suzuki hinter Mercedes-Benz, Skoda, VW und BMW auf dem fünften Verkaufsrang liegt. Der Bonsai-Japaner hat all das an Bord, was typische SUV-Merkmale sind. Angefangen bei der erhöh-

ten Sitzposition bis zum 4x4-Antrieb. Im Gegensatz zu anderen Suzuki-Allradlern kann man am Lenkrad beim Ignis auf den 4x4-Antrieb keinen Einfluss nehmen, dieser ist im Hintergrund stets präsent und schaltet sich zu, wenn die Traktionsverhältnisse an den Vorder- und Hinterrädern unterschiedlich sind. Dies ist vorab bei winterlichen Fahrbahnen der Fall, aber auch dann, wenn man sich mit dem Auto mit seinen 18 Zentimetern Bodenfreiheit etwas abseits des Teerbelages wagt. Der pfffige Zwerg überzeugt dank des geringen Wendekreises von 9,40 Metern auch mit glänzendem Handling. Der Ignis wird aber auch einem Trend gerecht, der immer mehr um sich greift; die Rede ist von den Assistenzsystemen. Kernstück ist die in der Frontscheibe integrierte Stereokamera. Diese überwacht alles vor dem Auto und liefert die Informationen für den Spurhalteassistenten und den Spurleitassistenten, ebenso für den Kollisionswarner mit dem Notbremssystem. Sehr gute Noten verdient die Rückfahrkamera, hingegen verlangt Suzuki für die Parksensoren vorn und hinten mit 1350 Franken einen stolzen Preis. Zusätzliche Sicherheits-Gadgets sind beim gefahrenen Compact Top 4x4 neben der Berganfahrhilfe auch der Bergabfahrassistent. Ein weiteres Sicherheitselement ist das LED-Hauptlicht.

Bestnoten geben wir diesem Suzuki beim Verbrauch. Exakte Messungen ergaben im

1000-Kilometer-Test einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern auf 100 Kilometer, was exakt der Werkangabe entspricht. Natürlich liegt das auch am geringen Leergewicht von lediglich 945 Kilo. Der 1,2-Liter-Benziner scheint mit einer Leistung von 66 kW/90 PS papiermässig kein Renner zu sein, doch lässt sich der Kleinwagen dank sehr gut schaltbaren Fünf-Gang-Getriebes flott bewegen. Wer noch sparsamer fahren will, kann den Compact Top Hybrid ordern – bestückt mit dem Mild-Hybrid können nochmals einige Deziliter eingespart werden.

Dass es den Ignis – speziell für die Flachländer – auch mit nur Frontantrieb gibt, erwähnen wir nur am Rand, das Basismodell Unico ist bereits ab 14 990 Franken zu haben. Interessant macht dieses Auto aber der 4x4, den es als Compact+ ab 17 990 Franken gibt. Das gefahrene Modell Compact Top (19 990 Franken) wie der erwähnte Compact Top Hybrid (20 990 Franken) verfügen über zusätzliche Komfortelemente, zudem ist ein Touchscreen-Multimediasystem mit Navi und DAB+ in gefälliger Tablet-Machart mit an Bord. Die Smartphone-Integration mit Apple Car Play oder Android Auto ist möglich. Erstaunlich sind in diesem 1,60 Meter hohen Viersitzer die Platzverhältnisse. Vorn sitzt man bequem, hinten lässt sich die Beinfreiheit dank verschiebbarer Sitzbank variieren.