



Auffällig

SUZUKI IGNIS

◆ **Solitär** Als kleinstes SUV-Modell auf dem Schweizer Markt bietet der kantige Allradler grosse Ausstattungsvielfalt.

Gefahren von...

Andreas Faust, Autojournalist

SUZUKI IGNIS

Platzangebot	★★★★
Komfort	★★★★
Kosten/Nutzen	★★★★★

Motor und Antrieb

4-Zylinder-Benziner
1,2 Liter, 66 kW/90 PS
manuelles Fünfgang-Getriebe,
Allradantrieb

Verbrauch und CO₂

5,0 l/100 km, 114 g/km CO₂
Euro 6, Energieetikette F

Preis

ab 17 990 Franken



Gesamt

Coop-Zeitung Gesamt
4002 Basel
0848 400 044
www.coopzeitung.ch

Ausschnitt Seite: 2/3

Das Auto konnte beinahe alles: Mit mehr als 200 PS fuhr der Suzuki Ignis Rallyes, die dreitürige Sportversion schaute geradezu böse drein und der Fünftürer war eine Art Prototyp der heute so angesagten Mini-SUVs.

Für die zweite Ignis-Generation hat sich Suzuki aber festgelegt: Ein Crossover soll es sein. Aber ein kleiner, weil Suzuki seit Jahren gegen den XL-Trend Autos im Kleinformat entwickelt. Damit passt der Ignis genau in die Marktlücke: Klein, hohe SUV-Sitzposition und Allradantrieb – das bietet in der Schweiz sonst niemand an. Wie gemacht für die verschneiten Bündner Pisten ebenso wie für die Strassenschluchten von Basel, Bern und Zürich. Mir gefällt, dass seine Karosserie nicht glatt geschliffen wurde: Kantig und stämmig schaut er aus, bei nur 3,70 Metern Länge. Nur die drei Ver-

tiefungen in der hinteren Dachsäule wirken unmotiviert. Für rund 1100 Franken liesse sich die Optik mit farbigen Anbauteilen und Klebern aufpolieren, fünf Aussenfarben können mit einem schwarzen Dach kombiniert werden.

Inklusive Assistenzsysteme

Fast 1,60 Meter ragt der Ignis auf, ich sitze ziemlich aufrecht, und weil ich mich in die Höhe strecken kann, bleibt für die Knie hinten wie vorne genug Raum. Leder im Interieur liegt in dieser Preisklasse nur beim Lenkrad drin, aber mir passt der sauber verarbeitete Innenraum. Zumal das nach Tablet-PC ausschauende Display in der Mitte die Blicke auf sich zieht. In der «Compact Top»-Version sind Navi, DAB+-Radio mit Smartphone-Integration serienmässig. Auch Kollisions- und Bremsassistent sowie ein Spurhaltewarner werden dann mitgeliefert. Auf verschieb- und umklappbare Rücksitze muss man nur in der Sparversion «Unico» verzichten; die beiden teuersten Varianten bieten gar

LED-Scheinwerfer. Optionen? Gäbe es, aber selbst Parksensoren scheinen mir bei diesen Abmessungen entbehrlich.

Empfehlenswerter Allradler

Nur ein 1,2-Liter-Benziner mit 90 PS ist lieferbar – auch als Mild-Hybrid, bei dem der elektrische Starter das Anfahren unterstützt und die Bremsenergie reku-

periert. Ich empfehle die Version mit Allradantrieb, obwohl sie in der Energieeffizienz nur ein F erreicht: Weil nicht nur Bündner aus gutem Grund einen Allradler brauchen. Weil der Werksverbrauch von 5,0 Liter auf 100 Kilometer mehr als akzeptabel ist, auch wenn ich auf der Testrunde im Schnitt rund 1,5 Liter mehr verfahren habe. Und weil man neu eben kein kleineres und leichteres 4 × 4-SUV in der Schweiz kaufen kann.

Mit dem Hybridmodul liegt der Normverbrauch zwar drei Dezi tiefer. Aber der Preis auch 3000 Franken höher. Keine einfache Entscheidung in dieser Preisklasse ... ●

