



Suzuki Ignis 1.2 SHVS Comfort+

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Nach rund zehn Jahren Produktionspause bringt Suzuki nun eine neue Generation des Ignis. Erhältlich ist das Micro SUV entweder mit Front- oder Allradantrieb und stets mit einem 1,2 l Ottomotor. Damit man ein Start-/Stopp-System an Bord hat, muss man die Variante mit dem Mild-Hybrid-System (SHVS) ordern - das System ist allerdings ausschließlich mit der höchsten Ausstattungsvariante erhältlich. Darüber hinaus speichert das SHVS Bremsenergie, die beim Beschleunigen zugunsten des Kraftstoffverbrauchs den Verbrennungsmotor unterstützt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im EcoTest verbraucht der Ignis 5,2 l/100 km, was ein guter Wert ist. Zudem überzeugt die Abgasnachbehandlung - das Resultat im EcoTest sind vier von fünf Sternen. Weniger überzeugend sind hingegen die Fahreigenschaften. Die unausgewogene Federung spricht steifbeinig an, die Lenkung vermittelt dem Fahrer wenig Gefühl und die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch - letzteres ist bei einem Micro SUV wohl aber auch nicht maßgeblich. Mit der Motorleistung kann man im Stadtverkehr gut leben, auf der Autobahn wirkt der Ignis aber schon träge. Punkten kann der mit einem Grundpreis von 17.040 Euro nicht ganz günstige Ignis allerdings bei der Serien- und Sicherheitsausstattung: In der getesteten Ausstattungsvariante sind neben Audio-/Navigationssystem LED-Scheinwerfer und ein Notbremssystem ab Werk an Bord - das bietet kaum ein anderer Kleinwagen.

Konkurrenten: u.a.: Panda Cross.

⊕ umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, verschiebbare Rücksitzbank, LED Scheinwerfer Serie (ausstattungsabhängig)

⊖ geringes Platzangebot im Fond, lauter Innenraum, langer Bremsweg

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	4,1
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,1 Verarbeitung

Bei Verarbeitung und Qualitätsanmutung kann der Ignis keine Glanzpunkte setzen. Während die Anbauteile noch ordentlich eingepasst sind, trüben beispielsweise unverkleidete Kabelstecker im Motorraum sowie der völlig zerklüftete Unterboden den Gesamteindruck.

3,2 Alltagstauglichkeit

Im fünftürigen Ignis finden bis zu vier Personen Platz und die zulässige Zuladung fällt mit 450 kg dabei akzeptabel aus. Der Ignis darf gebremste Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von einer Tonne ziehen, die erlaubte Stützlast beträgt 50 kg. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 50 kg transportiert werden. Die auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs ermittelte Reichweite beträgt nur 615 km, dann muss der lediglich 32 Liter fassende Tank erneut befüllt werden.

3,2 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat unbefriedigend aus. Besonders die hinten ansteigenden Seitenscheibenunterkanten schränken in Kombination mit den massiv gestalteten C-Säulen den Blick nach schräg hinten stark ein.

⊕ Dank der kompakten Maße lässt sich die Karosserie des Ignis sehr gut abschätzen. Darüber hinaus gibt es je nach Ausstattungsvariante eine Rückfahrkamera serienmäßig. Hervorzuheben ist das Licht. Der Ignis ist in der getesteten Ausstattungsvariante Comfort+ serienmäßig mit LED-Abblend- und Fernlicht ausgestattet. Die Licht-



Die sehr breiten Dachsäulen in Kombination mit der stark ansteigenden Fensterlinie schränken die Sicht nach schräg hinten massiv ein.

⊖ Doch auch der Innenraum offenbart Schwächen. Sowohl der Dachhimmel als auch der Bodenteppich fühlen sich billig an, die Mittelkonsole wackelt stark und die verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und kratzempfindlich. Immerhin: Farblich abgesetzte Applikation lassen das Interieur frisch und peppig wirken.

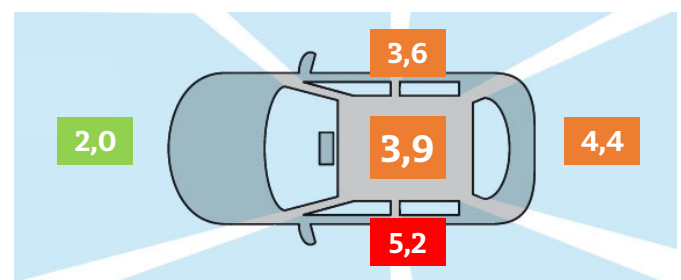
⊕ Mit den kompakten Außenmaßen erweist sich der Ignis als wendiges Stadtfahrzeug - der gemessene Wendekreis beträgt 10,1 m.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist der Ignis lediglich mit einem Reparaturset ausgestattet - ein Not-/Reserverad ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Während sich ein Radmutternschlüssel an Bord befindet, sucht man einen Wagenheber vergeblich.

stärke dürfte zwar etwas höher sein, Reichweite und Lichtfarbe sind aber angenehm. Die Bremslichter besitzen ebenfalls LED-Technik und sind dadurch sowohl reaktionsschnell als auch gut wahrnehmbar.

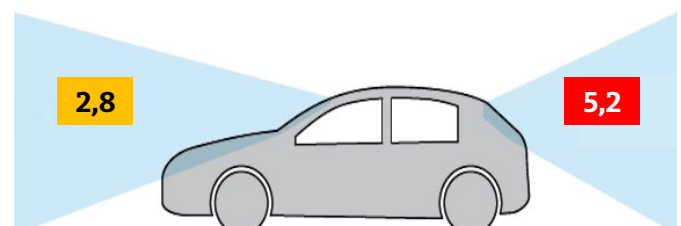
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Der Ignis ist mit einfachen Bügelscheibenwischern und nicht mit den dem Stand der Technik entsprechenden Flachbalken-Aero-Wischern ausgestattet, die bei höheren Geschwindigkeiten für ein besseres Wischergebnis sorgen könnten. Darüber hinaus bleibt im rechten Teil der Windschutzscheibe ein größerer Bereich ungewischt. Da die LED-

2,3 Ein-/Ausstieg

Der Ignis ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Da diese Systeme meist allerdings einen ungenügenden Diebstahlschutz besitzen (siehe www.adac.de/keyless), lässt es sich bei Suzuki beim Händler dauerhaft deaktivieren. Dann kann das Fahrzeug nur noch mit dem Funk Schlüssel geöffnet und geschlossen werden.

⊕ Der Fahrersitz liegt dank der leicht erhöhten Karosserie in einer bequemen Einstiegshöhe. Zudem fallen die Schweller vorn schmal aus und auch die Höhe

3,6 Kofferraum-Volumen

Bis zur Abdeckung können 230 l und bis unter das Dach 365 l verstaut werden. Bei nicht umgeklappten Sitzlehnen passen fünf Getränkeboxen in das Ladeabteil. Klappt man die Lehnen um, passen bis zur Fensterkante 565 l und bis unter das Dach 1.030 l in das Ladeabteil.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Sperrigere Gegenstände lassen sich nur bedingt hinein laden. Die Kofferraumöffnung fällt zwar hoch aus, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite.

⊖ Unter der geöffneten Heckklappe können nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m aufrecht stehen. Zudem sollte man auf den Kopf achten, da dieser leicht am abstehende Heckklappenschloss gestoßen werden kann. Die Ladekante liegt 74 cm über der Fahrbahn und 24 cm über dem Kofferraumboden - dadurch muss das Gepäck

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich mittig geteilt umklappen - dies ist von vorn ohne große Mühe möglich.

Scheinwerfer einen Lichtstrom unter 2.000 Lumen abgeben, kann sich Suzuki die Scheinwerferreinigungsanlage sparen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang ärgerlich ist. Annehmlichkeiten wie automatisch abblendende Spiegel, zusätzliche asphärische Bereiche in den Außenspiegeln oder Parksensoren sind ab Werk nicht erhältlich.

stört beim Einsteigen nicht übermäßig. In den Fond gelangt man nicht ganz so bequem. Hinderlich sind die abfallende Dachlinie und der eingeschränkte Platz im Fußraum.

Betätigt man den Fernlichthebel beim Aussteigen, beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit.

⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel, der das Ein-/Aussteigen erleichtert, gibt es nur über der Beifahrertür.



Mit 230 l Volumen ist der Kofferraum des Ignis von klassenüblicher Größe.

sowohl beim Be- als auch beim Ausladen weit angehoben werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht eine große Stufe am Kofferraumboden. Lampen, die den Kofferraum erhellen, fehlen gänzlich.

⊖ Zum Verstauen von kleinen Utensilien bzw. zur Sicherung von Gepäckstücken fehlen Fächer oder Netze.

3,4 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Das Cockpit des Ignis zeigt sich mit dem klar gekennzeichneten Kombiinstrument, dem hoch angesetzten Hauptdisplay und den wenigen Schaltern am Klimabedienteil klar strukturiert und übersichtlich. Da es sich beim Testwagen um ein Vorserienmodell handelt, war nicht das Suzuki-eigene Infotainment-System mit großen berührungssensitiven Schaltflächen verbaut, sondern eines von Pioneer. Das Pioneer-Gerät wird ebenfalls mittels Berührung bedient und die Darstellung ist gut ablesbar. Aber: Am unteren Rand des Systems sind sehr kleine und mit der roten Beleuchtung untertags schlecht ablesbare Tasten, die sich während der Fahrt nicht optimal bedienen lassen - zu diesen gehört beispielsweise auch die Lautstärkenregelung. Darüber hinaus fehlt eine Multimediaanzeige im Kombiinstrument - das serienmäßige Infotainment-System sollte sich besser bedienen lassen. Das Klimaanlagebedienteil ist tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick während der Fahrt weit von der Fahrbahn anwenden muss, um die Einstellungen zu ändern. Darüber hinaus gibt es zur Temperatureinstellung keine Dreh- sondern nur Wipptasten.

Während der Lichtsensor bei der getesteten Variante zur Serienausstattung gehört, gibt es einen Regensensor nicht einmal gegen Aufpreis.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen, der Schalthebel ist tief angeordnet

3,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Während es für die Basisversion nur eine Radiovorbereitung gibt, bietet die höchste Ausstattungsstufe bereits ab Werk ein Audio-System inklusive digitalem Radioempfang (DAB), Navigation, Bluetooth-Anbindung und Lenkradbedienung. Zur Smartphone-Anbindung stehen Apple CarPlay und

2,7 Raumangebot vorn

Das Platzangebot vorn fällt insgesamt zwar nur durchschnittlich aus, doch liegt dies maßgeblich an der geringen Innenraumbreite. Dadurch stößt man auch öfter mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung an.

und auch die Pedale sind nicht optimal. Der Platz um das Gaspedal wird durch die Mittelkonsole eingeschränkt und am Bremspedal fehlt ein Unterrutschschutz.

Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Automatikfunktion und auch nur dieser ist im Dunkeln beleuchtet. Die Fahrzeugbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen.



Weder die Verarbeitungsqualität, noch die Materialanmutung oder die Funktionalität können beim Ignis wirklich überzeugen. Hier bieten viele Konkurrenten inzwischen ein höheres Niveau.

Android Auto zur Verfügung. Neben einem USB- findet man auch einen AUX-Anschluss an Bord.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nur in der Ausstattungsvariante Club an Bord.

⊕ Auf dem Fahrersitz haben Personen bis 1,90 m genügend Beinfreiheit, wenn man diesen vollständig nach hinten schiebt. Die Kopffreiheit reicht für weitaus Größere.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Sitzreihe ist das Platzangebot eingeschränkt. Bei 1,85 m großen Fahrern reicht die Beinfreiheit dahinter zwar noch für rund 1,80 m große Passagiere aus, doch ist die Innenbreite sehr gering. Das Raumgefühl wird zudem durch die hohe und nach hinten hin ansteigende Seitenlinie sowie durch die schmalen Seitenfenster beeinträchtigt. Darüber hinaus stößt man auch im Fond seitlich mit den Ellbogen an.

4,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Praktisch: Die Rückbank lässt sich längs verschieben und die Lehnenneigung ist einstellbar.

⊖ Ablagemöglichkeiten gibt es weder in der ersten noch in der zweiten Sitzreihe in praktikabler Anzahl und Größe. So findet sich für die hinten Sitzenden beispielsweise nur



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

eine Lehnentasche am Beifahrer-, nicht aber am Fahrersitz.

3,7 KOMFORT

3,7 Federung

Das Fahrwerk des Ignis wirkt insgesamt unausgewogen. Der Suzuki besitzt einerseits zwar recht ausgeprägte Aufbaubewegungen, gleichzeitig spricht das Fahrwerk aber steifbeinig und stößig auf einzelne Anregungen an. Bei

niedrigen Geschwindigkeiten schlagen zwar Einzelhinder-nisse wie Kanaldeckel und Querfugen schon kräftig durch, das Fahrzeug wirkt aber nicht so unruhig wie bei höheren Geschwindigkeiten. Bei regelmäßiger Anregung stuckert der Ignis nämlich deutlich.

3,8 Sitze

Während sich der Fahrersitz zusätzlich zumindest noch in der Höhe einstellen lässt, gibt es für den Beifahrer abgesehen von der Längs- und Lehnenneigungseinstellung keinerlei Individualisierungsmöglichkeiten.

Die Sitze sind vorn zufriedenstellend konturiert. Die Lehnen bieten im Lendenbereich eine ordentliche Unterstützung, im Schulterbereich dürfte der Halt aber etwas ausge-

prägter sein. Die Sitzflächen sind vorn etwas kurz, aber ordentlich konturiert. Die Sitzposition ist vorn zufriedenstellend, es fehlen aber Mittelarmlehnen und die Armablagen an der Türverkleidung sind hart und unbequem.

⊖ Die Rückbank besitzt kaum Kontur, ist hart und der Seitenhalt ist hinten schlecht. Die Sitzposition ist zudem aufgrund des spitzen Kniewinkels unbequem.

4,2 Innengeräusch

⊖ Auch wenn man an einen Kleinwagen nicht die höchsten Ansprüche hat, enttäuscht der Ignis sowohl bei den Fahr- als auch den Windgeräuschen. Laute, die im Radhaus beispielsweise durch dagegen schlagende Steine

entstehen, werden kaum gefiltert in den Innenraum übertragen. Darüber hinaus steigen die Windgeräusche mit der Fahrgeschwindigkeit deutlich an. Bei Tempo 130 wurde im Innenraum ein Pegel von 71,6 dB(A) gemessen.

3,3 Klimatisierung

Der Ignis Comfort+ ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaatomatik ausgestattet. Zum Serienumfang gehören ebenfalls eine Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben hinten.

⊖ Luftstrom und -richtung lassen sich mit den in der Armaturentafel verbauten Luftdüsen nicht unabhängig voneinander justieren. Darüber hinaus fehlen Luftdüsen unter den Vordersitzen, die für eine schnellere Erwärmung der hinteren Fahrgastzelle sorgen könnten.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen

Der Ignis wird in allen Ausführungen von einem Vierzylinder Ottomotor mit einem Hubraum von 1,2 l und einer Leistung von 66 kW/90 PS angetrieben. Nur in der getesteten Ausstattungsvariante ist der Ignis gegen Mehrpreis zusätzlich mit einem Mild-Hybrid-System (SHVS) erhältlich. In diesem Fall wird beim Bremsen durch den Startergenerator Strom erzeugt und in einer Batterie gespeichert. Beim anschließenden Anfahren und Beschleunigen wird der

Strom zur Unterstützung des Ottomotors und zugunsten des Kraftstoffverbrauchs wieder genutzt.

Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Ignis ein durchschnittliches Ergebnis ein. Sowohl beim Ansprechverhalten im zweiten Gang als auch beim simulierten Überholvorgang landet er im Mittelfeld. Bei den Elastizitätsmessungen zeigt sich der Suzuki im größten Gang schon sehr träge.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Vierzylinder Benzinmotor bietet mit den leichten Vibrationen, die er dauerhaft aufs Lenkrad und die Pedale überträgt, eine durchschnittliche Laufkultur. Dreht man den Motor aus, quittiert er es mit angestrengtem Dröhnen, belastet die Insassen damit aber nicht zu stark.

Trotz der Unterstützung des Generators beim Beschleunigen, fühlt sich der Ignis im unteren Drehzahlbereich nicht sehr agil an - möchte man flotter Vorankommen, braucht es hohe Drehzahlen.

3,5 Schaltung/Getriebe

Das Getriebe könnte insgesamt Feinschliff vertragen. Der Schalthebel ist straff geführt und die Vorwärtsgänge haken, wenn die Schaltgeschwindigkeiten etwas höher liegen. Die Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer beim Schaltzeitpunkt, fällt aber klein und unauffällig aus. Dank serienmäßiger Berganfahrhilfe und zufriedenstellend dosierbarer Kupplung stellt das Anfahren den Fahrer nicht vor Herausforderungen. Die Anschlüsse der fünf Gänge passen, die Gesamtübersetzung wurde allerdings recht

kurz gewählt - der Motor dreht bei Tempo 130 im größten Gang mit 3.500 1/min.

⊖ Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, ungesichert und unsynchronisiert. Er klemmt oft selbst im Stand und es kracht laut im Getriebe, wenn man ihn bereits einlegt, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt.

3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Ignis bietet mit seiner indirekten und auf Störeinflüsse empfindlichen Lenkung eine nur durchschnittliche Fahrstabilität. Der Suzuki reagiert verzögert auf Lenkimpulse und setzt diese in erster Linie erstmal in Karosserieneigung um. Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht sehr hoch. Provoziert man einen Lastwechsel in einer Kurve, drängt zwar leicht das Heck,

im Bedarfsfall regelt das ESP allerdings zuverlässig. Im ADAC Ausweichtest stabilisiert das ESP den Ignis bereits kurz nach dem ersten Anlenken aufgrund der Übersteuerneigung, was zu einem starken Untersteuern und Geschwindigkeitsabbau führt - dabei ist kurzzeitig eine Kurskorrektur nicht möglich.

Durch den Geschwindigkeitsabbau lässt sich der Ignis allerdings problemlos in die ursprüngliche Fahrbahn manövrieren.

Der Geradeauslauf bzw. die Richtungsstabilität wird durch Seitenwind, Fahrbahnverwerfungen und Spurrinnen beeinflusst.

4,0 Lenkung

⊖ Die indirekte Lenkung vermittelt dem Fahrer kein gutes Lenkgefühl. Zudem stellt die Lenkung nicht selbständig in die Mittellage zurück. Die Nulllage selbst lässt sich nicht blind erfüllen und auch der Momentenverlauf ist inhomogen. Zudem spricht die Hinterachse verzögert auf Lenkbefehle an, wodurch sich der für die Kurve benötigte Lenkwinkel nicht eindeutig vorhersehen lässt. Beim Beschleunigen zerran Antriebskräfte an der Lenkung.

3,8 Bremse

Bei der Bremswegmessung liefert der Ignis kein überzeugendes Ergebnis ab. Aus Tempo 100 steht der Suzuki erst nach 38,7 Metern. Darüber hinaus fühlt sich das Bremspedal etwas weich an, wodurch der Druckpunkt nicht perfekt erfühlbar ist.
























2,9 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In der getesteten Ausstattungsvariante bietet der Ignis neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen auch weitere Assistenten sogar serienmäßig an, was eine ordentliche aktive Sicherheitsausstattung im Klassenvergleich bedeutet. Im ADAC Crashtest erreicht der Ignis damit 60 Prozent der möglichen Punkte bei der aktiven Sicherheit - in der Basisausstattung kommt er nur auf 25 Prozent.

⊕ Der Suzuki Ignis Comfort+ besitzt serienmäßig ein kamerabasiertes Notbremssystem. Das System reagiert sowohl auf stehende als auch fahrende Fahrzeuge und kann aufgrund einer autonomen Bremsung Unfälle vermeiden oder zumindest deren Schwere mindern. Bevor das System die Bremsung einleitet, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Während einer Notbremsung wird bereits die Warnblinkanlage aktiviert und dadurch der nachfolgende Verkehr gewarnt. Darüber hinaus gehören eine Müdigkeitserkennung, ein Spurverlassenswarner sowie ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer zum Serienumfang.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Die sinnvollen und sicherheitssteigernden Assistenzsysteme sind nur für die höchste Ausstattungsvariante

verfügbar. Für die drei niedrigeren Varianten sind diese auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest bringt es der Ignis beim Insassenschutz auf gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Vorn reichen die Kopfstützen für Fahrer bis zu einer Größe von knapp 1,90 m.

Schnallen sich Fahrer oder Beifahrer nicht an, werden sie optisch und akustisch ermahnt - der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer in einem Display angezeigt.

⊖ Die hinteren Kopfstützen können nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m herausgezogen werden.

Knieairbags vorn oder Seitenairbags hinten sind nicht erhältlich. Auch ein automatisches Notrufsystem ist für den Ignis nicht erhältlich.

Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen definierten und gut zugänglichen Aufbewahrungsort und können dadurch im Notfall unter Umständen nicht schnell genug erreichbar sein. Darüber hinaus fehlen im Kofferraum sinnvolle Zurrösen zur Ladungssicherung.

3,2 Kindersicherheit

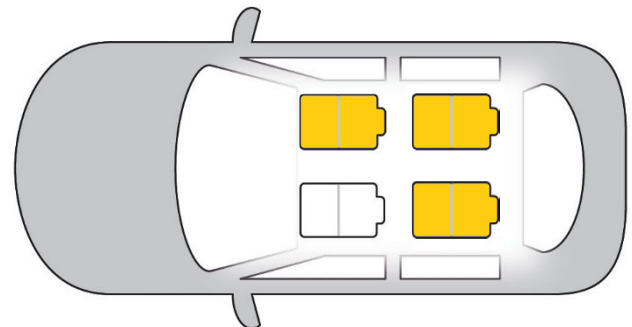
⊕ Laut Bedienungsanleitung dürfen sowohl vorn rechts, als auch im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden - der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar. Auf der Rückbank kann man zur Montage entweder das Isofix-System samt I-Size Kennung nutzen oder die Gurte. Je nach Modell sollte man bei hohen Kindersitzen beachten, dass diese evtl. an den C-Säulen anstehen könnten. Auf dem Beifahrerplatz lassen sich Kindersitze nur mit den Gurten befestigen.

⊖ Auf dem Beifahrerplatz ist der Gurt an der B-Säule recht weit vorn angebracht, wodurch auch der Beifahrersitz zur lagestabilen Montage des Kindersitzes unter Umständen nach vorn hin verschoben werden muss. Dann sollte aber auch bei nach vorn gerichteten Kindersitzen der Beifahrerairbag deaktiviert werden. Im Fond sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig unter dem Polster platziert, was die Montage von Kindersitzen erschwert.

Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn wie hinten sehr hohe Schließkräfte, was ein Verletzungsrisiko birgt. Die Kindersicherung der Fondtüren ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,2 Fußgängerschutz

Mit 67 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest erhält der Ignis in diesem Kapitel keine gute Bewertung. Besonders die Partien über den Scheinwerfern und entlang der A-Säule sowie die seitlichen Motorhaubenkanten bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

⊕ Nur die höchste Ausstattungsvariante beinhaltet den automatischen Notbremsassistent, der ab 5 km/h arbeitet und Kollisionen mit Fußgängern aus bis zu 60 km/h vermeiden kann. Ein Zusammenstoß mit einem Kind, das hinter einem Auto hervorspringt, kann im Test allerdings nur abgemildert werden.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im CO₂-Kapitel fährt der Ignis auch dank des Mild Hybrid Systems ein gutes Ergebnis ein. Mit einer CO₂-Bilanz von 143 g/km erhält der Wagen 36 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Suzuki 4,5 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,4 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen liefert der Ignis ein sehr gutes Resultat ab und erhält 48 Punkte. Da er auch bei der anspruchsvollen Überprüfung der Ergebnisse im realen Straßenverkehr durch ein portables Emissionsmessgerät die guten Prüfstandswerte bestätigt, erzielt er insgesamt 84 Punkte im EcoTest - das entspricht vier von fünf Sternen.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	4,5		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

1,3 AUTOKOSTEN

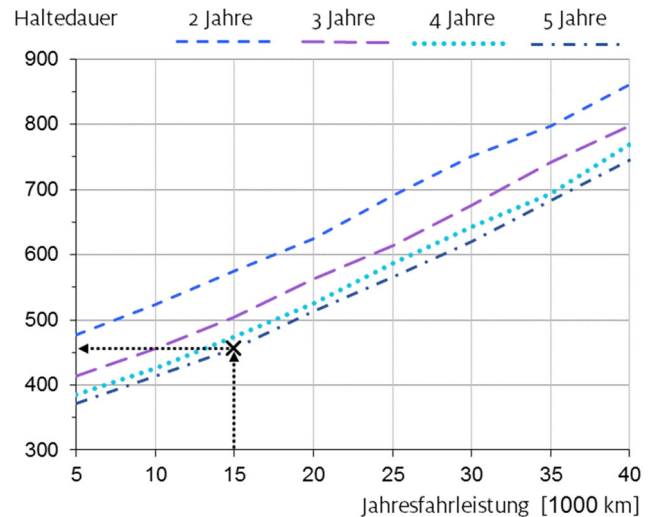
1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Ignis ist zwar in der höchsten getesteten Ausstattungsvariante Comfort+, vor allem im Klassenvergleich, mit einem Preis von 17.040 Euro kein Schnäppchen. Dafür zeigt sich der Testwagen aber sehr gut ausgestattet: Nicht nur eine Klimaautomatik und ein Radio-/Navigationssystem gehören zum Serienumfang, auch LED-Scheinwerfer und sogar ein Notbremsystem. Einzige Option ist die Metallic-Lackierung.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 30 Euro. Zum Service muss der Ignis alle zwölf Monate oder 20.000 Kilometer - somit müssen selbst Wenigfahrer ihr Fahrzeug jährlich warten lassen. Für den Nockenwellenantrieb ist eine wartungsarme Kette zuständig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 456 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242
Leistung [kW (PS)]	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	120/4400
0-100 km/h [s]	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/16
Steuer pro Jahr [Euro]	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	401
Preis [Euro]	11.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6, geregelt	
Hubraum	1.242 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	120 Nm bei 4.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,1 m ² /0,356
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/60 R 16H
Länge/Breite/Höhe	3.700/1.690/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	910/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260/1.100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	32 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Takatsuka

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	14,0/23,4/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Reifengröße Testwagen	175/60 R16 82H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,1/10,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/4,8/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	121 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	880/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/565/1.030 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	195 Euro
Monatliche Gesamtkosten	456 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/16		
Basispreis Ignis 1.2 SHVS Comfort+	17.040 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.490
Km-Stand bei Testbeginn	3.160 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	450 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	3,3
Verarbeitung	4,1	Fahrleistungen	3,2
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	3,5
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	3,6
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	4,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,8
Innenraum	3,4	Sicherheit	2,9
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,7	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot hinten	4,1	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	4,3	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	3,7	Verbrauch/CO ₂	2,4
Federung	3,7	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,8		
Innengeräusch	4,2		
Klimatisierung	3,3		

Stand: April 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand