



Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (61 kW/83 PS)

Suzuki verpasste der dritten Generation des Ignis, dem einzigen SUV der Kleinwagenklasse, im April 2020 eine Modellüberarbeitung mit optischen Veränderungen an Front- und Heckpartie – unverändert bleibt das würfelförmige und kantige Design, womit der Fünftürer im urbanen Großstadtdschungel heraussticht.

Wir testeten den Ignis Comfort+ als Viersitzer, der das maximale Drehmoment von 107 Nm des einzigen verfügbaren 1,2-l-Ottomotors über das Fünfgang-Schaltgetriebe an die Vorderräder überträgt – Allradantrieb ist optional, das stufenlose CVT-Automatikgetriebe sowie ein fünfter Sitzplatz (Not Sitz) sind der höchsten Ausstattungslinie hingegen vorenthalten. Die Laufkultur des Vierzylinder-Saugmotors ist bemerkenswert und macht den kleinen Japaner zu einem angenehmen Begleiter. Kernstück des serienmäßigen Mild-Hybrid-Systems auf 12-V-Basis ist der integrierte Starter-Generator (ISG), der in der Rollphase die Bewegungsenergie zurückgewinnt, den kaum spürbaren Motorstart übernimmt und den Verbrenner bei Beschleunigungsvorgängen unterstützt (zu Gunsten der Fahrdynamik und des Kraftstoffverbrauchs). Da der Verbrenner seine maximale Leistung von 83 PS erst bei 6.000 U/Min. zur Verfügung stellt, muss er oftmals in hohen Drehzahlen betrieben werden. So ist der simulierte Überholvorgang (von 60 auf 100 km/h) im zweiten Gang nach 8,1 s abgeschlossen, im fünften Gang vergehen dafür lange 22,6 s. Das Ergebnis im ADAC Ecotest kann sich durchaus sehen lassen: Der Ignis verbraucht 5,3 l/100 km, was ein ordentlicher Wert ist. Sehr gut ist die Abgasnachbehandlung, sodass es im ADAC Ecotest für vier von fünf Sternen reicht.

Weniger überzeugend sind die Fahreigenschaften des Ignis. Während die Federung insgesamt zufriedenstellend federt, vermittelt die Lenkung wenig Gefühl und der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h ist recht lang. Positiv zu erwähnen ist, dass das ESP im ADAC Ausweichtest (im Gegensatz zum Vor-Facelift) frühzeitig eingreift und das Fahrzeug während des simulierten Ausweichmanövers stabilisiert. Punkten kann der mit einem Grundpreis von 17.507 Euro nicht gerade günstige Japaner bei der Serien- und Sicherheitsausstattung: In der getesteten Ausstattungsvariante sind neben Audio- und Navigationssystem mit sechs Lautsprechern auch Klimaautomatik, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Spurhalteassistent sowie ein Notbremssystem immer an Bord. **Konkurrenten:** keine.

+ umfangreiche Sicherheitsausstattung, verschiebbare Rücksitzbank, LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung Serie, Mild-Hybrid-System serienmäßig

- langer Bremsweg, geringes Platzangebot im Fond, lauter Innenraum, hohe Schließkräfte der elektrischen Fensterheber

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

Familie **3,5**

Stadtverkehr **2,7**

60+ **Senioren** **2,4**

Langstrecke **3,5**

Transport **3,5**

Fahrspaß **3,5**

Preis/Leistung **2,1**

Ecotest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 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.

⊕ Farblich abgesetzte Applikationen lassen das Interieur frisch und peppig wirken. Im Zubehör-Katalog sind Seitenschutzleisten erhältlich, die bei kleineren Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen.

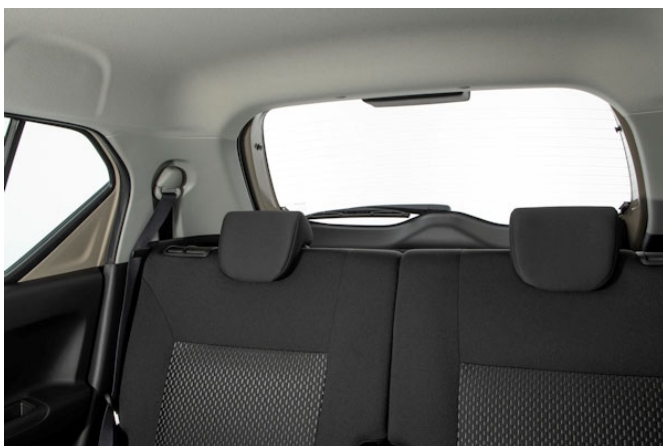
3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,3 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 32 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 600 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 430 kg – das reicht für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf der serienmäßigen Reling für das Dach kann man bis zu 50 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls 50 kg betragen, für einen Fahrradträger mit einem E-Bike sollte das reichen. Ein Anhänger darf bis zu 1.000 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur bis zu 400 kg sein.

3,6 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 ist je nach Ausstattungsvariante (ab Comfort) eine Rückfahrkamera



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

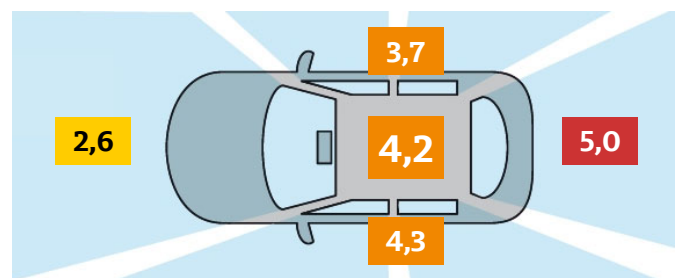
⊖ Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere und komfortablere Alternative. Weder der Motorraum noch der Unterboden sind von unten verkleidet. Dadurch kann das Aggregat leicht verschmutzen. Zudem würden aerodynamische Optimierungen Luftverwirbelungen reduzieren und sich somit positiv auf Geräuschemissionen und Kraftstoffverbrauch auswirken. Auch der Innenraum offenbart Schwächen: Der Bodenteppich fühlt sich billig an, die Mittelkonsole wackelt etwas und die verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und kratzempfindlich.

⊕ Mit den kompakten Außenmaßen erweist sich der fünftürige Ignis als wendiges Stadtfahrzeug – der gemessene Wendekreis beträgt 10,2 m.

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

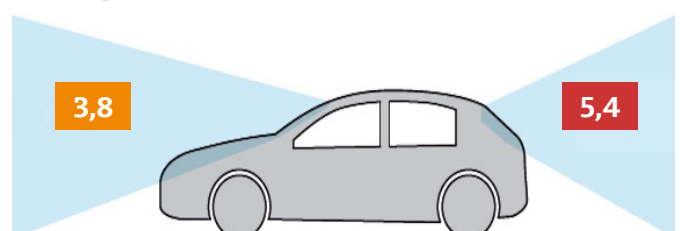
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



serienmäßig. Hervorzuheben ist, dass alle Ausstattungen mit LED-Abblend- und Fernlicht ausgestattet sind. Die Lichtstärke dürfte zwar etwas höher sein, Reichweite und Lichtfarbe sind angenehm. Die Bremslichter besitzen ebenfalls LED-Technik und sind dadurch sowohl reaktionsschnell als auch gut wahrnehmbar.

⊖ Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Hier sollte man darauf achten, eine der

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Fahrersitz liegt dank der leicht erhöhten Karosserie mit 51 cm über der Fahrbahn in einer bequemen Einstiegshöhe, die Schweller vorn stören beim Einsteigen nicht übermäßig. In den Fond gelangt man nicht ganz so bequem. Hinderlich sind hier der eingeschränkte Platz im Fußraum und der in den Türausschnitt ragende Radlauf. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die leichten Türen selbst an Steigungen an jeweils drei Positionen gut. Betätigt man den Fernlichthebel beim Aussteigen, beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit.

⊖ Der Ignis ist in der getesteten Ausstattungsvariante

3,6 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen fällt erwartungsgemäß gering aus. Bis zur Abdeckung können lediglich 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 (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 565 l und bis unter das Dach 1.030 l in das Ladeabteil. Der Kofferraum fällt beim Fünfsitzer und bei Fahrzeugen mit Allradantrieb etwas geringer aus.

⊕ Durch Verschieben der Rücksitzbank nach vorn kann das verfügbare Volumen vergrößert werden – zu Lasten der

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Sperrigere Gegenstände lassen sich nur bedingt in den Kofferraum laden. Die Kofferraumöffnung fällt zwar hoch aus, besitzt allerdings lediglich eine durchschnittliche Breite.

⊖ Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis zu einer Körpergröße von circa 1,85 m aufrecht stehen. Zudem sollte man auf seinen Kopf achten, da man ihn sich leicht am abstehenden Heckklappenschloss stoßen kann. Die Ladekante liegt 75 cm über der Fahrbahn und 24 cm über

2,5 Kofferraum-Variabilität

höheren Ausstattungsvarianten inklusive Rückfahrkamera auszuwählen. Da die LED-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 problematisch ist. Annehmlichkeiten wie automatisch abblendende Spiegel, zusätzliche asphärische Bereiche in den Außenspiegeln oder Parksensoren sind ab Werk nicht erhältlich. Trotz serienmäßiger Nebelscheinwerfer ist keine Abbiegelicht-Funktion realisiert.

serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist, dass das Keyless-System beim Suzuki-Händler dauerhaft deaktiviert werden kann. Dann lässt sich das Fahrzeug ausschließlich mit den Tasten der Funkfernbedienung öffnen und schließen. Einen Haltegriff am Dachhimmel, der das Ein-/Aussteigen erleichtert, gibt es ausschließlich für den Beifahrer.

Beinfreiheit im Fond.



Mit 230 l Volumen liegt die Kofferraumgröße auf klassenüblichem Niveau.

dem Kofferraumboden – dadurch muss man das Gepäck sowohl beim Be- als auch beim Entladen weit anheben. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht eine große Stufe am Kofferraumboden. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich mittig geteilt umklappen – das ist sowohl aus dem Innenraum als auch vom Kofferraum aus ohne große Mühe möglich.

⊖ Zum Verstauen kleiner Utensilien beziehungsweise zur Sicherung von Gepäckstücken fehlen Fächer oder Netze.

3,4 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Das Cockpit des Ignis zeigt sich mit dem klar gezeichneten Kombiinstrument, dem hoch angesetzten Hauptdisplay und den wenigen Schaltern am Klimabedienteil klar strukturiert und übersichtlich gestaltet. Das Infotainmentsystem samt Touchscreen muss ohne Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie einen Drehregler zur Einstellung der Lautstärke auskommen. Darüber hinaus muss die Menüführung im Detail erlernt werden, sodass man eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt. Immerhin befinden sich am Lenkrad zusätzliche Lautstärketasten. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick während der Fahrt weit von der Fahrbahn abwenden muss, um Einstellungen vorzunehmen. 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 ab Werk, sondern lediglich über den Zubehörkatalog.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen und der Schalthebel ist tief angeordnet. Lediglich der fahrerseitige Fensterheberschalter ist beleuchtet und der elektrische Fensterheber der Fahrertür besitzt eine Abwärtsautomatikfunktion. Die Fahrzeugbeleuchtung im

Innenraum fällt insgesamt spärlich aus. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, um die Türgriffe zu erreichen. Die berührungssensitiven Flächen am linken und rechten Rand des Touchdisplays beispielsweise zur Anpassung der Lautstärke oder zur Aktivierung des Spracheingabesystems sind gewöhnungsbedürftig.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum liegen auf einem recht überschaubaren Niveau. Auch bei der Funktionalität des Fahrerplatzes kann der Ignis nicht wirklich punkten.

2,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die höchste Ausstattungsstufe bietet serienmäßig ein Audio-System mit sechs Lautsprechern inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Lenkradbedienung. Zur Smartphone-Anbindung stehen Apple CarPlay und Android

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

⊖ Ein CD-Laufwerk ist der Ausstattungsvariante Club vorbehalten.

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.

⊕ Auf dem Fahrersitz haben Personen bis 1,90 m genügend Beinfreiheit, wenn man diesen vollständig nach hinten

schiebt. Die Kopffreiheit reicht für weitaus Größere. Das ansonsten großzügige Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett etwas getrübt.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Sitzreihe ist das Platzangebot eingeschränkt. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit für rund 1,80 m große Passagiere, die Kopffreiheit ist hier noch nicht erschöpft. Die Innenbreite ist recht gering, das Raumgefühl wird zudem durch die hohe und nach hinten ansteigende Seitenlinie sowie durch die schmalen Seitenfenster beeinträchtigt. Darüber hinaus befindet sich der Kopf direkt neben der C-Säule und man stößt auch im Fond mit den Ellbogen an die Seitenverkleidung.

4,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die verschiebbare Rücksitzbank mit den neigungsverstellbaren und geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Das Handschuhfach besitzt ein kompaktes Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

⊖ Ablagemöglichkeiten gibt es weder in der ersten noch in der zweiten Sitzreihe in praktischer Anzahl und Größe. Für



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

Fahrer und Beifahrer gibt es zwar kleine Türfächer in denen selbst 1-l-Flaschen Platz finden, allerdings gibt es keine geschlossene Ablagemöglichkeiten, um Gegenstände vor neugierigen Blicken zu schützen. Für die hinten Sitzenden ist lediglich eine Lehnentasche am Beifahrer-, nicht aber am Fahrersitz vorhanden. Türfächer fehlen hier gänzlich.

3,4 KOMFORT

3,0 Federung

Der Ignis bietet mit dem konventionellen Standardfahrwerk (Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und McPherson-Federbeinen vorn und Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern hinten) einen für seine Fahrzeugklasse ordentlichen Federungskomfort. Er ist recht weich abgestimmt, wirkt im Allgemeinen allerdings durchaus harmonisch bei

gemütlicher Fahrweise. Eine Sänfte ist der Ignis allerdings nach wie vor nicht, da grobe Unebenheiten deutlich bis zu den Insassen vordringen. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel, Fahrbahnverwerfungen oder auch Querfugen werden nicht sonderlich fein absorbiert.

3,9 Sitze

Während sich der Fahrersitz auch in der Höhe einstellen lässt, gibt es für den Beifahrer abgesehen von der obligatorischen Längs- und Lehnenneigungseinstellung keinerlei Anpassungsmöglichkeiten. Die Sitze sind vorn zufriedenstellend konturiert. Die Lehnen bieten im Lendenbereich eine passable Unterstützung, im Schulterbereich dürfte der Halt ausgeprägter sein. Die Sitzflächen vorn sind etwas kurz, aber ordentlich konturiert. Die Sitzposition ist durchschnittlich, eine Mittelarm-

lehne ist lediglich über den Zubehörcatalog erhältlich. Die Armablagen an der Türverkleidung sind hart und unbequem.

⊖ Die Rückbank besitzt kaum Kontur, ist hart und der Seitenhalt ist schlecht. Die Sitzposition ist zudem aufgrund der ungünstigen Lehnenneigung (trotz Verstellmöglichkeit) auf längeren Etappen unbequem.

3,9 Innengeräusch

Auch wenn man an einen Kleinwagen nicht die höchsten Ansprüche stellt, zählt der kleine Japaner nicht gerade zu den Leisetretern. Gerade die auftretenden Fahr- als auch Windgeräusche belasten die Insassen. Darüber hinaus steigen die Wind-

geräusche mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit weiter an. So wurde bei Tempo 130 im Innenraum ein Pegel von 70,9 dB(A) gemessen.

3,2 Klimatisierung

Der Ignis ist in der Ausstattungsvariante Comfort+ serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik samt Pollenfilter ausgestattet. Zum Serienumfang gehören ebenfalls eine Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule. Luftdüsen unter den Vordersitzen sorgen für eine schnellere

Klimatisierung der hinteren Fahrgastzelle.

⊖ Luftmenge und -richtung lassen sich mit den in der Armaturentafel verbauten Luftdüsen nicht unabhängig voneinander einstellen.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen

Der Ignis wird in allen Ausführungen von einem Vierzylinder-Ottomotor mit einem Hubraum von 1,2 l und einer Leistung von 83 PS angetrieben. Der Saugmotor erzeugt ein maximales Drehmoment von 107 Nm und das SUV ist zusätzlich mit einem Mild-Hybrid-System ausgestattet. Beim Ausrollen wird durch den integrierten Startergenerator (ISG) Strom erzeugt und in einer Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Beim anschließenden Anfahren und Beschleunigen wird der Strom zur

Unterstützung des Ottomotors und zugunsten des Kraftstoffverbrauchs eingesetzt. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Ignis dennoch ein lediglich durchschnittliches Ergebnis ein. Sowohl beim Ansprechverhalten (2,3 s von Tempo 15 auf 30) im zweiten Gang als auch beim simulierten Überholvorgang (8,1 s von Tempo 60 auf 100) landet er im Mittelfeld. Die Elastizitätsmessungen bescheinigen dem Suzuki im fünften Gang träge Fahrleistungen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Sauger bietet eine angenehme Laufkultur. Dreht man den Motor aus, quittiert er es mit angestrengtem Dröhnen, das aber nicht zu laut. Trotz der Unterstützung des integrierten Starter-Generators beim Beschleunigen fühlt sich

der Ignis im unteren Drehzahlbereich wenig agil an – möchte man flotter Vorankommen, sind hohe Drehzahlen erforderlich.

3,4 Schaltung/Getriebe

Das Getriebe könnte insgesamt etwas Feinschliff vertragen. Der Schalthebel ist straff geführt, bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge jedoch. Dank serienmäßiger Berganfahrhilfe und zufriedenstellend dosierbarer Kupplung stellt das Anfahren den Fahrer nicht vor große Herausforderungen. Die Anschlüsse der fünf Gänge passen, die Gesamtübersetzung wurde allerdings recht kurz gewählt – der Motor dreht bei Tempo 130 im größten Gang bereits mit 3.500 1/min.

⊕ Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei und startet den Motor erstaunlich sanft.

⊖ Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, ungesichert und unsynchronisiert. Er klemmt oft (selbst im Stand) und es kracht im Getriebe, sollte er bereits vor dem Stillstand des Fahrzeugs eingelegt werden. Die Anzeige des empfohlenen Gangs im Kombiinstrument (Gangempfehlung) fällt recht klein aus und ist daher etwas unauffällig.

3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der kleine Suzuki bietet mit seiner indirekten Lenkung eine nur durchschnittliche Fahrstabilität. Der Suzuki reagiert verzögert auf Lenkimpulse und setzt diese zunächst in Karosserieneigung (Wanken) um. Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht besonders hoch. Provoziert man einen Lastwechsel in einer Kurve, drängt zwar leicht das Heck, im Bedarfsfall regelt das ESP allerdings zuverlässig. Im ADAC Ausweichtest gibt der Ignis ein ordentliches Bild ab.

Der Kleinwagen neigt beim starken und schnellen Anlenken zum Übersteuern, allerdings greift das ESP frühzeitig ein und hält das Fahrzeug in der Spur. Beim anschließenden Gegenlenken schiebt der Ignis über die Vorderräder etwas nach außen, bleibt allerdings beherrschbar. Der Geradeauslauf beziehungsweise die Richtungsstabilität wird durch Seitenwind, Fahrbahnverwerfungen und Spurrinnen deutlich beeinflusst.

3,5 Lenkung

Die indirekte Lenkung vermittelt dem Fahrer kein gutes Lenkgefühl und der Momentenverlauf ist durch Rastereffekte inhomogen. Das Lenkrad kehrt nicht selbst- und vollständig in die Mittellage zurück und die Nulllage lässt sich zudem nicht einwandfrei erfühlen. Die Hinterachse reagiert verzögert auf Lenkbefehle, wodurch sich der für die Kurve benötigte Lenkwinkel nicht eindeutig abschätzen lässt. Beim Rangieren ist viel Kurvelaufwand erforderlich: um von links nach rechts zu lenken, sind über 3,5 Umdrehungen erforderlich.

4,2 Bremse

Die Verzögerungsleistung der Motorbremse (Rollphase) ist durch die Rekuperation des Mild Hybrid Systems vom Ladezustand der Lithium-Ionen-Batterie abhängig – kann die Batterie noch zusätzliche Energie speichern, ist die Verzögerung durch die höhere Rekuperationsleistung ausgeprägter als bei vollgeladener Batterie.























⊖ Bei der Bremswegmessung liefert der Japaner kein überzeugendes Ergebnis ab. Der Suzuki steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Messungen) erst nach 39,9 m. Zum Vergleich: Der etwas schwerere Hyundai i10 steht bereits nach 33,3 m – in die Differenz-Lücke passt locker der XXL-Campingbus VW Grand California 600. Darüber hinaus fühlt sich das Bremspedal etwas weich an, wodurch der Druckpunkt nicht perfekt erfühlbar ist.

2,7 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante Comfort+ bietet der Ignis neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen auch serienmäßig ein kamerabasiertes Notbremssystem, sodass er eine passable aktive Sicherheitsausstattung bietet. Das System reagiert sowohl auf stehende als auch fahrende Fahrzeuge und kann mit einer autonomen Bremsung Unfälle vermeiden oder zumindest deren Schwere mindern. Bevor das System die Bremsung einleitet, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Darüber hinaus gehören eine Müdigkeitserkennung, ein Spurverlassenswarner sowie ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer zum Serienumfang. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz aktiviert und dadurch der nachfolgende Verkehr gewarnt.

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/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm bringt es der Ignis beim Insassenschutz auf gute 87 Prozent der möglichen Punkte (Test: 11/2016). Insgesamt fährt der Japaner ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Wie in dieser Klasse üblich bietet der Ignis Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. 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. Auch ein automatisches Notrufsystem ist für den Suzuki 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 stabilen Ladungssicherung über Kreuz.

3,0 Kindersicherheit

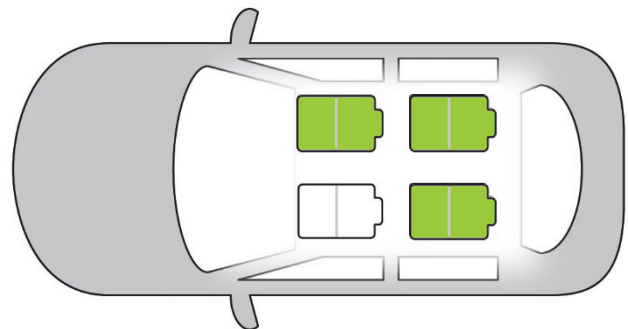
Für die Kindersicherheit bekommt der Ignis bei den ADAC Crashtests gemäß Euro NCAP 79 Prozent der erreichbaren Punkte – ein befriedigendes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen sowohl vorn rechts als auch im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden – der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar. Auf der Rückbank kann man zur Montage entweder das Isofix-System samt iSize-Kennung nutzen oder die Gurte. Je nach Kindersitz sollte man bei hohen Ausführungen beachten, dass diese eventuell an den C-Säulen anstehen könnten. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze lediglich mit den Gurten befestigen.

⊖ Auf dem Beifahrerplatz ist der Gurt an der B-Säule recht weit vorn angebracht, wodurch der Beifahrersitz zur lagestabilen Montage des Kindersitzes unter Umständen nach vorn verschoben werden muss. Dann sollte selbst bei nach vorn gerichteten Kindersitzen der Beifahrerairbag deaktiviert werden. Im Fond sind die Gurtankpunkte ungünstig unter dem Polster platziert, was die Montage von Kindersitzen erschwert. Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn wie hinten sehr hohe Schließkräfte, was ein Einklemm- und Verletzungsrisiko birgt. Die Kindersicherung der Fondtüren ist

selbst von Kinderhänden zu leicht bedienbar. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

2,4 Fußgängerschutz

Mit 77 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält der Ignis in diesem Kapitel eine zufriedenstellende Bewertung. Besonders die Bereiche über den Scheinwerfern und entlang der A-Säulen sowie die seitlichen Motorhaubenkanten bergen ein hohes Verletzungsrisiko für angefahrene Personen.

⊕ Die höchste Ausstattungsvariante beinhaltet serienmäßig den automatischen Notbremsassistenten, der ab 5 km/h arbeitet und Kollisionen mit Fußgängern aus bis zu 60 km/h vermeiden oder zumindest abmildern kann.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Im CO₂-Kapitel fährt der Ignis auch dank des Mild-Hybrid-Systems ein ansehnliches Ergebnis ein. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter Super auf 100 Kilometer. Mit einer CO₂-Bilanz von 148 g/km erhält das SUV 34 Punkte in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Suzuki 4,4 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen liefert der Ignis ein sehr gutes Resultat ab und erhält 49 Punkte. Da er auch bei der anspruchsvollen Überprüfung der Ergebnisse im realen Straßenverkehr durch ein portables Emissionsmessgerät die guten Prüfstandswerte bestätigt, erzielt er insgesamt 83 Punkte im ADAC Ecotest – das entspricht vier von fünf Sternen.

1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Ignis ist in der getesteten Ausstattungsvariante Comfort+, vor allem im Klassenvergleich, mit einem Preis von 17.507 Euro wahrlich 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 Notbremssystem. Als aufpreispflichtige Optionen gibt es die

Verbrauch

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

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

Landstraße	4,9		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,3		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Metallic-Lackierung sowie den Allradantrieb.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 62 Euro (nach WLTP-CO₂-Wert) und die Versicherungseinstufungen (KH: 14, VK: 18, TK: 20) sind nicht zu teuer. Zum Service muss der Ignis alle zwölf Monate oder 20.000 km – somit müssen selbst Wenigfahrer ihr Fahrzeug jährlich warten lassen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ignis 1.2 Dualjet Hybrid Club
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197
Leistung [kW (PS)]	61 (83)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	107/2800
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	89
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	15.080

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-Zyl. Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	61 kW/83 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	107 Nm bei 2.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b. l
CO ₂ -Ausstoß	89 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/60 R16H
Länge/Breite/Höhe	3.700/1.690/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	935/395 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 oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Sagara

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4.+5. Gang)	14,3/22,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,9 m
Reifengröße Testwagen	175/60 R16 82H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,2/10,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,4/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	600 km
Innengeräusch 130 km/h	70,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	900/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	230/565/1.030 l

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

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten	477 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20		
Basispreis Ignis 1.2 Dualjet Hybrid Comfort+	17.507 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.04.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	18.391 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.381 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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-/Lichtsensoren	176 Euro/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 (50 : 50)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	585 Euro
Metalllackierung	ab 487 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: Oktober 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer