



## Suzuki Ignis 1.2 SHVS Comfort+

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Der Ignis - ein Micro SUV, das entweder mit Front- oder Allradantrieb und stets mit einem 1,2 l Ottomotor erhältlich ist. 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 zu haben. Darüber hinaus speichert das SHVS Bremsenergie, die beim Beschleunigen den Verbrennungsmotor zugunsten des Kraftstoffverbrauchs unterstützt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im EcoTest verbraucht der Ignis 5,2 l/100 km, was absolut betrachtet ein noch guter Wert ist. Zudem überzeugt die Abgasnachbehandlung - das Resultat im EcoTest sind vier von fünf Sternen. Weniger überzeugend sind hingegen die Fahreigenschaften. Während die Federung des Ignis zum Herbst 2017 überarbeitet wurde und dadurch im Vergleich zum ersten Modelljahr etwas komfortabler und insgesamt zufriedenstellend federt, kann der Ignis bei der Fahrstabilität keine Glanzpunkte setzen. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer wenig Gefühl und lässt sich darüber hinaus von Fahrbahnunebenheiten beeinflussen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das Fahrverhalten aufgrund von recht spät regelndem ESP für den Fahrer anspruchsvoll - hier sollte Suzuki nachbessern. Mit der Motorleistung kann man im Stadtverkehr gut leben, auf der Autobahn wirkt der Ignis aber träge. Punkten kann der mit einem Grundpreis von 17.240 Euro nicht ganz günstige Japaner allerdings bei der Serien- und Sicherheitsausstattung: In der getesteten Ausstattungsvariante sind neben Audio-/Navigationssystem auch LED-Scheinwerfer und ein Notbremssystem ab Werk an Bord - das bietet kaum ein anderer Kleinwagen. **Konkurrenten:** Fiat Panda.

- ⊕ umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, verschiebbare Rücksitzbank, LED Scheinwerfer Serie (ausstattungsabhängig)
- ⊖ anspruchsvoll im ADAC Ausweichtest, langer Bremsweg, geringes Platzangebot im Fond, lauter Innenraum

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,5</b>
	Stadtverkehr	<b>2,6</b>
	Senioren	<b>2,3</b>
	Langstrecke	<b>3,7</b>
	Transport	<b>3,5</b>
	Fahrspaß	<b>4,1</b>
	Preis/Leistung	<b>2,1</b>

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 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 Ecotest-Verbrauchs ermittelte Reichweite beträgt nur rund 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 Lichtstärke dürfte zwar etwas höher sein, Reichweite und



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ 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 Applikationen lassen das Interieur frisch und peppig wirken.

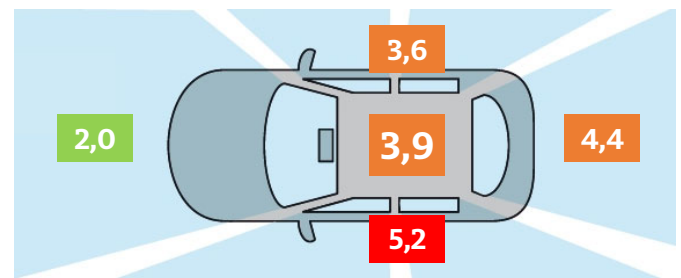
⊕ Mit den kompakten Außenmaßen erweist sich der Ignis als wendiges Stadtfahrzeug - der gemessene Wendekreis beträgt 10,2 m.

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

Lichtfarbe sind aber angenehm. Die Bremslichter besitzen ebenfalls LED-Technik und sind dadurch sowohl reaktionsschnell als auch gut wahrnehmbar.

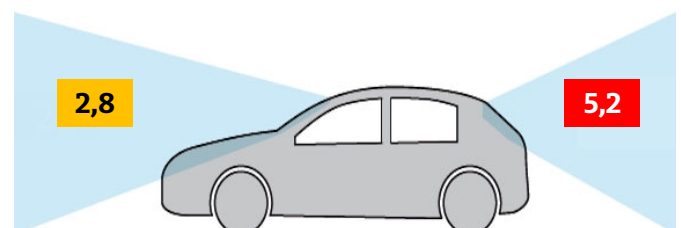
### Rundumsicht

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-

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.

### 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](http://www.adac.de/keyless)), lässt es sich beim Suzuki-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 mit 50 cm über der Fahrbahn in einer bequemen Einstiegshöhe. Zudem fallen die Schweller vorn

schmal aus und auch die Höhe 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.

### 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 565 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis unter das Dach 1.030 l in das Ladeabteil.



Mit 230 l Volumen liegt die Kofferraumgröße auf klassenüblichem Niveau.

### 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 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.

### 2,6 Kofferraum-Variabilität

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

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

## 3,4 INNENRAUM

### 3,3 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. 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 auf dem Lenkrad zusätzliche Lautstärkeknöpfe. Das Klimaanlagebedienteil ist tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick während der Fahrt weit von der Fahrbahn abwenden 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 und auch die Pedale sind nicht optimal. Der Platz um das Gaspedal wird durch die Mittelkonsole eingeschränkt und am Bremspedal fehlt ein Unterrutschschutz.

### 3,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Während es für die Basisversion nur eine Radio-vorbereitung 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 Android Auto zur Verfügung.

### 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.

### 4,1 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Sitzreihe ist das Platzangebot eingeschränkt.

Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Abwärtsautomatikfunktion 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.



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

Neben einem USB- findet man auch einen AUX-Anschluss an Bord.

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



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



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 praktischer Anzahl und Größe. So gibt es für die hinten Sitzenden beispielsweise nur eine Lehnentasche am Beifahrer-, nicht aber am Fahrersitz.

## 3,6 KOMFORT

### 3,3 Federung

Suzuki hat das zur Modelleinführung stöbige Fahrwerk zum Herbst 2017 merklich verbessert - den Fortschritt merkt man in allen Geschwindigkeitsbereichen. Eine Sänfte ist der Ignis nach wie vor nicht, die Federung reicht aber Unebenheiten nicht mehr so stark bis zu den Insassen

durch und wirkt im Allgemeinen nicht so unharmonisch. Dennoch werden vor allem Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel, Fahrbahnverwerfungen oder auch Querfugen nicht sonderlich fein absorbiert.

### 3,9 Sitze

Während sich der Fahrersitz 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 zufriedenstellende Unterstützung, im Schulterbereich dürfte der Halt aber etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen vorn sind etwas kurz,

aber ordentlich konturiert. Die Sitzposition ist durchschnittlich, es fehlen aber Mittelarmlehnen. 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 71,3 dB(A) gemessen.

### 3,3 Klimatisierung

Der Ignis Comfort+ ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik 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.

## 3,2 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 (2,3 s von Tempo 15 auf 30) im zweiten Gang als auch beim simulierten Überholvorgang (7,6 s von Tempo 60 auf 100) landet er im Mittelfeld. Bei den Elastizitätsmessungen zeigt sich der Suzuki im größten Gang 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.

### 3,4 Schaltung/Getriebe

Das Getriebe könnte insgesamt etwas Feinschliff vertragen. Der Schalthebel ist straff geführt, bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge aber. Die Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer, 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 einlegt und das Fahrzeug noch nicht vollkommen steht.

## 4,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,3 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 gibt der Ignis kein souveränes Bild

ab. Der Kleinstwagen neigt beim starken und schnellen Anlenken zum Übersteuern. Nur ein gekonnter Lenkeingriff des Fahrers sowie das ESP verhindern ein Schleudern. Der starke ESP-Eingriff führt aber auch zu starkem Untersteuern und zu Geschwindigkeitsabbau - dabei ist kurzzeitig eine Kurskorrektur nicht möglich.

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

### 4,2 Lenkung

⊖ Die indirekte Lenkung vermittelt dem Fahrer kein gutes Lenkgefühl. Zudem stellt die Lenkung nicht selbstständig 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 zerren Antriebs-

kräfte an der Lenkung.

Beim Rangieren ist viel Kurbelaufwand nötig: um von links nach rechts zu lenken, sind über 3,5 Umdrehungen erforderlich.

## 4,5 Bremse

⊖ Bei der Bremswegmessung liefert der Ignis kein überzeugendes Ergebnis ab. Aus Tempo 100 steht der Suzuki erst nach 40,9 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, 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 mit 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 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 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 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.

### 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

### 3,2 Fußgängerschutz

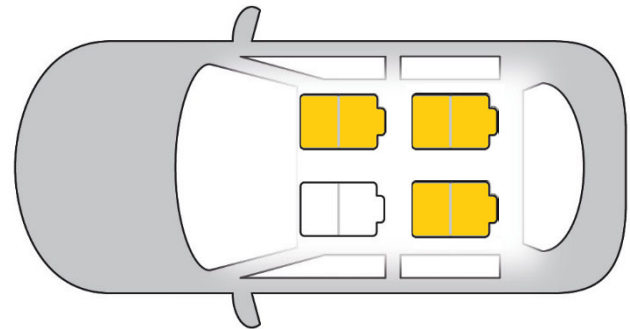
Mit 67 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest erhält der Ignis in diesem Kapitel keine gute Bewertung. Besonders die Partien über den Scheinwerfern und entlang der A-Säule sowie die seitlichen Motorhaubenkanten bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

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.

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)

⊕ Nur die höchste Ausstattungsvariante beinhaltet den automatischen Notbremsassistenten, 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/CO<sub>2</sub>

⊕ Im CO<sub>2</sub>-Kapitel fährt der Ignis auch dank des Mild Hybrid Systems ein gutes Ergebnis ein. Mit einer CO<sub>2</sub>-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.

## 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 17.240 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.

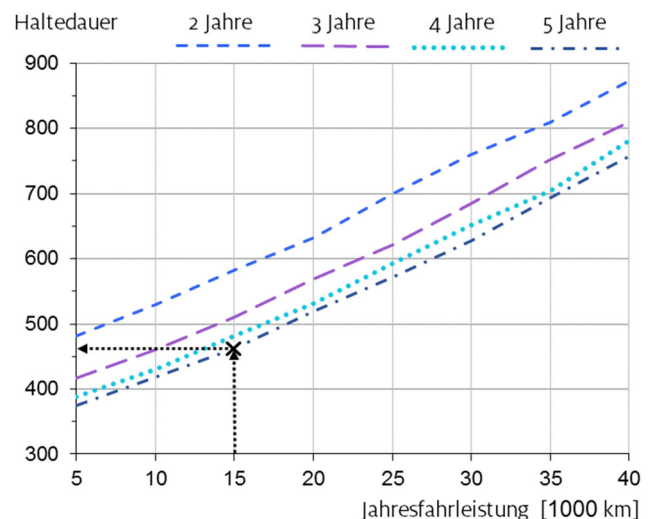
### Verbrauch

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

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 462 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ignis 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 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/17
Steuer pro Jahr [Euro]	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	414
Preis [Euro]	12.740

## 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 Hybridmotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6c (NEFZ), 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 <sub>2</sub> -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,1 m <sup>2</sup> /0,36
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/60 R16 H
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)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	13,3/21,2/,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	40,9 m
Reifengröße Testwagen	175/60 R16 82H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,2/10,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/4,8/6,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	121 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	71,3 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)

<b>Betriebskosten</b>	<b>96 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>59 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>197 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	462 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/17		
Basispreis Ignis 1.2 SHVS Comfort+	17.240 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.01.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.746 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**1,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,2</b>
Verarbeitung	4,1	Fahrleistungen	3,2
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	3,4
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>4,0</b>
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	4,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	4,5
<b>Innenraum</b>	<b>3,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,9</b>
Bedienung	3,3	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	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,8</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,4
Federung	3,3	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,9		
Innengeräusch	4,2		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Juni 2018

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