



## Suzuki Ignis Sport Fahrvergnügen

Autotest | Der Suzuki Ignis wurde vor kurzem einem Facelifting unterzogen. Das Äußere ist angepasst, aber auch die Änderungen unter der Karosserie des Autos sind völlig in. Gleichzeitig hat Suzuki auch eine komplett neue Ausführung zum Programm hinzugefügt: den Ignis Sport. Dieser kommt vom Rallye-Auto, womit die Marke in der Junior-WRC Kategorie teilnimmt. Was wäre ein besserer Test für diesen sportlichen Newcomer als eine Fahrt zur Rallye von San Remo?

Nach dem Facelifting hat der Ignis ein schärferes Gesicht bekommen und nimmt damit Abschied von dem etwas sensibel aussehendem Vorgänger. Die Verwirrung ist deswegen so groß, weil der Ignis Sport dem Vorgänger wie ein Ei dem anderen gleicht. Der Grund dafür ist, dass die sportliche Variante in einer anderen Fabrik als die "gewöhnliche" Ausführung gebaut wird. Aus diesem Grund hat der Ignis Sport keine Scheinwerfer mit scharfen Formen, keinen Kühlergrill mit einem großen Logo darauf und keine Breitstrahler in der Stoßstange. Aber der Ignis Sport bietet dafür andere "high lights". Es fängt an mit weißen Felgen, breiten Radkasten, kräftigem Dachspoiler und Recaro-Sportsitzen mit auffallend gelber Gaze in den Kopfstützen. Das Testauto ist außerdem mit dem gleichen Aufkleberpaket wie das Ignis Super 1600 Rallye-Auto ausgestattet. Es ist der sportliche neue Ignis.



### Innenraum

Die Route beginnt mit einer Fahrt nach Monaco, wo sich die Rallye-Fahrer von San Remo präsentieren sollten. Die Foto-Ausrüstung passt problemlos in den Kofferraum. Dieser ist einfach zu erreichen und bietet

durchschnittlichen Platz für ein Auto von diesem Umfang. Jedoch fällt auf, dass der praktische "Doppelboden" mit zusätzlichen Ablagen aus dem früher gefahrenen Ignis in diesem sportlichen Exemplar fehlt. Die Anzahl von Fächern, Ablagen und Becherhalter ist ausreichend, so dass das Auto schnell für die Reise "eingerichtet" ist. Nur das Handschuhfach ist so klein, dass es nur mit dem Anleitungsbuch schon fast voll ist.

Diverse Teile des Armaturenbretts sind Hinweis auf den sportlichen Charakter, ausgeführt in einem Karbonfiber-Muster. Der Tacho und der Drehzahlmesser sind mit weißen Zifferblättern ausgestattet, wobei die Skala des Tachos die optimistischen 240 Km/h erreicht. Das Lenkrad und der Schaltknüppel sind mit Leder bezogen und liegen angenehm in der Hand. Die so auffallenden Sportsitze sind nicht nur schön, sondern auch nach einer langen Fahrt noch immer bequem. Die Klimaanlage ist standard.

## Langstrecke

Auf der Autobahn funktioniert der Ignis Sport lobenswert. Das Nebengeräuschniveau ist niedrig und deswegen auch auf der Langstrecke nicht ermüdend. Bei Geschwindigkeiten über 130 Km/h klingt der Motor besonders sportlich und das erzeugt beim Fahrer das Gefühl, einen echten Sportwagen zu fahren. Der Ton bleibt dabei so bescheiden, dass er nie störend wird. Einmal im Gebirge angekommen, scheint der Ignis zuerst kein "Kletterer" zu sein. Auf einem ziemlich großen Hügel ist die Höchstgeschwindigkeit im 5.Gang (mit angeschalteter Klimaanlage) knappe 100 Km/h.

Der Ignis Sport erzielt wirklich solide Leistungen, aber auf ganz ungewöhnliche Weise. Der Konstrukteur hat sich deutlich für den Charakter eines handlichen Stadtautos entschieden. Auch der Ignis Sport muss gutmütig sein und einen ruhigen Fahrstil mit niedrigem Kraftstoffverbrauch belohnen. Deswegen ist sportliche Kraft nur dann vorhanden, wenn der Fahrer ausdrücklich danach verlangt.

## Monte Carlo

Sobald der Motor mehr als 4.000 U/min erreichen

darf, ist es, als ob ein fast im Schlaf eingesunkener Athlet plötzlich mitten im Wettkampf erwacht und er es mit einer Aufholjagd gut machen will. Dann ist der Ignis Sport kein braves Stadtauto mehr, sondern ein gieriger Tourenmacher, der nichts anderes als spielen will.

Obwohl die Lenkung nicht besonders präzise oder direkt ist, ist die Reaktion auf jede Radbewegung immer vorhersehbar und vertrauenerweckend. Im Vergleich mit dem standard Ignis, ist das Fahrgestell dieser Sportausführung um 2 cm verringert worden und das merkt man ganz deutlich in den Kurven. Die perfekt ausgeglichene Reaktion auf Lenken, Bremsen und Schalten trägt merklich zum Fahrvergnügen bei. Außerdem ist eine solch gute Kommunikation in der täglichen Praxis des Pendelverkehrs ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit, weil der Fahrer genau weiß, wo die Grenze liegt.



## Überraschung!

Das Reiseziel ist natürlich, bei der San Remo Rallye dabei zu sein, wobei der Ignis Super 1600 in der Junior WRC-Klasse teilnimmt. Aber bevor es so weit ist, hat Suzuki noch eine besondere Überraschung in petto. Dafür muss man zuerst nach Italien. Die angegebene Ausfahrt ist so unbedeutend klein, dass man sie kaum von der Autobahn sehen kann. Zunächst führt der Weg an kleinen Dörfern entlang zum Gipfel des Berges. Je länger die Fahrt, desto schmaler die Straßen. Auch die Hügel werden immer steiler. Der Ignis nimmt jede Kurve vorsichtig. Nach einer aufreibenden Fahrt, warten oben auf dem Berg ein echter Suzuki Ignis Super 1600 Rallye-Auto und... ein Krankenwagen.

Eine Gruppe von Gästen hat die Ehre, die gerade

zurückgelegte Strecke (inzwischen für den Verkehr gesperrt) nochmals zu fahren, aber diesmal mit einem Rallye-Auto in Rallyegeschwindigkeit! Wenn der zivile Ignis geparkt ist und der Anzug gegen einen Race-Overall und Helm getauscht ist, kommt eine einmalige Erfahrung. Das Testauto hat, wie bereits erwähnt, 109 PS. Das Rallye-Auto hat jedoch 220 PS, obwohl Experten sagen, dass es mehr hat. Der wirkliche Wert wird aus taktischen Erwägungen nicht freigegeben. Außerdem ist das Rallye-Auto mit speziellen Reifen, Bremsen und Fahrgestell angepasst. Was Ex Junior WRC-Rennfahrer Miki Schelle damit kann, überschreitet das Vorstellungsvermögen.



Schelle nimmt die erste Kurve, wo das Testauto noch im Schritt fuhr, mit rasender Geschwindigkeit. Ohne Angst vor "der gähnenden Schlucht" (oft ohne Leitplanke), reicht nur leichte Berührung der Handbremse und gut berechnetes Lenkmanöver aus, um das Auto perfekt um die Achse und mit unwahrscheinlich hohem Tempo in die folgende Kurve zu hetzen. Wo der durchschnittliche Fahrer zu bremsen beginnt, gibt Schelle Gas, um keinen Zentimeter zu früh zu bremsen und seine sublimen Kontrolle über das Auto zu zeigen. Die Umgebung, die zuerst langsam am Testauto vorbeizog, ist ab dem Ignis Super 1600 nichts mehr als nur ein Streifen.

Endlich kommt das Auto mit vier blockierenden Rädern am Rande des Abgrunds zum Stillstand? Ein Fehler? Nein! Das ist ein Punkt, um zu drehen und die Piste in der umgekehrten Richtung zu fahren. Wo das Testauto mit allen möglichen Tricks höchstens 30 Km/h erreichte, fährt das Rallye-Auto mit rund 100

Km/h bergauf. Es ist eine unvergessliche Erfahrung und das Testauto erzeugt während der Rückfahrt ein besseres Gefühl als früher.



## Fazit

Mit dem Facelifting ist sowohl das Äußere als auch die Technik des Suzuki Ignis wieder ganz "in". Die bewiesenen stärksten Punkte, das Design, große Zuverlässigkeit und ein niedriger Verbrauch sind geblieben. Der Ignis Sport fügt hier eine neue Dimension hinzu. Wenn gewünscht, ist der Newcomer genauso bequem und praktisch wie der gewöhnliche Ignis, aber wenn er darf, zeigt der "Sport" ganz anderen Charakter. Dann ist der Ignis ein herrliches Spaßauto, das auffallend viel sportliches Fahrvergnügen für relativ wenig Geld bietet.

Wissend, wozu der Ignis in der Rallyeuniform imstande ist, wird auch die Verwandtschaft zwischen beiden deutlich, da grundsätzlich Motor, Übersetzung und Fahrgestell gleich sind. Wenn dazu noch die Erfahrungen von Probefahrt, Rallyedemonstration, Rallye und die Reaktionen des Rallyepublikums kommen, ist der Ignis nicht mehr nur ein ordentliches Auto mit netter Seite; es ist ein unwiderstehliches ich-muss-es-haben (Ivo Kroone). ■

## Technische Daten

### Suzuki Ignis Sport 1.5 Sport

#### Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	362 x 165 x 153 cm
Radstand	236 cm
Leergewicht	910 kg
Anhänger	350 kg
Bremsgewicht Anhänger	800 kg
Tankinhalt	41 l
Gepäckraum	164 l
Reifen	

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	1490 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	109 PS @ 6400 U/min
Drehmoment	140 Nm @ 4100 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	8,9 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	185 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,9 l / 100 km
Vebrauch Stadt	9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

#### Preis

Preis	€ 14.990
Grundpreis	€ 13.390