



Suzuki Ignis

Eiskalt

Autotest | Präsentatoren von Autoprogrammen lassen gerne sehen, wie sie Europa in Luxuskarossen durchqueren und in ihren Aston Martins, Ferraris und anderen Exoten viel Staub aufwirbeln. Auch die Autozine-Redaktion fuhr voriges Jahr noch mit einem Mercedes CLK zum Genfer Autosalon. Auch dieses Jahr steht wieder ein Besuch bei der wichtigsten Autoshow der Welt auf dem Programm, aber diesmal mit einem äußerst bescheidenen Fortbewegungsmittel. Werden wir auch mit einem "Suzuki Ignis" ankommen?

Das der Suzuki Ignis sich auch für große Reisen eignet, wurde bereits in einer sonnenüberfluteten Tour nach Monaco bewiesen. Dieses mal stehen die verschneiten Bergspitzen der Schweiz auf dem Programm und darum fällt die Wahl auf die allradangetriebene Version. In Deutschland wird der Allradantrieb mit dem Werbeslogan angepriesen "Hervorragend geeignet für alle Wetterkapriolen". Aber die milden Winter der letzten Jahre, lassen Zweifel über den wirklichen Nutzen eines Allradantriebs aufkommen. Die Wettervorhersage für die Schweiz meldet schweren Schneefall mit bitterer Kälte. Aus diesem Grund ziehen wir beim Testwagen auch Winterreifen auf und die Schneeketten wandern in den Kofferraum.

Der Ignis ist eine wundervolle Mischung aus Schrägheck, Van und Geländewagen. Sein Name ruft immer noch Assoziationen mit einem Küchengerät hervor. Egal welcher Autotyp es auch immer ist: alle

drei bieten viel Platz. Eine Fotoausrüstung und Gepäck für drei Tage passen prima hinten rein. Der Innenraum hat auch genügend Ablagen für den "Snack zwischendurch". Die Getränkehalter in den Türen sind so groß, daß sogar große Literflaschen dort rein passen.

Der Ignis 4x4 ist nur als 5-Türer lieferbar und das ermöglicht einen sehr leichten Einstieg hinten. Dort ist genügend Platz für 2 Erwachsene, aber gerade nicht genug für die Langstrecke, dann wird es ungemütlich. Die Vordersitze bieten nur geringe Einstellmöglichkeiten und haben keine Seitenstütze, sowie bei den Sportsitzen im Ignis Sport. Das Lenkrad ist überhaupt nicht zu verstellen. Trotzdem sitzt der Testfahrer prima und der Suzuki ist bereit für die Abreise.

Sonnenaufgang

Der Berufsverkehr um Antwerpen und Brüssel könnte zu einem Problem werden, deshalb beginnt die Tour bereits morgens früh, noch vor Sonnenaufgang. Es bleibt ein Rätsel, warum selbst zu dieser unchristlichen Uhrzeit bereits soviel Verkehr auf den Straßen ist.

Bereits auf den ersten Kilometern überrascht uns der Ignis 4x4 sehr positiv. Normalerweise merkt man es sofort, wenn ein Auto Allradantrieb hat. Die Kraft des Motors wird sowohl auf die hinteren als auch auf die Vorderräder gebracht, durch die zusätzliche Mechanik, ist ein solches Auto in der Regel etwas schwergängiger unterwegs. Außerdem erfordert Allradantrieb eine höhere Motorleistung und damit auch mehr Kraftstoffverbrauch. Der Ignis 4x4 ignoriert diese Weisheit und gleitet über die Autobahn, als ob er eine Limousine wäre. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten kommt das Gefühl auf, daß er noch viel schneller kann. Der Tag ist noch jung, wir finden bestimmt noch eine Möglichkeit zum rasen.



Nach kurzem Aufenthalt vor Antwerpen, unfreiwillig durch Baustellen gestoppt, haben wir auch Brüssel vor dem Berufsverkehr geschafft. Nun folgt der langweiligste Teil der ganzen Strecke: die fast 200 km lange Autobahn E411, die Belgien von "oben links" bis nach "unten rechts" durchquert. Nach dem zentralen Display, mitten unter der Windschutzscheibe, friert es draußen bei -15°C, aber wir sitzen kuschelig warm und kommen schnell voran. Deshalb schaffen wir auch den geplanten Tankstop in Luxemburg nicht. Der Zeiger steht schon jenseits von "E", als uns das Navigationssystem den Weg zu einer super kleinen

Tankstelle, irgendwo in der belgischen Pampa weist. Es sollte ein langer Stop werden, denn das Tankschloß ist eingefroren. Zuviel Kraft und der Zündschlüssel kann abbrechen, zu wenig und der Test endet hier. Erst nachdem der Tankstellenbesitzer aufgetaucht ist, gibt sich der Tankdeckel geschlagen. Sehr unhandlich, dieses System mit einem Schlüssel für den Tankdeckel.

White Road

Mit einem vollen Tank kommen wir wieder schnell voran und an Luxemburg sind wir schon knapp eine Stunde später vorbei. In Frankreich wird die Landschaft gebirgig. Bei steilen Anstiegen auf der Autobahn, wurden spezielle Fahrspuren für den Kriechverkehr eingerichtet. LKWs schaffen hier - laut Hinweistafel- noch keine 30 km/h. Aber auch unser Ignis hat Schwierigkeiten mit den Steigungen. Im fünften Gang reduziert sich unsere Geschwindigkeit auf 100 km/h und nur durch zurückschalten in den vierten, schaffen wir wieder unsere 120 km/h. Außerdem scheint der hohe Ignis sehr anfällig für Seitenwind zu sein. Das Lenkrad müssen wir vor allem auf Brücken sehr stark festhalten und dann schlingert der Wagen trotzdem noch etwas unkontrolliert.



Bei dieser Kälte, dem Gegenwind, den Steigungen und einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit liegt der Kraftstoffverbrauch bei ca. 12,5 Litern. Wir werden noch einige Tankstops einlegen müssen, bevor wir unser erstes, geplantes Ziel erreichen. Die "White Road", die von Frankreich bis in die Schweiz führt, ist eine beeindruckende Aneinanderreihung von langen

Tunneln und enormen Brücken, die durch eine Atemberaubende Bergwelt führen. Wer wissen will wie diese Bauwerke konstruiert wurden, kann ein UFO förmiges Informationszentrum am Fuße einer der Brücken besuchen. Leider sind alle Informationen auf Französisch, aber die Bilder reichen schon aus.



Nach weiteren zwei Stunden haben wir unser Hotel in Genf erreicht. Dank der guten Sitze und dem geräuscharmen Motor war die Reise nur wenig ermüdend. Als das Navigationssystem angibt, das der Mont Blanc in nur 83 km Entfernung liegt, ist die Versuchung groß, direkt wieder hinter das Steuer zu kriechen und noch ein paar Fotos für die "Daheimgebliebenen" zu schießen. Der Verstand siegt über das Gefühl, denn der Besuch des Autosalon erfordert viel Energie.

Autosalon

Am nächsten Tag wachtet die größte Herausforderung der ganzen Reise auf uns. Unser Hotel und die Ausstellungsgebäude liegen nur 15km voneinander entfernt, aber die Fahrt dauert dicke 2 Stunden. Der Moderator des einzigen englisch sprachigen Radiosenders in der Region, WRG FM 88.4, meldet aufgeregt, daß alle Straßen rund um Genf durch den Autosalon verstopft sind. Autos mit Kennzeichen aller Herren Länder kriechen langsam den Parkplätzen entgegen. Natürlich sprechen die Verkehrsregler dieser internationalen Veranstaltung kein Wort Englisch und die Verwirrung unter den Journalisten ist komplett. Wer muß wohin? Wo fährt der Pendelbus ab? Und wie jetzt zum Eingang?



Am Ende des Tages wartet der Ignis treu als eines der letzten Autos auf einem kalten und dunklen Parkplatz. Wenige Meter weiter, liegt der Flugplatz, wo die Privat Jets der dicken Bosse der Autoindustrie, bereits auf dem Heimweg sind. Wir bleiben noch eine Nacht in Genf, um am folgenden Tag entlang der Wintersportgebiete zurück nach Hause zu fahren.



In der Nacht friert es bei -28°C und es fällt etwa ein halber Meter Schnee. Auf den Parkplätzen vor dem Hotel findet man nur Schneehaufen, aus denen Spiegel und Antennen hervorstecken. Was folgt, ist eine anstrengende Aktion von Ausgraben, mühsam Starten und schieben, bis das der Wagen endlich aus dem Schnee frei kommt. Zumindest für die meisten Hotelgäste. Der Ignis startet problemlos und kommt als einziger mit eigener Kraft aus dem Schneechaos frei. Wenn selbst die Franzosen - wie nach einem

Wunder - auf einmal in fließendem Englisch um Hilfe fragen können, will der Ignis nicht so sein und bietet seine Hilfe an.



Mit der Redegewandtheit eines Starverkäufers aus der TV-Reklame, erzählen wir stolz, daß dieser Japaner einer der günstigsten Allradantriebler auf dem deutschen Markt ist. Weil er kein Geländewagen ist, steht der Ignis auf relativ schmalen Reifen und das ist ein ausgesprochener Vorteil bei Schnee. Der Reifendruck pro cm² ist hoch, wodurch das Auto nicht auf dem Schnee fährt sondern dadurch schneidet. Als dank gibt einer der Hotelgäste Tips zur schönsten Strecke, um auf die Autobahn zu gelangen.

Wintersport

Während einer Tour über sich windende Bergwege versteht der Ignis es noch mehr als auf dem Hinweg, uns von seinen Vorteilen zu überzeugen. Auf der Autobahn ist der Ignis "nur" überraschend schnell und komfortabel für ein Auto dieser Preisklasse, aber hier in den Bergen werden alle Erwartungen übertroffen. Keine Steigung ist zu steil und keine Schneeverwehung zu tief. Es war schon ein großer Schreck, als der Fotograf bis zu den Knien im Schnee versinkt, um die beste Position für ein Foto zu finden.



Auch in den diversen Wintersportorten "rührt" so manches Fahrzeug hoffnungslos im Schnee. Im Wissen, daß der Ignis auch noch viel günstiger ist, als die meisten der "Schneemixer", ist unsere Zufriedenheit nicht mehr zu übertreffen. Man sollte jedoch immer im Hinterkopf behalten, daß Allradantrieb kein Wundermittel ist. Vor allem wegen seiner Winterreifen ist der Grip enorm, Denn auf einem Untergrund aus purem Eis ist auch der Ignis hoffnungslos verloren. Außerdem ist der Ignis nur mit dem einfachsten Allradantrieb ausgestattet: Antrieb aller vier Räder, aber keine Intelligente Technik, um die Kraft optimal verteilen zu können. Dies erklärt auch, warum der Wagen so günstig im Preis ist.

Schneechaos ohne Schrecken

Wieder zu Hause, hat auch hier der Winter zugeschlagen, der Verkehr kriecht auf der rechten Spur über die Autobahn. Mit unseren Erfahrungen aus der Schweiz und Frankreich stellt das für uns kein Problem dar, wir fahren als einzige auf der linken Spur. So kommt man schnell in der Rush-hour nach

Hause! Als Zugabe demonstriert dieser "low budget Allradantriebler" noch, daß auch bei diesem Wetter ein Ampelsprint gewonnen werden kann. Um 6 Uhr abends, steht der Testwagen wieder trocken und sicher in der Redaktionsgarage.

Ein Tag später kamen die Nachrichten, daß manch ein Journalist in Genf steckengeblieben ist. Durch das Winterwetter ist Fliegen unmöglich, die Fluggesellschaften setzen Ersatzbusse ein, um die gestrandeten Passagiere nach Hause zu bringen.



Fazit

"Wird schon schiefgehen...", sagte der Suzuki-Verkäufer vor der Fahrt zu uns. "Das Auto hat alle Erwartungen übertroffen", ist das Fazit nach

unserer Tour nach Genf. Die einzigen wirklichen Nachteile sind die Seitenwindanfälligkeit, die nur mäßige Einstellbarkeit der Sitze und des Lenkrades und die Tatsache, daß das Autoradio keine MP3 Dateien abspielt.

Ansonsten ist der Ignis ein einzigartiges Auto, das alle Vorteile aber keine Nachteile eines SUV bietet. Das beginnt bereits bei der großen Beinfreiheit und endet mit der aktiven Sicherheit des Allradantriebes. Dank seiner großzügigen Ausstattung und seines geräuscharmen Motors ist der Wagen auch äußerst komfortabel. Die kompakten Abmessungen des Ignis sind sehr praktisch in der Stadt. Und außerdem, für das alles fragt Suzuki nur einen sehr bescheidenen Betrag.

Eine Tour im Winter mit dem Suzuki Ignis 4x4 ist ein bißchen wie eine Prüfung, bei der der Lehrer unglücklicherweise die Antworten mit ausgeteilt hat. Oder ein Supermarkt, in dem lange Reihen vor den Kassen stehen, bis auf eine, die bisher niemand gesehen hat. Oder ein Stau, indem eine komplette Spur frei ist die niemand benutzt. Rund 2.000 Kilometer im Winter überzeugen, der Ignis 4x4 IST hervorragend geeignet für alle Wetterkapriolen (Ivo Kroone). ■

