



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

# Der geht mit durchs Feuer

Kleinstwagen boomen. Einer, der in (Pflegedienst-)Flotten wenig beachtet wird, ist der Suzuki Ignis. Das Platzwunder gibt es auf Wunsch sogar mit Allradantrieb und macht ihn fit für die harten Aufgaben.

**Der Suzuki Ignis ist ein Gesicht in der Menge – aus jeder Perspektive. Die leicht erhöhte Aufbau vereinfacht das Ein- und Aussteigen**

## VON **Autoflotte** GETESTET

- +
- Klein und wendig
- Viel Platz innen
- Unkomplizierte Bedienung
- 
- Einfache Materialien
- Sitzposition + Lenkradverstellung
- Laut ab 130 km/h

**Kleinstwagen scheinen bei** vielen Herstellern abgeschrieben zu sein. Die Modellvielfalt dünnt sich zusehends aus. Hohe Entwicklungskosten, Abgas- und Sicherheitsvorschriften machen aus einem verkehrstechnisch sinnvollen Segment ein nicht lukratives für den Hersteller – also raus damit. Dabei zeigt das Jahr 2021, dass dieses Segment gerade auch in Flotten gefragt ist. Im flottenrelevanten Markt hatte der Renault Twingo unter den Top-10-Zulassungen den geringsten Zuwachs: plus 17,2 Prozent. Richtig abgeräumt hat der Fiat 500, den es mittlerweile im 15. (!) Lebensjahr als Verbrenner gibt und der kürzlich die neue Variante – ausschließlich elektrisch – zur Seite gestellt bekam. Ergebnis für das Duo: 142 Prozent im Plus. Und dass das Alter kein Hemmnis sein muss, beweist auch der mehr als zehn Jahre optisch unveränderte VW Up. Mit knapp 19.000 Einheiten in 2021 ist er Spitzenreiter des Segments.

### Allrad, Mildhybrid, CVT

Von diesen Zahlen kann Suzuki nur träumen. Der Ignis rangiert nicht unter den Top 10. Dafür ist er zu speziell. Und genau das zeichnet ihn aus, denn der Ignis ist sogar einmalig. Knapp 600 (+ 18,7 Prozent im Vergleich zu 2020) dieser 3,70-Meter-Minis gingen im letzten Jahr in die Flotten – Top-



**LED-Scheinwerfer sind Serienbestandteil aller Ignis. Empfehlenswert sind jedoch nur die sehr gut ausgestatteten Trimlevels Comfort und Comfort+**



1



2



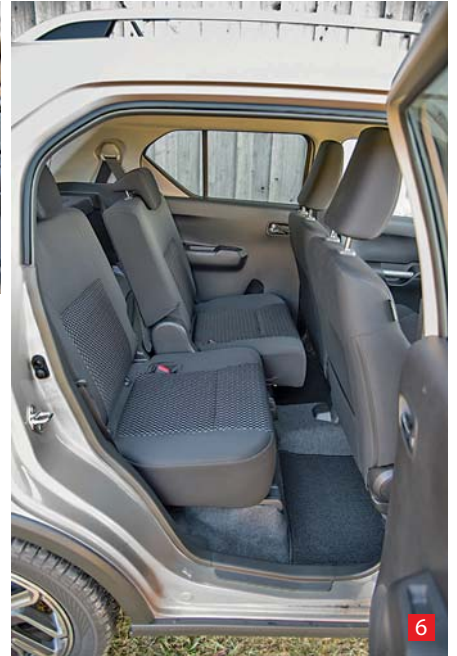
3



4



5



6

■ 1 Den Ignis gibt es nicht nur mit Frontantrieb. Der sparsame Vierzylinder-Benziner kann auch mit Allrad kombiniert werden und kraxelt noch dort, wo andere aufgeben  
 ■ 2 Die Bedienung ist einfach, die Materialauswahl ebenfalls. Dennoch ist der in Japan produzierte Zwerg solide gemacht  
 ■ 3 Gut ablesbarer Tacho, Zusatzinfos stehen rechts im Bordcomputer und sind mit den Lenkradtasten blätterbar  
 ■ 4 Der Kofferraum ist mit 260 Litern Fassungsvermögen klassenüblich groß. Eine Leuchte bringt Licht ins Dunkle  
 ■ 5 Die Sitzposition ist für Langgewachsene nicht ideal. Nach oben gibt es überall genug Kopffreiheit  
 ■ 6 Die Rückbank lässt sich um 16,5 Zentimeter verschieben

seller im Suzuki-Portfolio. Viele davon auch mit Allradantrieb, einige mit Automatik, alle mit Soft-Hybrid. Sie ahnen bereits, welche Möglichkeiten er bietet, die es anderswo in dieser Klasse nicht gibt.

schmalen Bereifung irgendwie aus der Zeit gefallen – sympathisch eben. Er ist fast so hoch wie breit, was in die eine Richtung viel ist und eine Menge Raum über den Köpfen lässt, vermisst man etwas in der

den Beinraum vergrößert. Der Einstellbereich der vorderen Sitze reicht meist aus, wengleich die Lenkradverstellung lediglich in der Höhe justiert werden kann und sich gerade für Langbeinige keine gute Sitzposition ergibt.

## Klein, hoch, wendig, freundlich. Der Ignis ist echt ein Sympath.

Das mag beim Anblick des Japaners kaum verwundern. Denn er ist zudem ein Gesicht in der Menge, wie auch sein 4x4-Bruder, der kastige Jimny. Aber auch der Ignis ist ein Original. Und sein Design mit den „drei Streifen“ an der C-Säule markant. Von hinten wirkt er auch aufgrund der

Breite, weshalb er auch meist als Viersitzer in Japan vom Band läuft. Lediglich die Basisversion ist als Fünfsitzer erhältlich, was jedoch Makulatur ist, es sei denn, es sitzen hinten schulterlose Menschen. Die Rückbank lässt sich um 16,5 Zentimeter verschieben, was entweder den Koffer- oder

### Easy zu bedienen

Dafür freut sich sicherlich jeder über die einfache Bedienung. Es steht oft drauf, was „drin“-steckt und die Funktionsvielfalt ist überschaubar. In dem von uns getesteten Comfort+, der Topversion, ist auch ein Auffahr- und Totwinkel-Warner an Bord, gerade der erste Helfer ist im Stadtverkehr willkommen. Die Übersicht ist hingegen nicht grandios und eine Rückfahrkamera empfehlenswert – die ist jedoch erst ab der Ausstattung Comfort (das ist die mittlere) Serienbestandteil. Parkpiepser gibt es

## Suzuki Ignis Hybrid Comfort+

**Testwagenpreis:** 16.385 Euro  
 R4/1.197 cm<sup>3</sup> | 61 kW/83 PS | 107 Nm  
 bei 2.800 U/min | 5-Gang-Schalter  
 12,7 s | 165 km/h  
**Verbrauch (WLTP):** 5,0 S | 112 g/km  
 3.700 x 1.660 x 1.605 mm  
 267 – 1.100 l  
**KH:** 15 | **TK:** 20 | **VK:** 17  
**Wartung:** jährlich/20.000 km  
**Garantie:** 3 Jahre/100.000 km

### Autoflotte-Empfehlung

Suzuki Ignis 4x4 Hybrid Comfort  
**Preis:** 15.690 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Die breite C-Säule schränkt die Sicht nach schräg hinten ein. Der große Heckwischer macht dafür die Sicht nach hinten sauber, die Rückfahrkamera hilft beim Parkieren**

nicht. Generell gilt: Extras gibt es nicht. Die Ausstattung wird ausschließlich über das Trimlevel erweitert. Das führt dazu, dass die eigentlich empfehlenswerte Basis für rund 13.000 Euro das Prädikat empfehlenswert verliert. Der Comfort sollte es sein, der kostet mindestens 14.430 Euro. Das mag einer der Hemmschuhe sein, warum sich der Ignis nicht unter den Top 10 der Zulassungen befindet – den Mitsubishi Space Star gibt es bereits für 8.000 Euro – freilich ohne jeglichen Schnickschnack.

Wer nun aber, gerade auch in der mobilen Pflege, oft in schneereichen Gefilden unterwegs sein muss, darf sich beim Ignis über die Option Allradantrieb freuen. Die gibt es für faire 1.260 Euro netto, macht im günstigsten Fall 15.690 Euro – ohne jegliche Rabatte. Um den passenden Einsatz des Allradantriebs muss sich niemand kümmern. Er ist da, wenn er benötigt wird (Hinterräder werden zugeschaltet) und

verzichtet auf seinen Einsatz, wenn er nicht gebraucht wird. Er sichert aber das Vorwärtskommen und steigert die Fahrsicherheit. Wenn sich die mobilen Pfleger aufs Fahren konzentrieren sollen und das Schalten einem Automatikgetriebe überlassen wollen, ist diese Option für schmale 1.067 Euro erhältlich, allerdings nicht in Kombination mit dem Allrad.

### Ein Motor – Mildhybrid

Beim Motor gibt es keine Alternative. 83 PS stellt der 1,2-Liter-Mildhybrid zur Verfügung. Sein 12-Volt-Bordnetz speichert im Schubetrieb etwas Energie in einem zehn Amperestunden fassenden Lithium-Ionen-Akku. Wer es drauf anlegt, kann innerstädtisch mit gut fünf Litern 100 Kilometer weit

fahren – sofern es sich nicht ständig um die echten Kurzstrecken handelt. Die Langstrecke bewältigt der Ignis auch. Wer es eilig hat, treibt den Verbrauch dann um knapp zwei Liter nach oben und steht aufgrund des kleinen Tanks (32 Liter) schnell wieder an der Zapfsäule. Mit dem Verbrauch steigt auch die akustische Belastung und eventuell vorhandenem Wind stellt sich der kleine tapfer entgegen. Wer beim leicht schaltbaren Fünfganggetriebe ab 50 km/h den fünften Gang einwirft, gleitet geschmeidig durch die Stadt und beschleunigt auch nach dem Ortsschild sauber raus. Eilige durchpflügen die Gänge galant und schaffen den Standardsprint in unter 13 Sekunden. Nicht dass das relevant wäre, aber es zeigt, wie man mit vermeintlich wenig Leistung (in Kombination mit einem leichten Auto – der Ignis wiegt deutlich unter einer Tonne) gut zurechtkommen kann und sich auch in alpinen Gefilden wohlfühlt. Der Wendekreis von 9,4 Metern erfreut in Serpentina und der Großstadt gleichermaßen. Der annehmbare Federungskomfort ebenfalls. Für die Stadt sind die LED-Scheinwerfer (Serie) eigentlich zu viel. Sie (und weitere Ausstattungsdetails) rechtfertigen aber zum Teil den hohen Einstandspreis. So bleibt abzuwarten, ob der Ignis das Feuer bei den Flottenkunden noch entfacht. Ignis ist übrigens Latein und heißt übersetzt – richtig – Feuer.

*Michael Blumenstein*

### DAT-PROGNOSE

#### Suzuki Ignis Comfort+

Mit Extras nach  
 36 Monaten  
 15.000 km/Jahr: 49,8 %  
 25.000 km/Jahr: 44,8 %  
 40.000 km/Jahr: 38,2 %



# Autoflotte Fuhrpark-Tag

Jetzt anmelden.  
3. Mai 2022 in  
Gründau

## E-Mobilität – Auto-Abo – Corporate Carsharing

Die Unternehmensmobilität ist im Wandel, wenngleich der klassische Dienstwagen nach wie vor dominiert. Unsere Fortbewegung wird sich aber dennoch in den kommenden Jahren verändern – gerade im beruflichen Umfeld.

Erleben Sie auf dem **Autoflotte Fuhrpark-Tag am 3. Mai 2022 in Gründau** (nördl. von Hanau), wie sich die veränderten Mobilitätsangebote in Ihr Unternehmen integrieren lassen. Auf der Tagesveranstaltung geht es natürlich ums elektrische Fahren, aber nicht mehr nur mit dem klassischen Firmen- und Poolwagen. Das Auto-Abo und Corporate Carsharing können dazu beitragen, Mitarbeiter für sich zu gewinnen und ans Unternehmen zu binden sowie zugleich die Kosten der Mobilität zu senken und „das Atmen“ zu erleichtern. Die Experten beleuchten die Vor- und Nachteile der neuen Mobilität. Und wir schauen uns das Thema auch aus rechtlichen Aspekten an.

### Moderatoren:



Michael Blumenstein  
Chefredakteur  
Autoflotte



Rocco Swantusch  
Redakteur  
Autoflotte

**Termin:** 3. Mai 2022, 9:00 – 17:00 Uhr

**Ort:** Heckers – Gründau bei Hanau

Weitere Informationen:

[www.autoflotte.de/mobilitaet](http://www.autoflotte.de/mobilitaet)

In Kooperation mit:



# Autoflotte