



Bjorn Blokzijl
8 februari 2017

Suzuki's stap omhoog

Suzuki is een merk dat voor de consument bijna synoniem staat voor compacte auto's. Vooral de Alto en de Swift staan in het geheugen gegrift. Tegenwoordig heeft het Japanse merk in ieder segment waarin ze vertegenwoordigd zijn twee modellen in het gamma, waarbij het meest compacte segment tot nu toe nog niet aan deze werkwijze voldeed. Vanaf begin dit jaar is de Ignis leverbaar. Het is niet direct een opvolger van het model met dezelfde naam die tussen 2001 en 2006 leverbaar was, maar moet wel de meer eisende consument bedienen.



Oude naam, nieuwe auto

Op de Autosalon Geneve van 2015 toonde Suzuki de iK-2 en iM-4; twee conceptcars die er al redelijk productierijp uitzagen en uiteindelijk ook in de showroom zijn beland. Beide auto's hebben een naam gekregen die de Japanners in het verleden ook al op hun modellen geplakt hebben. De iK-2 werd de begin vorig jaar - weinig afwijkend van het studiemodel zijnde - geïntroduceerde Baleno. Datzelfde geldt voor de iM-4. Aan het begin van deze eeuw leverde Suzuki een B-segment cross-over met de naam Ignis. Deze auto kreeg geen direct opvolger, maar de iM-4 - die opereert in een segment lager - neemt die naam over. Uiteraard is de auto - ten opzichte van het showmodel - voorzien van normale spiegels en minder grote wielen en is de hoeveelheid bling-bling beperkt.

Gelukkig is het basisontwerp gebleven. Zeker als je de auto bestelt zoals wij hem reden, is het een hip en onderscheidend model die flink opvalt tussen de overige A-segmenters. Zelfs een Fiat 500 of Opel Adam zijn minder excentriek. De auto zit vol met bijzondere details, zonder dat het het totaalontwerp te druk maakt. Meest in het

Suzuki Ignis 1.2 Stijl

oog springend zijn de [i]sleuven[/test] achter de achterportieren, welke een verwijzing zijn naar het kleine coupeetje dat Suzuki in de jaren '70 in het modellengamma had: de SC 100 GX. Deze zijn extra te accentueren door de Ignis met contrasterende striping te bestellen. De hoekige neus is wederom een verwijzing naar de historie van het merk. Met een beetje fantasie zijn er elementen van de eerste generatie Vitara in te ontdekken, zoals de kunststof versiering ter hoogte van het zijspatbord en de vierkante koplampunits. Het is jammer dat de achterkant wat minder aandacht heeft gekregen van de ontwerpers. Velen vinden de auto zeer geslaagd, maar het kontje is wat te kort afgesneden en de grote, vooral rode achterlichten zijn wat plomp en dissonant met de rest van het design.



Oog voor detail

Dat Suzuki auto's als de eerder genoemde Fiat en Opel op de korrel heeft, blijkt ook uit het interieur. Kopers van dergelijke auto's willen niet alleen een hip, onderscheidend exterieur, ook het dashboard mag niet achterblijven. Met het fraaie centrale scherm - dat qua montage doet denken aan een Mercedes-Benz - loopt de Ignis geheel in de

pas met wat de concurrentie kan bieden. Het gevoel voor detail dat het uiterlijk kenmerkt, zet zich door in het interieur. Op de zijkanten van de middenconsole zijn dezelfde sleuven aangebracht als op de carrosserie en ook het ontwerp van de bediening van de airconditioning en die van de luchtroosters mag er zijn. Gelukkig is vorm niet voor functie gegaan en zit het geheel ergonomisch goed in elkaar. Ditzelfde geldt voor de interieurruimte. Voorin zit je ruim, net als het gros van de concurrenten. Pas vanaf de B-stijl onderscheidt de Ignis zich in positieve zin als het gaat om binnenruimte: een passagier van 1.80 meter kan nog prima zitten als de voorstoelen ingesteld staan voor een dito grote bestuurder of rijder. Daarbij zit je niet met je hoofd tegen het hemeltje.

Heb je de ruime plek voor de benen niet nodig - want het is maar de vraag hoe vaak je met een auto in dit segment lange passagiers achterin hebt - dan zijn de twee achterstoelen te verschuiven en heb je dus meer plek geheel achterin. Met de achterste zitplaatsen in de normale positie beschik je over 227 liter, schuif je ze helemaal naar voren dan is dat 327 liter. Klap je de achterstoelen om, dan heb je zelfs 1.056 liter beschikbaar voor de bagage. Suzuki is op de goede weg op het gebied van design, maar qua materiaalgebruik kunnen ze nog een hoop leren van de mede-Aziaten. Hoewel de afwerking goed in orde is en rammels en kraakjes achterwege blijven, zijn de gebruikte kunststoffen erg hard. Daarbij zou het tevens mooier zijn als het zwarte kunststof wat minder glimt. Positief is echter wel dat het interieur fris oogt door de afwisseling van witte en zwarte materialen, afgewerkt met fraaie verchromde details.



Als de brandweer

Dat Suzuki op de goede weg is, bleek al eerder door het enthousiasme dat we hadden over de nieuwe aandrijflijnen. Toen we voor het eerst onderweg waren met de Baleno, roemden we de 1.0 BoosterJet met 112 pk. Zeker met het lage wagengewicht is het een fijne combi. Onder de motorkap van de Ignis ligt altijd een 1.2 met 90 pk, al dan niet voorzien van een elektrische ondersteuning. In het geval van de door ons gereden auto wordt remenergie opgeslagen in een klein accupakket. Deze energie wordt gebruikt om de auto een extra boost te geven bij een acceleratie en dat merk je ook echt. Dit komt mede door het gewicht van slechts 810 kilo in het geval van de auto die wij reden. Vooral als je vanuit stilstand een sprintje trekt, gaat de auto er als de brandweer vandoor; in 11,8 seconden wordt de '100' aangetikt. Daarbij werkt het extra koppel dat de elektromotor geeft mee in het verlagen van het verbruik. Volgens de fabrieksopgave moet de auto mét het Smart Hybrid-systeem 0,3 liter benzine per 100 kilometer minder verbruiken, ondanks een toename in het gewicht van 25 kilogram. In de praktijk kom je uit op een verbruik van 5,5 liter per 100 kilometer, waarbij er een vrij gemiddeld gebruik van de auto is geweest, inclusief enkele kilometers op de Duitse Autobahn. Hier werd

Suzuki Ignis 1.2 Stijl

een gemiddelde snelheid van rond de 160 km/u eenvoudig gehaald.

Je zou het van het uiterlijk van de auto niet verwachten, maar het weggedrag is behoorlijk lichtvoetig. Rijd je gewoon lekker met het verkeer mee - zelfs op de Autobahn - en neem je bochten op een gemiddelde snelheid, dan gedraagt het onderstel van de Ignis zich voorbeeldig en zonder verrassingen. Ga je echter net wat over de limiet, dan toont hij zijn ware, wat speelse aard. Krappe bochtjes op een wat te hoge snelheid nemen, zorgt voor onderstuur, maar niet voordat de auto zich echt 'zet' om toch de bocht goed te ronden. Hiermee komt hij ook qua weggedrag in het vaarwater van zijn premium concurrenten in dit segment.



Tot rust komen

Heb je keuzestress opgelopen bij de concurrentie, dan kom je bij de Suzuki-dealer geheel tot rust. In het vooronder van de Ignis ligt - op dit moment - altijd de 1.2 met 90 pk. Deze kun je bestellen in drie uitrustingsniveaus en met de aandrijving op de voorwielen, of op alle wielen. Basisversie is de Comfort. Voor 14.499 euro krijg je een

Suzuki Ignis 1.2 Stijl

auto met 90 pk op de voorwielen, een handbediende airco, een radio/cd-speler, centrale deurvergrendeling met afstandsbediening en elektrische ramen vóór. Ook zijn de deurstijlen zwart gekleurd en de buitenspiegels in de carrosseriekleur om het ontwerp extra luister bij te zetten én staat hij standaard al op 15 inch - in dit geval stalen - velgen. Betaal je 1.500 euro meer, dan staat er een Select bij je voor de deur. Voor deze extra investering krijg je onder andere een in delen neerklapbare achterbankleuning, spatbordverbreeders en 16 inch lichtmetaal in de forse wielkasten. De versie die eigenlijk wil hebben - en die wij reden - is de Stijl. De auto kost dan tenminste 17.999 euro, maar dan heb je ook alles wat je kunt verlangen in een A-segmenter. Niet alleen de chrome accenten op de grille zitten op deze versie, ook het fraaie touchscreen - met navigatie en een ge-upgraded geluidssysteem - de verschuifbare achterstoelen en fraaie zilverkleurig dakreling maken deel uit van het meest luxe uitrustingsniveau. Op de Select en de Stijl is tevens vierwielaandrijving beschikbaar, wat in dit segment een unicum is.



Prima alternatief

In het geheugen van de gemiddelde autoliefhebber of autojournalist staat de naam "Ignis" niet gegrift als een erg positieve ervaring. Dat Suzuki er in de zes jaar dat de vorige generatie op de markt was er toch nog zo'n 11.000 exemplaren van wist te verkopen, is niet op het conto te schrijven van het vooruitstrevende interieur of de prettige rijeigenschappen. Het is vooral het bijzonder uiterlijk waar de kopers destijds op vielen. En laat nou net datgene ook één van de punten zijn waardoor de splinternieuwe Ignis in de smaak valt. Gelukkig is het nu daar niet bij gebleven, want men weet dat je nu enkel met een fraai smoeltje geen hoge verkoopcijfers gaat halen. De auto overtuigt niet alleen door het onderscheidende uiterlijk, maar ook de aandrijflijn, de rijeigenschappen en het bijzondere interieur zullen de geïnteresseerde consument verrassen. Uiteraard kent de auto zijn minpunten in de vorm van de harde plastics in het interieur en de relatief hoge prijs. Maar dat laatste is - zoals gezegd - relatief. Vergelijk je de auto met auto's als de Panda en Picanto, dan is de hoge prijs een duidelijk minpunt, maar ga je af op de prijsstelling van de Fiat 500 en de Adam, dan valt het juist mee. Ten opzichte van de modellen die Suzuki in het oog heeft, heeft de auto een zeker zo onderscheidend uiterlijk en biedt hij daarbij een veel praktischer interieur - dat er daarbij prima uit ziet - en veel luxe voor z'n geld. Suzuki zet met de nieuwe Ignis een duidelijke stap omhoog en is daarmee een prima alternatief voor de gevestigde orde.

Plus

- + Onderscheidend ontwerp
- + Fraai en toch praktisch interieur
- + Erg fijne aandrijflijn

Min

- Echt goedkoop is hij niet
- Je moet wel houden van het ontwerp
- Harde kunststoffen in het interieur