



Suzuki Ignis Rij(s)plezier

De Suzuki Ignis heeft recentelijk een facelift ondergaan. Het uiterlijk is aangepast, maar ook onderhuids is de auto weer helemaal bij de tijd. Tegelijkertijd heeft Suzuki ook een compleet nieuwe uitvoering aan het programma toegevoegd: de Ignis Sport. Deze is afgeleid van de rally-auto waarmee het merk deelneemt aan de Junior WRC klasse. Wat is een betere test van deze sportieve nieuwkomer dan een rit naar de rally van San Remo?

Na de facelift heeft de Ignis een scherper gezicht gekregen en neemt daarmee afscheid van de wat aandoenlijk ogende voorganger. De verwarring is daarom groot als de Ignis Sport als twee druppels water op die voorganger lijkt. De reden hiervan is dat de sportieve variant in een andere fabriek wordt gebouwd dan de "gewone" uitvoering. Daarom heeft de Sport geen koplampen met scherpe vormen, geen grille met daar overheen een groot logo en geen breedstralers in de bumper. Maar de Ignis Sport zet daar ander lekkers tegenover. Dat begint met witte velgen, brede wielkasten, een kloeke dakspoiler en Recaro sportstoelen met opvallend geel gaas in de hoofdsteunen. De testauto is bovendien voorzien van hetzelfde stickerpakket als de Ignis Super 1600 rally-auto. Het kan dus niet missen: dit is de sportieve nieuwe Ignis.



Interieur

De route begint met een rit naar Monaco, waar de rijders van de rally van San Remo zich zullen presenteren. De foto-uitrusting past probleemloos in de kofferruimte. Deze is gemakkelijk te bereiken en biedt gemiddelde ruimte voor een auto van deze omvang. Wel valt op dat de handige "dubbele bodem" met extra bergvakken uit de eerder gereden Ignis, mist in dit sportieve exemplaar. Het aantal bakjes, vakjes en bekerhouders is voldoende, zodat de auto al snel is "ingericht"

voor de reis. Alleen het dashboardkastje is zo klein dat het met alleen het instructieboekje al bijna vol is.

Diverse delen van het dashboard zijn uitgevoerd in een patroon van carbonfiber, als hint in de richting van het sportieve karakter. De snelheidsmeter en toerenteller zijn uitgevoerd met witte wijzerplaten, waarbij de schaalverdeling van de snelheidsmeter doorloopt tot een optimistische 240 km/u. Het stuurwiel en de versnellingspook zijn beide omkleed met leder en liggen prettig in de hand. De zo opvallende sportstoelen zijn niet alleen mooi, ze zouden ook na een lange rit zitten nog steeds bijzonder prettig zitten. Airconditioning is standaard en dat is prettig met een reis door Zuid-Europa in het verschiet.

Lange afstand

Op de snelweg presteert de Ignis Sport verdienstelijk. Het geluidsniveau is laag en daarom niet vermoeiend op de lange afstand. Bij snelheden boven de 130 km/u klinkt de motor extra sportief en heeft de bestuurder het gevoel een echte sportwagen te rijden. Daarbij blijft het geluid zo beschaafd dat het nooit storend wordt. Eenmaal aangekomen in bergachtig gebied, lijkt de Ignis in eerste instantie geen klimmer. Op een forse helling is de topsnelheid in de vijfde versnelling (met ingeschakelde airconditioning) krap 100 km/u. Toch belooft Suzuki dat de Ignis Sport goed is voor een lang niet kinderachterige 109 pk en werden beduidend betere prestaties verwacht.

Die prestaties levert de Ignis Sport wel degelijk, maar op een ongebruikelijke wijze. De constructeur heeft er nadrukkelijk voor gekozen het karakter van een handelbare stadsauto te behouden. Ook de Ignis Sport moet goedmoedig zijn en een kalme rijstijl belonen met een laag brandstofverbruik. Daarom is de sportieve kracht alleen voor handen wanneer de bestuurder daar expliciet om vraagt. Die kans komt, als de snelweg wordt ingeruild voor een binnendoor-route over kronkelende bergweggetjes van Nice naar Monte Carlo.

Monte Carlo

Zodra de motor meer dan 4.000 toeren per minuut mag maken, is het alsof een haast in slaap gesukkelde atleet zich ineens realiseert midden in een wedstrijd te zitten en dat goed maakt met een inhaalrace. Dan is de Ignis Sport geen braaf stadsautootje meer, maar een gretige toerenmaker die niets liever wil dan spelen. Als de motor genoeg toeren mag

maken, dan is geen helling te steil en is zoveel kracht voor handen dat in de 1e en 2e versnelling berg op met wielspin kan worden geklommen! Ook het weggedrag wordt levendiger en gaandeweg wordt de verwantschap met de Ignis Super 1600 rally-auto duidelijker.

Bovendien is de compacte Ignis helemaal in zijn element op de smalle weggetjes. Alhoewel de besturing niet bijzonder nauwkeurig of direct is, is de reactie op iedere stuurbeweging steeds voorspelbaar en vertrouwenwekkend. In vergelijking met de standaard Ignis is het onderstel van deze Sport-uitvoering 2 cm verlaagd en dat is duidelijk te merken in de bochten. De perfect uitgebalanceerde reactie op sturen, remmen en schakelen draagt merkbaar bij aan het rijplezier. Bovendien betekent een dergelijke goede communicatie in de dagelijkse praktijk van woon-werkverkeer een belangrijke bijdrage aan de veiligheid, omdat de bestuurder precies weet waar de grens ligt.

Eenmaal in Monaco aangekomen is de verleiding niet te weerstaan een deel van het parcours van de daar gereden Formule 1 race te rijden. In cijfers uitgedrukt valt de Ignis in het niet met de Gran Turismo's, Coupés en andere exoten die de wegen van Monte Carlo bevolken. Dat is niet zo vreemd, want gelukkig valt ook het prijskaartje van de Ignis in diezelfde vergelijking in het niet. Op bepaalde punten biedt de Ignis Sport echter wel vergelijkbaar rijplezier en dat is een knappe prestatie van Suzuki. In de krappe straatjes van deze stadstaat is de compacte en daarom wendbare Ignis zelfs in het voordeel, om aan het einde van de dag genoeg te nemen met slechts 3 meter 62 van de fel begeerde parkeer ruimte langs de boulevard.



Verrassing!

Doel van de reis is natuurlijk het bijwonen van de rally van San Remo, waarin de Ignis Super 1600 deelneemt in de Junior WRC-klasse. Maar voor het zover is, heeft Suzuki nog een bijzondere verrassing in petto. Daarvoor is echter eerst

een rit nodig naar Italië. De aangegeven afslag is zo onbeduidend klein, dat deze nauwelijks is te zien vanaf de autostrada. Vervolgens voert een weg langs kleine dorpjes naar de top van een berg. Hoe langer de rit, hoe smaller de weg en hoe kleiner de gehuchtjes. Ook de hellingen worden steeds steiler, terwijl de weg met haarspeldbochten blijft slingeren langs onpeilbare afgronden. De Ignis neemt iedere bocht behoedzaam en voorzichtig. Na een ronduit enerverende rit, wachten bovenop de berg een echte Suzuki Ignis Super 1600 rally-auto en ... een ambulance.

Een groepje genodigden heeft de eer de zojuist afgelegde route (inmiddels voor het verkeer afgesloten) nogmaals af te leggen, maar dan met de rally-auto op rally snelheid! Wanneer de civiele Ignis is geparkeerd en het zondagse tenue is ingeruild voor een raceoveral en helm, volgt een ervaring die zijn weerga niet kent. De testauto is, zoals eerder aangegeven, 109 pk sterk. De rally-auto levert echter 220 pk, alhoewel kenners aangeven dat dit vast meer is. De werkelijke waarde wordt uit tactische overwegingen niet vrijgegeven. Bovendien is de rally-auto aangepast met speciale banden, remmen en onderstel. Wat ex-Junior WRC-coureur Miki Schelle daarmee kan, gaat het voorstellingsvermogen te boven.



Schelle gaat de eerste bocht, waar de testauto nog stapvoets reed, met razende snelheid tegemoet. Zonder enige angst voor het gapende ravijn (veelal zonder vangrail), is een tik aan de handrem en een welberekende stuuractie voldoende om de auto perfect om de as te laten draaien en met een onwaarschijnlijk hoog tempo op de volgende bocht af te stormen. Waar de gemiddelde bestuurder begint met remmen, geeft Schelle gas bij om geen centimeter te vroeg te remmen en zijn sublieme controle over de auto te tonen. De omgeving die eerst traag aan de testauto voorbij trok, is vanuit de Ignis Super 1600 niet meer dan een streep.

Uiteindelijk komt de auto met vier blokkerende wielen op het randje van de afgrond tot stilstand? Een foutje? Nee! Dit is het punt om te draaien en het parcours in omgekeerde richting af te leggen. Waar de testauto met kunst-en-vliegwerk hoogstens 30 km/u haalde, raast de rally-auto met ruim 100 km/u tegen de berg op. Opnieuw geven auto en coureur een absoluut vertrouwen en ondergetekende voelt de adrenaline en opwinding door het lichaam gieren! Het is een ervaring om nooit te vergeten en tijdens de rit terug geeft de testauto een beter gevoel dan ooit tevoren.



Conclusie

Met de facelift zijn zowel het uiterlijk als de techniek van de Suzuki Ignis weer helemaal van deze tijd. De bewezen sterkste punten, een onderscheidende vormgeving, grote betrouwbaarheid en een laag verbruik zijn gebleven. De Ignis Sport voegt daar een nieuwe dimensie aan toe. Indien gewenst is de nieuwkomer even comfortabel en praktisch als de gewone Ignis, maar wanneer het mag toont de "Sport" een heel ander karakter. Dan is de Ignis een heerlijke gooi-en-smijt auto die opvallend veel sportief rijplezier biedt voor relatief weinig geld.

In de wetenschap waartoe een Ignis in rallytenue in staat is, is ook de verwantschap tussen beide duidelijk. Want in de basis zijn motor, overbrenging en onderstel gelijk. Wanneer daar de ervaringen van de testrit, de rally-demonstratie, de rally en de reacties van het rally-publiek bij komen, is de Ignis niet langer zomaar een degelijke auto met een leuke kant; het is een onweerstaanbaar hebbeding (Ivo Kroone).

Techniek

Suzuki Ignis Sport 3d

Maten en gewichten

Lengte	362 cm
Breedte	165 cm
Hoogte	153 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	910 kg
Aanhanger	350 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	41 l
Bagageruimte	164 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1490 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	109 pk @ 6400 tpm
Koppel	140 Nm @ 4100 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,9 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	6,9 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 14.999,-
Prijs instapmodel	€ 11.999,-



Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 8 per maand



Uw advertentie hier?
Neem contact op met:
sales@autozine.nl

? ? ? ? ?