



## Suzuki Ignis IJsoud

**Presentatoren van autoprogramma's laten graag zien hoe ze in alle luxe Europa doorkruizen in Aston Martins, Ferrari's en andere exoten. Ook de Autozine-redactie reed vorige jaar nog per Mercedes CLK naar de Autosalon van Genève. Ook dit jaar staat een bezoek aan de belangrijkste autoshow ter wereld op het programma, maar nu met een uiterst bescheiden vervoermiddel. Zou het ook lukken met een Suzuki Ignis?**

Dat de Suzuki Ignis zich leent voor lange afstanden is eerder bewezen met de Ignis Sport in een zonovergoten rit naar Monaco. Dit keer staan de besneeuwde bergtoppen van Zwitserland op het programma en daarom valt de keuze op de vierwielaangedreven uitvoering. In Nederland wordt een dergelijke voorziening aangeprezen als veiligheidsvoorziening bij extreme weersomstandigheden. Maar met de zachte winters van de laatste jaren, valt het daadwerkelijke nut hiervan in twijfel te trekken. De weersvoorspelling voor Zwitserland meldt zware sneeuwval in bittere kou. Daarom wordt de testauto voorzien van winterbanden en gaan voor alle zekerheid sneeuwkettingen mee.

De Ignis is een wonderlijke mengvorm van hatchback, ruimteauto en terreinauto. De naam doet nog steeds denken aan keukengerij. Welk autotype het ook is: alle drie bieden veel ruimte. Een fotouitrusting plus bagage voor drie dagen past gemakkelijk achterin. Het interieur biedt voldoende ruimte voor een flinke voorraad snacks. De bekerhouders in de deuren zijn zo groot, dat er literflessen in passen!

De Ignis 4x4 is alleen leverbaar als 5-deurs en dat maakt de

toegang tot de achterbank eenvoudig. Daar is voldoende ruimte voor twee volwassenen, maar niet zoveel dat het uitnodigend is op een lange rit als deze. De voorstoelen hebben weinig verstelmogelijkheden en bieden niet de zijdelingse steun van de sportstoelen van de Ignis Sport. Het stuurwiel is helemaal niet verstelbaar. Desondanks zit ondergetekende prima en is de Suzuki klaar voor vertrek.

### Zonsopgang

Het verkeer rond Antwerpen en Brussel zou voor een flinke vertraging kunnen zorgen. Daarom begint de rit 's ochtends vroeg, nog voor zonsopgang. Het blijft wonderlijk dat op dit onmogelijke uur al veel verkeer op de weg is.

Al tijdens de eerste kilometers weet de Ignis 4x4 aangenaam te verrassen. Normaal gesproken is het goed te merken wanneer een auto vierwielaandrijving heeft. De kracht van de motor wordt naar de voor- en achterwielen overgebracht en door de extra mechaniek dat daarvoor nodig is, rolt een dergelijke auto in de regel minder makkelijk over de weg. Bovendien vraagt vierwielaandrijving meer motorvermogen en dus ook meer brandstof. De Ignis 4x4 negeert dit allemaal

fijntjes en glijdt over de snelweg alsof het een kleine limousine is! Zelfs op hoge snelheid, dringt zich het gevoel op dat het best harder kan. De dag is nog jong, dus daarvoor zijn nog genoeg mogelijkheden!



Na kort oponthoud door werkzaamheden aan de Antwerpse ring, is ook Brussel nog voor de ochtendspits gepasseerd. Nu volgt het saaiste deel van de rit: de bijna 200 km lange snelweg E411 die België van links boven naar rechts onder doorkruist. Volgens het centrale display onder de voorruit vriest het buiten 15 graden en op deze saaie snelweg zit het tempo er goed in. Mede daarom wordt de geplande voordelige tankstop in Luxemburg niet gehaald. Met de wijzer al over de "E", wijst het navigatiesysteem de weg naar een piepklein tankstationnetje in een nabij gehuchtje. Het zou een lange stop worden, want het slot van de tankdop is vastgevroren. Te veel kracht en de contactsleutel kan breken, te weinig en de test eindigt hier. Pas na kordaat optreden van de pomphouder geeft de tankdop zich gewonnen. Geen handig systeem, zo'n tankdop met eigen slot.

## White road

Met een volle tank kan de snelheid flink worden opgevoerd en is Luxemburg nog geen uur later gepasseerd. In Frankrijk wordt het landschap bergachtig. Bij steile hellingen op de snelweg, zijn speciale rijstroken aangelegd voor langzaam verkeer. Vrachtwagens halen hier volgens de waarschuwborden nog geen 30 km/u. Maar ook de Ignis heeft moeite met de hellingen. In de vijfde versnelling loopt de snelheid terug tot 100 km/u en alleen in het vierde verzet is plankgas nog 120 km/u haalbaar. Bovendien blijkt de hoge Ignis zeer gevoelig te zijn voor zijwind. Het stuur moet vooral op bruggen stevig worden vastgehouden en dan nog slingert de auto soms listig.



Met deze kou, de tegenwind, de hellingen en de hoge gemiddelde snelheid ligt het verbruik rond de 1 op 8 en zijn nog diverse tankstops nodig voordat de eerste geplande stop wordt bereikt. De "White Road", die van Frankrijk naar Zwitserland loopt, is een indrukwekkende aaneenschakeling van lange tunnels en enorme bruggen door een adembenemend berglandschap. Wie wil weten hoe dergelijke enorme constructies zijn gebouwd, kan terecht bij een ufo-vorming informatiecentrum aan de voet van één van de bruggen. Helaas is alle informatie in het Frans, maar de foto's zeggen genoeg.



Na nog eens twee uur rijden is het hotel in Genève bereikt. Dankzij de prima stoelen en de stille motor was de rit nauwelijks vermoeiend. Als het navigatiesysteem aangeeft dat de Mont Blanc 83 km verderop ligt, is de verleiding daarom groot direct weer achter het stuur te kruipen en nog een paar foto's te schieten voor het thuisfront. Het verstand wint het echter van het gevoel, want het bezoek aan de Autosalon vraagt veel energie.

## Autosalon

---

De volgende dag wacht de grootste uitdaging van de hele reis. Het hotel en tentoonstellingsgebouw liggen 15 km van elkaar, maar de rit zou dik 2 uur duren. De presentator van het enige Engelstalige radiostation in de regio, WRG FM 88.4, meldt opgewekt dat alle wegen rondom Genève zijn verstopt door verkeer voor de Autosalon. Auto's met kentekens uit alle windstreken kruipen langzaam richting de parkeerplaatsen. Natuurlijk spreken de verkeersregelaars van dit Internationale evenement geen woord Engels en is de verwarring onder de journalisten compleet. Wie moet waar heen? Waar vertrekt de pendelbus? En hoe nu naar de ingang?



Aan het einde van de dag staat de Ignis als één van de laatste auto's trouw te wachten op een koude en donkere parkeerplaats. Luttele meters verderop ligt het vliegveld waar de privé-jets van de kopstukken uit de autoindustrie alweer huiswaarts gaan. Wij blijven nog een nachtje in Genève om de volgende dag via de wintersportgebieden terug naar Nederland te rijden.



## Een hachelijke onderneming

---

Die nacht vriest het 28 graden en valt er zo'n anderhalve meter sneeuw. In de parkeervakken voor het hotel staan slechts sneeuwduinen waar spiegels en antennes uit steken. Wat volgt is een hachelijke onderneming van uitgraven, moeizaam starten en duwen tot de auto vrij komt uit de sneeuw. Tenminste, voor de meeste hotelgasten. De Ignis start probleemloos en komt als enige op eigen kracht vrij uit de sneeuwhoop. Wanneer zelfs de Fransen als bij toverslag in vloeiend Engels om hulp blijken te kunnen vragen, wil de Ignis best de helpende hand bieden.



Met de gedrevenheid van de Citroën-verkoper uit de TV-reclames, vertelt ondergetekende trots dat dit één van de voordeligste vierwielaandrijvers op de Nederlandse markt is. Omdat het geen terreinauto is, staat de Ignis op relatief smalle banden en dat is een voordeel in de sneeuw. De wioldruk per vierkante centimeter is hoog, waardoor de auto niet op de sneeuw rijdt maar er doorheen snijdt. Als dank geeft één van de hotelgasten tips over de mooiste route naar de snelweg.

## Wintersport

---

Tijdens een rit over slingerende bergweggetjes weet de Ignis nog meer te overtuigen dan op de heenweg. Op de snelweg is de Ignis "slechts" verrassend snel en comfortabel voor een auto in deze prijsklasse, maar hier worden alle verwachtingen overtroffen. Geen helling is te gek en geen sneeuwmassa te groot. Het is wel even schrikken als de fotograaf tot aan de knieën in de sneeuw zakt om een foto vanaf de ideale positie te maken!



Ook in de diverse wintersportplaatsjes staat menig auto hopeloos te spartelen in de sneeuw. In de wetenschap dat de probleemloze Ignis ook nog eens veel goedkoper is dan de meeste van die auto's, is de voldoening enorm. Houd er echter wel rekening mee dat vierwielaandrijving geen wondermiddel is. Vooral dankzij de winterbanden is de grip enorm, maar op een ondergrond van puur ijs is ook een 4x4 reddeloos verloren. Bovendien is de Ignis voorzien van het eenvoudigste type vierwielaandrijving: aandrijving naar alle wielen, maar geen intelligente voorzieningen om de kracht optimaal te verdelen. Dit verklaart mede waarom de auto zo gunstig is geprijsd.

## **Maart roert zijn staart**

---

Terug in Nederland blijkt ook hier het winterse weer toe te slaan. Het verkeer kruipt over de snelweg, waarvan alleen de rechter rijstrook nog wordt gebruikt. Met de ervaringen in Zwitserland en Frankrijk stelt dit allemaal weinig voor en kiest de Ignis als enige de linker rijstrook. Dat is nog eens snel thuis door de spits! Als toegift demonstreert deze budget vierwielaandrijver in de stad dat een stoplichtsprint ook bij dit weer mogelijk is. Om 6 uur 's avonds staat de testauto weer veilig in de redactie-garage.

Een dag later zou blijken dat menig journalist en persvoorlichter in Genève is blijven steken. Door het winterse

weer in Nederland is vliegen onmogelijk en zetten de luchtvaartmaatschappijen bussen in om de gestrandde reizigers thuis te krijgen. Net als bij het Engelse TV-programma "Top Gear" heeft de auto het vliegtuig verslagen!



## **Conclusie**

---

"Het zal je meevallen", zei een woordvoerder van Suzuki vóór de rit van Nederland naar Genève. "De auto heeft alle verwachtingen overtroffen", luidt de conclusie drie dagen later. De enige echte nadelen zijn de zijwindgevoeligheid, de matige verstelmogelijkheden van stoelen / stuurwiel en het feit dat de autoradio geen MP3-bestanden kan afspelen.

Verder is de Ignis een unieke auto die alle voordelen maar geen van de nadelen van een SUV biedt. Dat begint met de veel binnenruimte en de actieve veiligheid van vierwielaandrijving. Dankzij de riante uitrusting en stille motor is de auto ook uiterst comfortabel. De compacte afmetingen maken de Ignis praktisch in de stad. Voor dat alles vraagt Suzuki ook nog eens een zeer bescheiden bedrag.

Een winterse rit met de Suzuki Ignis 4x4 voelt daarom als een proefwerk waarbij de docent per ongeluk de antwoorden uitdeelt. Of een supermarkt waar lange rijen voor de kassa staan, behalve bij de ene die niemand anders ziet. Of een file waarbij één rijbaan helemaal vrij is, waar niemand anders gebruik van maakt. Ruim 2.000 winterse kilometers geven dat bevoorrechte gevoel met de Ignis 4x4 (Ivo Kroone). ■

