



## Suzuki Ignis

### Destacando

Prueba | Desde hace más de un año Suzuki nos ha mostrado el Ignis en diferentes formas que han ido desde el concept car hasta el modelo de producción en serie. Llamó la atención el original diseño del primer modelo de estudio, pero también ha sorprendido el resultado del modelo final. El Ignis es compacto de altas dimensiones, ofreciendo un uso práctico similar al de un coche más grande pero con el precio de un compacto. Una pregunta se antoja imprescindible: ¿Destaca el nuevo Suzuki Ignis por su apariencia y también por su calidad?

El nombre Ignis no es nuevo para Suzuki. El año 2000 vio el nacimiento de la primera generación del Suzuki Ignis, seguidamente, en 2003, apareció la segunda generación. Estas primeras generaciones presentaban modelos compactos y altos para ofrecer máximo espacio y a pesar de que no tuvieron mala acogida por parte del sector, pocos eligieron un Ignis por su apariencia.

Por ello Suzuki lanza ahora la tercera generación completamente diferente dotando al nuevo Ignis de autenticidad, al mismo tiempo que presenta guños de diseño que evocan modelos icónicos del pasado de Suzuki. Por ejemplo, la parrilla lateral del capó recuerda al Vitara, la parte trasera, incluyendo las ranuras, es una copia del CX-100 de 1977 y para completar la fiesta, el coche con el que hicimos la prueba era bicolor, con el techo diferente al de la carrocería.



## Espacio

La primera mirada al salpicadero confirma la sensación de que los diseñadores han tenido mucha más libertad a la hora de definir el Ignis de última generación, que en los otros modelos de Suzuki. De esta manera, el salpicadero del coche de prueba es negro en la parte superior y blanco en la parte inferior, siendo la organización del interior elegante y lógica para que cualquier conductor se sienta como en su casa.

Por supuesto, el espacio es lo más importante. Destacan la entrada elevada, seguida por la alta posición del asiento y la buena visión de la carretera. La altura de los asientos no restan espacio para las cabezas, siendo mucho más espaciosos que el promedio de su segmento. La carrocería cuadrada también ayuda a la visibilidad (la cámara trasera en nuestra versión de gama superior de la prueba funciona bien, pero es algo exagerada).

El asiento trasero está colocado sobre rieles y está dotado de movilidad, aunque no es superior a los 16.5 cms, para dar preferencia al espacio para las piernas o para el equipaje. Con todo el asiento trasero en su posición más posterior no proporciona mucho espacio para las cabezas y piernas. Las personas adultas de cierta envergadura tocan con la cabeza el techo y sus rodillas quedan tocando los suaves respaldos de los asientos delanteros.

Fue una decisión consciente de Suzuki ya que los asientos traseros están mucho más alto que los delanteros de manera que los niños tienen mejor vista del exterior.



## Equipamiento

Para la prueba condujimos la versión más lujosa, el GLX con la cual Suzuki ofrece muchísimo lujo por un modesto precio. Muy llamativa es las cámaras asistentes que están situadas en el espejo retrovisor del vehículo que ayudan a la conducción: Cuando es necesario el ordenador advierte de situaciones peligrosas e incluso llegar a intervenir de manera activa. También nos advierte cuando el coche cruza sin querer las líneas viales de la carretera, pero tan sutilmente que apenas se nota.

Técnicamente podrían también haber empleado esta cámara para mantener las distancias de manera automática como en otros modelos Suzuki (Adaptive Cruise Control; Control Crucero Adaptativo o ACC), pero curiosamente no es así en el caso del Ignis. También curioso: el coche de la prueba tiene sensor de luz, pero no tiene sensor de lluvia.



A España llegarán dos versiones: GLE y GLX. La primera de ellas ya cuenta con un equipamiento bastante interesante de serie, como las llantas de aleación de 16" en color negro, las barras en el techo o el sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 7" y conectividad Apple Car Play, Android Car Auto y MirrorLink. La versión GLX incorpora un equipamiento nada habitual en un coche de este segmento, como la iluminación de tipo LED, el navegador integrado, o los sistemas de seguridad de asistente de cambio de carril, de fatiga o de frenado de emergencia, gracias a dos cámaras situadas en el retrovisor interior.



Debido a limitaciones en la capacidad de producción, la primera serie Ignis presentaba un sistema de audio, comunicación y navegación diferente al actual. Funcionaba bien durante las pruebas que realizó

Suzuki, pero finalmente se ensamblará el mismo y excelente sistema de infotainment de la familia del Vitara y Baleno.

## Comportamiento en carretera

El Ignis es alto y estrecho y eso se nota bastante en su comportamiento dinámico en carretera. La carrocería inclina generosamente en cada curva, haciendo necesario encontrar confianza en el coche al conducir este vehículo por primera vez.

Es también una decisión estratégica de Suzuki: el fabricante pudo haber optado por neumáticos más anchos y un chasis más tosco, pero eso hubiera restado confort en la conducción. Ahora bien, el Ignis tiene un indudable carácter dócil y confortable. En combinación con el muy pequeño rango de giro de 9.40 mts, el nuevo Ignis resulta un coche muy adecuado para uso dentro de la ciudad.



## Prestaciones y consumo

El Ignis está disponible con un motor 1.2 a gasolina de cuatro cilindros y una versión híbrida (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). El sistema híbrido convierte energía cinética en electricidad. Es la energía recuperada durante las frenadas y cuando el coche rueda libremente donde un motor eléctrico asiste al motor de gasolina cuando éste requiere un extra par.

Los principios del SHVS son iguales a los de otros



hÃ-bridos, pero en una escala mucho menor. Suzuki no confronta al conductor con el sistema ya que no hay botones para influir su funcionamiento. Solamente los que sean un poco mÃ¡s avanzados pueden encontrar un pequeÃ±o esquema en el ordenador que explica su funcionamiento.

No obstante.. Â¿el SHVS es muy efectivo! Sobre todo cuando el conductor entiende todos los entresijos electrÃ³nicos del coche. Por arriba de los 100 kms/h aumentan bastante el ruido y el consumo y echamos de menos una sexta velocidad que dotase de mayor elasticidad al motor. Pero cuando se conduce a una velocidad entre 90 y 100 kms/h es posible realizar un consumo de 1 litro en 22.2 kilÃ³metros.

En velocidades mayores, o dentro de la ciudad, con trÃ¡fico intenso, el consumo aumenta sustancialmente. DespuÃ©s de un largo recorrido por la ciudad y de una sesiÃ³n fotogrÃ¡fica con el motor en ralenti, el consumo subiÃ³ hasta 1 en 18.5 kilÃ³metros. DespuÃ©s del siguiente recorrido llegamos a una cifra de 1 a los 20.3 kilÃ³metros... Es mÃ¡s que el consumo oficial de la fÃ¡brica pero comparado con otros coches de esta categorÃ­a, es sumamente econÃ³mico.



## ConclusiÃ³n

Retomando la pregunta que nos hacÃ­amos al principio... El nuevo Suzuki Ignis llama la atenciÃ³n por su diseÃ±o, pero Â¿TambiÃ©n llama la atenciÃ³n por su calidad? La respuesta es "sÃ­", pero con matices aunque que en sentido amplio no tiene nada de negativo. Por una suma modesta, Suzuki ofrece un

modelo que es funcional y muy original.

Pero... Suzuki ha tomado algunas decisiones que quizÃ¡s no gusten a todos. La primera es el diseÃ±o: excelente para unos, deslucido para otros. En el aspecto del comportamiento en carretera Suzuki ha elegido el confort como prioridad, con la consecuente carga en la estabilidad. El asiento trasero es muy elevado siendo muy apropiado para los niÃ±os, pero no tan cÃ³modo para adultos. Al final de cuentas, depende de la consideraciÃ³n y necesidades de cada uno si el Ignis destaca positivamente. ■



# Especificaciones

## Suzuki Ignis 1.2 AGS GLX

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	370 x 166 x 160 cms
Batalla	244 cms
Peso	905 kg
Remolque	400 kg
Remolque frenado	1.000 kg
Contenido del tanque de combustible	32 l
Maletero	260/1100 l
Dimensiones de los neumáticos	175/60R16

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1242 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	90 cv @ 6000 rpm
Par motor	120 Nm @ 4400 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	12,2 seg.
Velocidad máxima	170 kms/h
Consumo promedio	4,6 l / 100 kms
Consumo urbano	5,5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,1 l / 100 kms
Emision CO2	104 grs/km

### Precio

Precio	€ 14.850
Modelo mas barato	€ 12.200