Wilbert Huls
10 mei 2008

Frisse verschijning

Met de Splash brengt Suzuki een nieuw compact autootje met een relatief hoge carrosserie op de markt. De Wagon R+ is uit de bestellijsten verdwenen en de Splash staat er nu in. Toch wil Suzuki de Splash geen opvolger van de Wagon R+ noemen. De Wagon R+ heeft hier immers met zijn hoekige ontwerp nooit op een grote schare fans kunnen rekenen, dus de erfenis van die auto laat men liever links liggen. Deels was dit te wijten aan het feit dat de Wagon R+ eigenlijk een opgerekte 'Kei Car' was. Die Kei Car luisterde naar de naam Wagon R. Dat verklaart het plusje in de naam dan ook. Kei Cars zijn auto die aan strenge eisen voldoen met betrekking tot motorinhoud en -vermogen, maar met name ook afmetingen. Het idee achter Kei Cars is dat ze in het land van origine - Japan - voordelen opleveren met betrekking tot belasting, verzekering en parkeergelegenheden. Aangezien al deze voordelen in Europa niet golden, besloot men de auto voor hier wat groter te maken met de Wagon R+ tot gevolg. De Splash is nu

gelukkig een op zichzelf staande auto geworden en moet de Europeanen meer aanspreken met zijn vrolijke design. In een drukbevochten klasse met compacte, maar toch ruime auto's zal de Splash goed zijn best moeten doen om de potentiÃ«le koper te overtuigen. Voor Rijtesten.nl stond een frisse, turkooiskleurige Splash klaar voorzien van een 86 pk sterke 1.2 benzinemotor.

Als twee druppels water

Vanuit Suzukiperspectief gezien, is deze auto niet gebaseerd op een ander model uit het gamma. Verruim je je blik wat naar andere merken toe, dan zal je tot de ontdekking komen dat de auto als twee druppels water op de nieuwe Opel Agila lijkt. Niet verwonderlijk als je bedenkt dat de Wagon R+ en de vorige Agila ook al in essentie dezelfde auto waren. De verschillen beperken zich nu dan ook tot details. De lichtunits zijn dan misschien wel het meest opvallende verschil met de Agila.

Het tegenovergestelde van twee druppels water is het geval als de Splash vergelijkt met de Wagon R+. Alle hoekige lijnen hebben plaatsgemaakt voor vrolijke, ronde vormen. Daarnaast is het hokkerige imago verdwenen doordat de lengte en breedte toegenomen zijn, maar de hoogte juist afgenomen is. De auto komt hierdoor weer wat meer in verhouding. Desondanks blijft de Splash nog wel steeds een hoog, klein autootje, maar het laat toch zien dat dat kan zonder een hok op wielen te worden.

Geheel in lijn met de naam is deze kleine Suzuki gespoten in zeeblauwe kleur, die officieel luistert naar de naam 'Lagoon Turqoise 2 Metallic'. Dit benadrukt eens te meer de frisse, vrolijke uitstraling die de Splash over zich heeft. De vormen van de lichten, grille en zijramen zijn allemaal niet heel erg schokkende designhoogstandjes, maar het is allemaal gewoon goed in evenwicht. Over de hoge achterlichten waren de meningen verdeeld, maar het breekt de rechte achterkant weer een beetje zodat het allemaal iets minder recht overkomt. Met het stoere vijftien duims lichtmetaal, dat deel uit maakt van het Exclusive-pakket, onderscheidt deze Splash zich van de basisuitvoeringen.

Compacte vijfzitter

Dezelfde turquoise kleur van de buitenkant komt ook in het interieur terug. Op de zittingen en rugleuningen zitten turquoise vlakken met een bolletjesmotief. Deze vlakken kunnen ook andere kleuren hebben indien er sprake is van een andere exterieurkleur, al zorgt Suzuki wel dat wansmaak geen kans krijgt, want alleen logische combinaties van in- en exterieur zijn toegestaan. Bij de donkerblauwe variant kan zelfs de bovenkant van het dashboard nog blauw meegekleurd worden. Het dashboard is overzichtelijk vormgegeven, doordat alle functionaliteit zich concentreert in de zilver omlijnde middenconsole die door de hoog geplaatste versnellingspook ook wat naar voren komt. Verder is er de grote snelheidsmeter achter het stuur met schuin daarachter nog een klein op zichzelf staand toerentellertje. De audio-installatie en de airconditioning komen bekend voor uit de Swift, maar komen toch heel anders over doordat ze nu mooi verwerkt zitten in Ã©Ã©n grote console. De afwerking en

materialen van het hele dashboard zijn bijzonder goed. Het enige is dan wellicht het opbergbakje bovenop het dashboard waarvan het klepje net niet helemaal strak in het dashboard ligt.

De al eerder genoemde stoelen verschaffen je een hoge, rechte zitpositie die prima handmatig te verstellen is zonder dat je het 'hoge, rechte gevoel' kwijtraakt. De stoelen zijn vrij hard, maar omdat je toch al redelijk actief zit, is dit niet eens zo erg. Het is wel jammer dat de stoelen overkomen als een raamwerk waar wat stof en foam omheen getrokken is. De kwaliteit had best een tikkie zwaarder mogen overkomen. De 'look' is goed, maar de 'feel' had nog wat beter gekund, ondanks dat de stoelen an sich niet vervelend zitten. Op de achterbank kan je desgewenst ook prima met zijn drieÃ«n bivakkeren. De middelste persoon met zoals gebruikelijk wel iets smaller van stuk zijn, maar verder kunnen ook volwassenen prima hun benen kwijt en is er voldoende hoofdruimte door het hoge dak. In die zin mag dit compacte wagentje zich een heuse vijfzitter noemen.

De bagageruimte achter de achterbank valt tegen. Hij meet slechts 178 liter, maar die inhoud wordt voornamelijk gecreÃ«erd door de breedte en hoogte. Natuurlijk hebben kleine auto's kleine bagageruimtes, maar met een beperkte diepte als bij de Splash zal een standaard boodschappenkrat al niet uitgeklapt mee kunnen. Het zou mooi zijn geweest als de achterbank verschuifbaar was geweest zoals bij sommige andere kleine auto's. Je kan dan op zijn minst nog kiezen of je auto optimaliseert voor het vervoer van passagiers of juist van bagage.

Volwassen rijeigenschappen

De gereden Splash was de 1.2 Exclusive. De toevoeging 1.2 kan nog maar net met 1242 cc motorinhoud, maar in milieubewuste tijden klinkt het natuurlijk wel weer wat gunstiger. Het vermogen is overigens niet iets waar een auto als de Splash zich voor hoeft te schamen met 86 pk. Het blijkt dan ook dat de Splash prima van zijn plek komt en altijd wakker overkomt. Ook bij snelwegsnelheden heeft de auto nog wel een bodempje over om even extra vaart te maken. Daarbij ligt de Splash, met zijn van de Swift geleende onderstel, prima op de weg. Geen gezwabber of getril. Wel is het omwille van het verbruik jammer dat de Splash geen zesde verzet kent. Uiteraard maak je bij 120 flink toeren in de vijfde versnelling en het had ongetwijfeld gunstige gevolgen voor het verbruik gehad als er nog eentje achteraan was gekomen. Met een verbruik van 24 liter op 400 gevarieerde kilometers heeft de Splash zich prima gehouden. 6 liter per 100 km ligt weliswaar iets hoger dan de fabriekswaarde van 5,5 liter, maar dat is

gezien de verhouding stadskilometers in de test een hele redelijke afwijking. Het B-label, waar een vergelijkbare Wagon R+ nog in D viel, is dan ook meer dan terecht.

In de stad is deze kleine Suzuki helemaal in zijn element. Door de beperkte afmetingen kan je natuurlijk sowieso overal fysiek gezien al goed terecht, maar er is meer dat in zijn voordeel spreekt. De besturing van de Splash is aan de lichte kant, maar is daarbij wel redelijk direct. Het gaat te ver om het sturen sportief te noemen, want daarvoor is de hoogte van de koets toch de beperkende factor. Feit is wel dat dit sturen op binnenwegen of smalle straatjes in de binnenstad zeker een aangename eigenschap is. Als er dan bij het sturen een minder punt genoemd moet worden, dan is het wel het geluid van de knipperlichten als deze ingeschakeld worden. De tweetonige melodie die de Splash dan laat horen roept herinneringen op aan arcadegames uit de jaren '80. Ook bij bijzondere manoeuvres heb je veel profijt van de directe besturing, maar daarnaast heb je met de hoge zit en de grote ramen natuurlijk ook een goed overzicht over de directe omgeving van de auto. Het schakelen is juist weer aan de stroeve kant. Zonder problemen zet je de auto steeds in het gewenste verzet, maar dit gaat relatief zwaar. Zeker als je het vergelijkt met de lichte besturing.

Hongaarse Japanner

Al met al kan je de Splash typeren als een vrolijke verschijning - zeker in de kleur van de testauto - met prima rijeigenschappen. Daarnaast is deze compacte vijfzitter in Exclusive-trim behoorlijk compleet. In het segment waar de Splash thuishoort zitten veel handige en zuinige autootjes en niet zelden is de prijs een doorslaggevend gegeven bij aanschaf. Het is niet voor niks dat een van de concurrenten ondanks de zeer recente introductie de prijzen heeft verlaagd. Deze Splash kost zoals hij hier gereden is in de 1.2 Exclusive uitvoering inclusief metallic lak Ã 399 euro in totaal 14.398 euro. De goedkoopste uitvoering van de Splash is de uwe voor 9.999 euro. Dan gaat het om de 1.0 in Base uitvoering.

De vergelijkbare Agila 1.2 Enjoy heeft een prijs die net 500 euro onder die van de Splash ligt en valt door een totaalgewicht dat precies gunstig uitvalt een klasse lager in de

wegenbelasting. Toch moet je je niet verkijken op dit prijsverschil, want met een remkrachtverdeler, remassistent, lichtmetalen velgen en hoofdairbags zowel voor als achter is de Splash toch wel meer dan 500 euro completer dan de Agila. Het is natuurlijk de keuze van de koper wat hij wil voor zijn geld. De rare neiging van Nederlanders om liever Europese auto's te willen hebben is in dit geval natuurlijk de grootste lariekoek die je maar kan bedenken, want beide auto's rollen van dezelfde Hongaarse band in Esztergom af. Afkomst is dus geen criterium meer in deze. Dus als je op zoek bent naar compacte, zuinige auto die desondanks toch zeer compleet is, dan is de Splash zeker een auto om naar om te kijken.

Plus

+ Frisse verschijning
+ Compacte vijfzitter
+ Prima rijeigenschappen

Min

- Ondiepe bagageruimte
- 'Feel' van de stoelen
- Gemis zesde versnelling tbv zuinigheid