



Arno Lommers
4 mei 2006

Intro

De folder van het nieuwe model van Suzuki, de SX4, rept over een crossover die aan alle wensen tegemoet komt, van stad tot strand. Het zijn vooral avontuurlijk aangelegde jonge stellen die op de foto zijn gezet, maar voor jonge gezinnen die eens iets anders willen dan een hatchback of compacte stationwagon is de Suzuki SX4 ook geschikt. Als 4Grip zal de SX4 tot op zekere hoogte zeker de wensen van zijn berijder waar kunnen maken, maar als 2WD zou ik persoonlijk niet direct de duinlijn oversteken om door het mulle zand te ploegen.

De testauto is zoâ€™n voorwielaandrijver, een 1.6 Exclusive om precies te zijn.



Het exterieur

Met een lengte van 4 meter 10 oogt de SX4 lekker compact. Het crossover-concept komt duidelijk naar voren omdat de auto iets hoger dan normaal op zijn wielen staat. De Exclusive is overigens standaard uitgerust met 16-inch lichtmetalen wielen met 205/60 banden. Van voren is te zien dat de neuslijn rond loopt en naar achter doorgetrokken wordt. Ook de koplampen volgen deze lijn en lopen om de hoek ver de spatborden in. In de voorbumper zijn grote luchtinlaten geplaatst met op de hoeken mistlampen. Aan de zijkant is het de oplopende taillelijn die opvalt samen met het driehoekige voorste zijruitje. De SX4 is voorzien van grote vierkante spiegels die perfect zicht bieden op het verkeer achter de auto, ze zijn elektrisch bedien- en verwarmbaar. De achterste zijruiten vormen meer een geheel met de achterkant van de auto dan met

de middelste ruiten aan de zijkant, dat geeft een wat onharmonieus geheel en profiel gezien.

Net als aan de voorkant lopen de achterlichtunits om de hoek door, zelfs een klein stukje in de achterklep en in de bumper zitten nog twee reflectoren. Van binnen gezien valt de vrij kleine achterraut op, het zicht is niet optimaal zeker als de hoofdsteunen van de achterbank omhoog staan. De reclamestickers op de testauto belemmeren het zicht nog meer, maar daar moet bij een proefrit even doorheen gekeken worden.

De gereden SX4 is voorzien van robuuste bumperstootlijsten op voor- en achterbumper en een stootlijst op de zijkanten, een accessoire van â,- 147. De dorpels zijn voorzien van instaplijsten met logo die evenals de spatlappen ook een extra zijn. Vanbuiten bestaan er verschillen tussen de twee- en vierwielaangedreven SX4. Door de beschermplaat onder voor- en achterbumper, wielkastverbreders, stootlijsten, dakrailing en donker getinte ruiten oogt de 4Grip stoerder en weerbaarder. Het verschil in prijs is â,- 2.700. Overigens is de 4Grip niet als automaat leverbaar, op de 2WD is dat een optie van â,- 1.700 in combinatie met de 1.6-motor. De 2WD is namelijk ook als 1.5 leverbaar, de 1.9 DDiS common-rail dieselmotor is wel met vierwielaandrijving leverbaar.

Onder de auto is zelfs deze 2WD voorzien van een beschermplaat onder de motor en in de motorruimte is duidelijk te zien dat de versnellingsbak naast, in plaats van achter het motorblok is gestationeerd.



Het interieur

De ruime instap geeft toegang tot een dashboard dat veel overeenkomsten vertoont met dat van de Swift. Het is opgetrokken uit degelijk aanvoelend en zonder brede naden afgewerkt materiaal en de aluminium strips aan weerszijden van de middenconsole komen niet geknutseld over. Alleen het lichtgrijze kunststof op de portieren doet wat ouderwets aan. Op beide hoeken van het dashboard is een ronde ventilatieopening geplaatst waarvan de bediening enigszins knullig aandoet, maar het ziet er leuk uit. Ook de rest van de commandocentrale overtuigt, de meters zijn duidelijk afleesbaar en in het donker mooi rood verlicht en alle knoppen zijn op logische plaatsen gehuisvest. Minder is dat de draaiknoppen van de airco nogal spiegelen, de controlelampjes erin zijn gelukkig nog wel zichtbaar. De standaard radio/cd-speler is

op ooghoogte geïntegreerd in het dash en is eenvoudig bedienbaar, maar ook hier van die spiegelende druktoetsen.

Opbergruimte is voldoende voorhanden. In de middenconsole is een diepvak met klep beschikbaar en de portieren zijn voorzien van ruime deurvakken. Voor de pook zijn twee bekerhouders geplaatst en onder de passagiersstoel zit nog een laatje.

Een goede zitpositie vinden is voor de bestuurder even zoeken omdat het stuur niet in lengte te verstellen is, zo zit je al gauw met gestrekte armen. De voorstoelen zijn groot genoeg en verlenen een behoorlijke portie steun door oplopende zijkanten en de bestuurder kan zijn stoel in hoogte verstellen. Een typisch Japans eigenaardigheidje blijft het ontbreken van traploze verstelling van de rugleuningen.

Als de voorste inzittenden niet al te groot zijn kunnen mensen tot 1,80 meter uitstekend achterin zitten. Als de lengte van de achterpassagiers boven het landelijke gemiddelde komt schuurt de kruin al gauw tegen het dak en de knieën tegen de rugleuning van de voorstoelen. De voeten kunnen overigens ver onder de voorstoelen geschoven worden. Met een lengte van 4,10 meter en een wielbasis die een behoorlijke 2,5 meter biedt de nieuwe Suzuki een aardige hoeveelheid binnenruimte.

Door de compacte lengtemaat moet van de bagageruimte natuurlijk niet overvloedig veel verwacht worden. Met 270 liter is het afgelopen, net iets meer dan in een Opel Corsa of VW Polo. Helaas moet de bagage wel over een tildrempel gehaald worden want de bagagevloer ligt lager dan waar de achterbumper eindigt. Uitbreiding tot 625 liter (gemeten tot de raamlijn) is mogelijk door de rugleuning van de achterbank om te klappen en vervolgens doormiddel van een trekkoortje de zitting inclusief leuning tegen de voorstoelen aan te klappen. In de zijwanden van de kofferruimte zijn geen aparte bergvakken te vinden, ook niet onder de bagagevloer want daar ligt de thuiskomer. Dit beperkt de beloofde multifunctionaliteit toch enigszins. Om hier aan te voldoen zou bijvoorbeeld ook de achterbank verschuifbaar moeten zijn of de bagagevloer variabel in te delen zijn.



Het rijden

Als Exclusive-uitvoering is de SX4 voorzien van een sleutelvrije startfunctie. Door op een rubberknopje op de deurgreep te drukken open je de portieren en starten gaat met een van oude Amerikaanse auto's bekende draaiknop. Heel simpel, dat is zeker. De zender, waar overigens ook toetsen voor ver- en ontgrendelen op zitten, kan gewoon in de broekzak blijven en je rijdt zo weg. Als je er eenmaal aan gewend bent is het best een fijn systeem maar wat is er mis met een normale sleutel met afstandsbediening?

Wegrijden vereist de eerste kilometers wat gewenning omdat de koppeling nogal ongevoelig is, het aangrijppunt is in eerst instantie moeilijk te herkennen en het gaspedaal moet bewust helemaal los gelaten worden alvorens de koppeling te

bedienen anders schiet de motor nog net even in de toeren of ijlt hij na.

Remmen gaat heel gedoseerd en de remweg is voldoende kort, alleen als het ABS in werking treedt verdwijnt het gevoel uit het rempedaal.

De bekrachtigde besturing krijgt een ruime voldoende want ook in de middenstand is geen spoor van vaagheid te bekennen en de draaicirkel is prettig kort, de SX4 volgt altijd met redelijk wat gevoel in het stuurwiel de bevelen van de bestuurder op.

In bochten helt de koets van de Suzuki wel wat over, logisch gezien zijn hoge concept, maar hinderlijk wordt dit niet. Het onderstel verwerkt drempels beter naarmate de snelheid hoger wordt steeds beter, bij lage snelheden is vooral de demping aan de harde kant, de vering blijft altijd comfortabel genoeg. De auto spoort goed door de brede 205/60 R16 banden prima en ook op rotondes is het weggedrag heel vertrouwd waardoor je heel eenvoudig de grenzen van deze tweewielaandrijver kan verkennen. Door deze ervaringen ben ik eigenlijk wel heel benieuwd hoe de 4Grip het vermogen van 107 pk op de weg zet.

Schakelen doet de SX4 van een leien dakje, nooit zit je er naast en de pook klikt lekker van verzet naar verzet.

De prestaties van de 1600 cc metende viercilinder zijn prima. Volgens de fabriek loopt hij in 11,5 seconden 100 km/h en loopt hij door tot 170. Dat zal geen bluf zijn want 165 km/h op de teller is eenvoudig haalbaar. Onder normale omstandigheden en als er vroeg opgeschakeld wordt houdt de motor zich prima op de achtergrond maar als er fel doorgetrokken wordt dringt er een sportieve snerp door tot het interieur en stijgt het geluidsniveau drastisch. De motor wordt pas echt lekker wakker boven de 3.500 omwentelingen van de krukas, daaronder is het goed vertoeven maar echte voorwaartse drang spreidt de SX4 dan niet ten toon. Het maximale koppel van 145 Nm wordt dan ook pas bij 4.000 toeren per minuut gehaald wat het toerengrage karakter onderstreept.

Na de fotoshoot ontdekten de testrijders een losgeschoten luchtslang naast het motorblok waar Suzuki wel een mooi klemmetje om hadden mogen bevestigen. Ook andere plaatsen in de motorruimte zijn niet helemaal super afgewerkt. Maar verder ziet het er daar allemaal betrouwbaar uit en lampjes zijn heel simpel te vervangen want de

achterkant van de koplampen is zonder je handen open te halen bereikbaar.



Slot

Suzuki heeft weer een nieuw crossover-concept ontworpen in de vorm van de SX4. Als 2WD ziet hij er wat minder spannend uit dan de 4Grip, maar die is dan ook â,- 2.700 duurder. Met het weggedrag is het goed gesteld, daarvoor hoef je geen vierwielaandrijver te kopen, maar als je de wildernis in wilt is aandrijving op alle wielen aan te raden.

Ruimte biedt de SX4 voldoende, de prestaties van de 1.6 zijn prima en hij ziet er niet verkeerd uit. De sleutelloze startfunctie is even wennen, en het geluidsniveau bij hoge toeren is aan de hoge kant. Een punt waar Suzuki ook nog eens naar moet kijken is de

gevoelloze koppeling en de reactie op bewegingen van het gaspedaal. Maar dit zijn allemaal kleine puntjes van kritiek, voor de rest is het een geslaagde auto.

Concurrenten zijn er in de vorm van de Ford Fusion (vanaf â,- 14.995) en ook de nieuwe Nissan Note (â,- 15.995) komt in de buurt, al zijn deze auto's niet leverbaar als avontuurlijke 4WD-uitvoering. Maar kijk de prijslijst er maar eens op na, veel auto's in dit segment met vierwielaandrijving bestaan er (nog) niet. Al zou je natuurlijk de opgetuigde Citroën C3 X-TR en Volkswagen CrossPolo (beide ook alleen met aandrijving voor) nog kunnen meenemen in de vergelijking.

De SX4 is op een euro na leverbaar vanaf veertien mille, maar dat betreft dan de vrij kale 1.5 Base-versie. Voor â,- 2.200 is er de 1.5 Comfort met airco, centrale deurvergrendeling met afstandsbediening, elektrische ramen en spiegels, zijairbags, verbruiksmeter en een leuker aangekleed interieur. Slimmer is het dan om te gaan voor de slechts driehonderd euro duurdere 1600-motor. Naast metallic lak is ESP de enige optie die de fabriek op wens kan monteren voor â,- 899 op elke uitvoering.

Plus

- + Leuk uiterlijk
- + Fijne stoelen
- + Vertrouwd weggedrag

Min

- Ongevoelige koppeling
- Beperkte multifunctionaliteit
- Weinig opties leverbaar