Wilbert Huls
7 juni 2011

Vreemde eend

Er zijn een paar van die merken die voornamelijk geassocieerd worden met kleine stadsautootjes. Suzuki is zo'n merk. Logisch ook, want zo zijn de Swift en Alto samen verantwoordelijk voor driekwart van het totaal aantal verkochte Suzuki's in Nederland. Nu gooit het Japanse merk het eens over een heel andere boeg. Met de Kizashi haalt het een grote sedan, die al enige tijd in de Verenigde Staten leverbaar was, naar Nederland. Kan Nederland net zo dol worden op deze grote Suzuki als op de succesvolle kleintjes?

Opvallend

Qua afmetingen is de Kizashi moeilijk te plaatsen. Wanneer we hem tegenover de sedans van Volkswagen zetten, blijkt hij precies tussen de Jetta en Passat in te zitten. Toch neig je eerder naar de grotere tegenstrever vanwege het dikke uiterlijk van de Japanner. Bolle lijnen die samengaan met grote bumpers, skirts en een kofferspoiler - standaard in Nederland, omdat hier alleen de Sport-uitvoering wordt geleverd - maken er een opvallende verschijning van. Als klap op de vuurpijl liggen er nog een set achttien inch sportvelgen onder de auto en heeft hij twee enorm dikke uitlaatstukken. Het maakt de auto wel tot een smaakgevoelig object. Opvallen doet hij in ieder geval en niet zelden leverde dat reacties op. Vaak met verraste blikken als duidelijk werd dat het een Suzuki betrof. Zelfs de link met Jaguar werd gelegd toen iemand door de geopende achterklep het logo niet direct kon zien. Die vergelijking zal Suzuki vast niet vervelend vinden.

Weldadig

Zo overdadig als het uiterlijk, zo sober is het interieur. Donkere materialen en een doeltreffende inrichting van het dashboard maken er een net, maar vrij saai interieur van. Dat wil overigens niet zeggen dat er maar weinig te halen valt, want achter de knopjes gaat de wereld aan luxe verscholen. Climate control met gescheiden zones, cruise control, stoelverwarming en stuurwielbediening zijn nu niet echt standaardzaken op een Suzuki zoals wij die kenden. Sedans van dit formaat zijn natuurlijk interessante objecten voor de zakelijke markt en in die zin doet Suzuki er goed aan om de auto lekker compleet uit te rusten. Helaas zit op het testmodel geen navigatiesysteem en als je het toch graag zou willen hebben dan ben je aangewezen op een dubbel-DIN systeem van Pioneer. Die wordt wel door de dealer geleverd, maar het ziet er toch wat minder gelikt uit dan een eigen inbouwsysteem. Ook qua zitplek kun je in Nederland niet voor een karig modelletje gaan. Standaard beschik je over elektrisch verstelbare

leren stoelen met zelfs drie geheugenstanden en elektrisch verstelbare lendensteunen. Ze bieden vooral veel comfort, maar met hun vorm ook nog enig support wanneer je op het scherpst van de snede rijdt. Achterin lijkt toch een Japanse ingenieur als maatstaf genomen te zijn voor de benodigde ruimte, want die houdt zowel voor benen als hoofd niet over.

Overdadig

Dat de auto al een tijdje leverbaar was in Amerika, geeft al aan dat de Europese markt niet als uitgangspunt is genomen bij de ontwikkeling van de Kizashi. Dat blijkt ook wel uit de motorisering. Een atmosferische motor met krap 2,5 liter inhoud zijn we niet echt meer gewend hier. En keuze heb je niet, want er is geen Hollands 'zestienhonderdje' leverbaar. De enige keuzemogelijkheid die je hebt is handgeschakeld of automaat, waarbij aangetekend dat de automaat ook direct over vierwielaandrijving beschikt. Het

is wel een beetje op zijn Amerikaans van dik hout zaagt men planken, maar die 178 pk natuurlijk niet onplezierig. De Kizashi komt niet alleen vlot van zijn plek, maar kan op alle fronten van snelheid meer dan goed meekomen. Zeker wanneer je de auto op toeren houdt, kan je er een hoop lol aan beleven. De laatste versnelling is dan ook overduidelijk voor het comfort bedoeld, want wanneer die ingeschakeld is, is de fut er heel duidelijk uit en moet je absoluut een tandje terug om weer wat meer pit tot je beschikking te hebben. De keerzijde van deze rijstijl is een inkoppertje; het verbruik stijgt zo richting 1 op 10. Maar ook als je rustiger aan doet is dit zeker niet om over naar huis te schrijven, want met ruim meer dan 8 liter op 100 km heb je nog steeds een waarde waar je vandaag de dag eigenlijk niet meer mee wegkomt. De concurrentie heeft grotere en krachtigere auto's in het gamma die minder verbruiken. Het lijkt ook niet een speerpunt in de ontwikkeling geweest te zijn, aangezien zelfs een simpel hulpmiddel als een schakelindicator ontbreekt.

Volwassen

Gelukkig maken de rijeigenschappen veel goed. De Kizashi is niet alleen qua uiterlijk een heel volwassen Suzuki, hij rijdt idem dito. Zijn stabiele karakter maakt hem uiterst geschikt om zakelijk in alle rust van A naar B gebracht te worden. Daarbij past de stuurinrichting zich qua gevoeligheid op een prettige manier aan de behoeftes op snelheid of in een stadsomgeving aan. Ondanks dat deze auto een Sport-uitvoering betreft - met bijpassend onderstel - is het geheel niet echt te omschrijven als uitgesproken sportief, maar het heeft toch een prettige vorm van directheid. Mocht je toch een keer wat strakke bochtjes willen sturen, dan is de Suzuki tot heel wat in staat. Al nodigt ie je daar niet direct toe uit, er blijkt dan onderhuids toch meer te zitten dan je in eerste instantie verwacht. Ondanks dat we in hun klasse altijd best positief zijn over de kleine autootjes van Suzuki, is het toch even afwachten of het bij een grotere auto ook naar een hoger plan getild kan worden en dat is gelukkig zeer zeker het geval. En

ook al is het formaat van het blok niet echt modern, het klinkt toch heel gecultiveerd en het motorgeluid verdwijnt op constante snelheid zelfs ver naar de achtergrond.

Zware dobber

De prijs van de Kizashi is toch wel een zorgelijk gegeven. Doordat deze stevige uitvoering direct de instapper is, moet je minimaal met 33 mille over de brug komen voor een Kizashi. Natuurlijk heb je dan direct een zeer royaal uitgeruste sedan, maar traditioneel zijn de dikste uitvoeringen in Nederland niet verantwoordelijk voor de grote verkoopaantallen. Daarnaast zit je met een uitstralingsissue. Er zijn genoeg mensen die ruim 30.000 euro hebben stuk te slaan op een nieuwe, zakelijke auto, maar de vraag is hoeveel mensen de 'kleine-auto-showroom' van Suzuki dan zullen binnenstappen. Temeer als je voor datzelfde bedrag ook hele royale en zuinigere auto's bij vertrouwde Duitse merken kan krijgen. In die zin zal Suzuki er een zware dobber aan krijgen om de

Kizashi aan de man te brengen. De vraag is natuurlijk of deze sedan wel flinke aantallen moet doen van Suzuki. Het zit er dik in dat zo'n auto ook vooral ingezet wordt voor een stukje versterking en uitstraling van het merk. Daarin slaagt de Kizashi namelijk heel goed, want op alle fronten is deze Suzuki grootser dan de modellen die wij van het Japanse merk kenden.

Plus

+ Opvallende verschijning
+ Royale uitrusting
+ Prima rijeigenschappen

Min

- Ontbreken navigatie
- Ruimte achterbank
- Verbruik