



Bjorn Blokzijl
2 augustus 2016

Voor de purist

Je hebt werkpaarden en je hebt luxepaarden. Hoewel SUV's ooit zijn ontstaan als terreinwaardige auto's die wat luxer waren dan voorheen, komt de gemiddelde moderne auto in dit segment niet verder dan een simpel bospaadje. Suzuki kwam vorig jaar met de splinternieuwe Vitara. Hoewel hij er stoer en onoverwinnelijk uitziet, is een flinke laag modder niet aan hem besteed. Voor auto's als deze is een toekomst weggelegd als praktische gezinsauto of als auto voor erbij. Verlang je toch naar meer terreinwaardige prestaties, dan heeft de Japanner optioneel nu ook aandrijving op alle wielen.



Liefhebbers zien het wel

Voor de echte kenner is het verschil tussen een basis-Vitara en de snelste en meest luxe variant zichtbaar, maar de leek zal het over het hoofd zien. Na enkel een rood accent in de koplampunits en een verchromde grille met vijf sleuven houden de verschillen wel op. Uiteraard is de auto als topmodel uitgerust met fraai 17 inch lichtmetaal, maar ook zwakker gemotoriseerde versies zijn hiermee uit te voeren. Ook in het interieur is het zoeken naar verschillen. Net als in de koplampen vind je hier rode details. In dit geval op de luchtroosters, de klokken en op de stiksels van de hoogwaardiger bekleding in de vorm van leer in combinatie met suede - vreemd genoeg zijn deze kleurige details niet te combineren met een glazen schuif- kanteldak. Verder is het krek eender aan de vorig jaar gereden Vitara; het interieur biedt een hoop ruimte en reiscomfort. Hoewel de afwerking prima in orde is, zijn de gebruikte plastics niet van een hoge kwaliteit. Overal vind je harde kunststoffen die - in het geval van hetgeen bovenop het dashboard - soms zelfs glimmen.



Nóg meer hoeft niet

Het is juist onder de kap waar de door ons gereden auto het grote verschil maakt. We reden al met de basismotor - een atmosferische 1.6 met 120 pk - die naast een even grote als sterke dieselmotor gewoon leverbaar blijft. Toch zag Suzuki genoeg aanleiding om mee te doen met de downsizing-trend. Aangezien wij goede ervaringen hebben met het compacte turboblokje in de nieuwe Baleno, stapten we vol vertrouwen in de Vitara 1.4 S Boosterjet. Dit vertrouwen werd geenszins geschaadt. Net als zijn kleine broertje pakt de motor soepel op en trekt hij met eenvoud op tot in het rood - zeker als je de aandrijflijn in de 'sportstand' zet. Met 140 pk en 220 Nm koppel maakt hij niet alleen serieus indruk. Hij doet zijn werk in alle stilte, totdat je fors gaat accelereren. Dan klinkt er een fijne brom van onder de motorkap. De standaardsprint gaat in iets meer dan 10 seconden - hoewel het sneller lijkt - en pas uiteindelijk bij 200 km / u stopt de acceleratie. Geen moment heb je het gevoel dat je vermogen tekort komt en dankzij de strak schakelende automaat kun je optimaal gebruik maken van het vermogen en koppel. Hoewel de fabrieksopgave qua verbruik behoorlijk positief is met 5,5 liter per 100 kilometer, haal je dat in de praktijk enkel als je rijdt als een oud

ommatje. Als je wel gebruik maakt van het vermogen, buiten de gebaande paden en in de bebouwde kom rijdt, haal je niet beter dan een waarde van 7,4 liter per 100 gereden kilometers.



Meer vertrouwen

Zonder aandrijving op alle wielen rijdt de Vitara al fijn. Toch brengt deze optie een toegevoegde waarde als het gaat om rijplezier en vooral veiligheid. Hoewel het lijkt alsof vierwielaandrijving vooral zijn waarde heeft in landen waar je in de winter niet een gemiddelde weg kunt nemen zonder van de weg te glijden en voor 90% van de Nederlanders daarom geen nut heeft, is dat in de praktijk anders. Ook in regenachtige condities biedt een integrale aandrijving zijn pluspunten. Je rijdt met net wat meer vertrouwen als je weet dat wanneer één of twee wielen de grip verliezen, er altijd wielen overblijven die het contact met de weg behouden. Daarbij blijkt dat de afwerking van het interieur op een hoog niveau staat, want zelfs als het onderstel flinke klappen te verduren krijgt, hoor je nergens piepjes of kraakjes. Wat meehelpt aan het vertrouwen is de prettig schakelende automatische versnellingsbak. Met een dubbele koppeling

past hij goed tussen de automaten die we bij de concurrentie zien. Hoewel de bakken van Volkswagen en consorten op een hoger niveau staan, valt het exemplaar van Suzuki zeker niet tegen. Nooit schakelt hij op een vreemd moment en ook de schakelmomenten zijn snel en gaan zonder schokken. Al met al krijg je een positief gevoel bij de All Grip-uitvoering, zelfs als je op de verharde weg blijft.



Openbaring

Ten opzichte van zijn broers die op minder wielen aangedreven zijn, heeft de Vitara met All Grip meer kansen op het onverhard. Via de keuzeknop op de middentunnel kun je de aandrijflijn in de offroad-modus zetten of zelfs de aandrijving tussen de voor- en achteras 'locken'. Dit betekent dat het vermogen wordt verdeeld over de op de voor- als de achteras met 50% van het vermogen beide assen. In de praktijk geeft de aandrijving daarmee genoeg grip buiten de gebaande paden, waarbij zelfs de volharde boswachter onder de indruk blijkt. Op paden ver buiten de verharde weg, waar diepe modderpaden eerder regel dan uitzondering zijn, weert de Vitara zich kranig. Zelfs vanuit stilstand, met de voor- en achteras diep in de blubber, accelereert de auto buitengewoon goed.

Met het zand tot op het dak, krijg je ook hier enorm vertrouwen in de compacte SUV. Een stevige heuvel afrijden gaat daarbij prima met het alom bekende 'hill-descent-control'. Druk je die knop in, dan gaat de auto met een lage snelheid, maar wel met voldoende grip naar beneden. Waar de Vitara vooral een luxeproduct lijkt, is hij dat maar gedeeltelijk: Een werkpaard heeft zich geopenbaard.



Oude tijden herleven

Suzuki neemt een groot risico om haar paradepaardje in het SUV-segment wederom met vierwielaandrijving te voorzien. Veel van zijn concurrenten zijn niet met aandrijving op alle wielen te bestellen, of ze zijn buitensporig duur. Voorbeeld hiervan is de Renegade die als 'AWD' minstens 38 mille kost. De 33.199 euro die de door ons gereden Vitara moet kosten, valt daarbij flink mee. Zeker omdat hij is voorzien van een enorm pakket aan luxe waaronder een automaat met dubbele koppeling, fijne stoelen met dito bekleding, een luxe multi-mediasysteem en een dik stuur. Gecombineerd met de prettige aandrijflijn, het ruimte interieur en de goede rijeigenschappen is het een auto die overtuigt. In de jaren '90 van de vorige eeuw was de Vitara dé keuze als je een

Suzuki Vitara 1.4 Booster Jet All Grip S

betaalbare en terreinwaardige auto zocht. Oude tijden herleven met de meest recente generatie en het is te hopen voor het merk dat ook de consument dit inziet.

Plus

- + Stoere looks
- + Fijne aandrijflijn
- + Ruim interieur

Min

- Harde plastics in het interieur
- Ruim 33 mille blijft veel voor een Suzuki
- De fabrieksopgave qua verbruik is niet haalbaar