



Bjorn Blokzijl
22 april 2017

Swiftly to the top again

Voor Suzuki is de Swift sinds 2005 voor geheel de wereld een belangrijke auto. Voordien kenden wij de B-segmenter van het Japanse merk al als Swift, maar buiten Europa kwam de auto niet alleen onder een andere modelnaam, maar zelfs als ander merk op de markten. Toen de tweede wereldgeneratie Swift in 2010 een opvolger kreeg, leek het meer om een ingrijpende facelift te gaan in plaats van een compleet nieuw model. Dankzij zijn bolle neusje, de rechtopstaande voorruit en het zwevende dak heeft de Swift een typische uitstraling. Deze kenmerken heeft de geheel nieuwe compacte hatchback - die onlangs voor het eerst aan het grote publiek werd getoond - overgenomen, maar nu is het verschil met zijn voorganger op het eerste oog een stuk groter dan voorheen. Of de auto wederom in de smaak valt, vinden we uit in een eerste test.



Er zijn mindere voorbeelden...

Toch knap hoe een auto die niet lijkt op zijn voorgangers, toch direct als Swift herkenbaar is. Zoals gezegd, heeft de auto dezelfde typische kenmerken. Naast de eerder genoemde zaken, vallen de verticaal gepositioneerde koplampen en de two-tone lak op. Waar veel merken een bepaald familiegezicht hebben, ontbreekt dat bij Suzuki. Op geen van de andere modellen vind je het sportief ogende neusje of de verborgen handgrepen op de achterportieren. Bij een eerste aanblik viel ons echter op dat het lijkt alsof Suzuki inspiratie heeft opgedaan door het kijken naar de Jaguar F-Type. De indeling van de neus, inclusief de vorm van de koplampen en de grille heeft duidelijke gelijkenissen; je kunt slechtere voorbeeld kiezen. Swifts die op de Nederlandse markt geleverd worden, verschillen - in geval van de 1.0 BoosterJet - met de auto's die op de rest van de wereld verkocht worden. Om het onderscheid tussen de twee verschillende motoriseringen ook aan de buitenzijde duidelijk te maken, is de grille van de geblazen uitvoering voorzien van een fraaie rode bies. Zeker in combinatie met de blauwe lak van de door ons gereden auto is het een leuk detail. In de rest van de wereld staat deze grille op de optielijst.



Op de goede weg

Ten opzichte van de vorige Swift werd de auto een centimeter korter en anderhalve centimeter lager. Toch groeide de wielbasis met twee centimeter en is hij vier centimeter breder. In een direct vergelijk blijkt dat de binnenruimte groter is, zowel voorin, op de achterbank en ook de bagageruimte groeit flink. Een bestuurder van 1.80 meter kan zonder problemen achter zichzelf zitten en ook voor het hoofd is ruim voldoende plek. De bagageruimte groeide met 54 liter tot 265 liter. Toen we voor het eerst in de nieuwe Vitara plaats namen, viel ons op dat de ontwerpers duidelijk meer dan ooit aandacht hadden geschonken aan het interieurdesign. Ook in de nieuwe Swift is er veel werk gemaakt van het interieur. Door de ronde ventilatieroosters en dito bedieningsknoppen voor de climate control krijgt het interieur een sportieve uitstraling. Dit wordt extra versterkt door het erg fraaie instrumentenpaneel met rode verlichting en een hoogwaardig schermje tussen de klokken. Helaas zit de bediening van dit scherm niet op het stuur maar op een stengeltje naast de snelheidsmeter. Dit werkt verre van intuïtief en voor gebruik moet je om het stuur en de richtingaanwijzer heen reiken. Het mediasysteem vinden we ook in de overige Suzuki's en tijdens ritten met die

auto's waren we blij verrast door de prettige bediening en mooie graphics van het touch-screen. Wat tegenvalt is het materiaalgebruik; dat er niet de mooiste kunststoffen worden gebruikt voor het dashboard en de deurbekleding in deze klasse snappen we, maar het glanzende zwarte plastic in de Swift doet af aan het kwaliteitsgevoel van de auto. Ook zijn de naden niet overal even groot. Gelukkig steekt alles wel goed in elkaar en hoor je ook op zeer slecht wegdek geen rammel. Een positieve noot is er voor de stoelen. Voor lange bestuurders is de zitting wat aan de korte kant, maar voor de gemiddelde Nederlander zijn de stoelen comfortabel en bieden ze een hoop zijdelingse steun.



De MINI achterna

De zijdelingse steun van de stoelen heb je nodig om je lichaam op de juiste plek te houden als je het sportief getinte onderstel van de Swift optimaal benut. Het imago dat de auto heeft, wordt door de nieuwe generatie doorgezet. Althans, als je kiest voor de 1.0 BoosterJet. We reden ook met de ongeblazen 1.2 en met die motorisering is het onderstel wat meer gericht op comfort. Voor de gemiddelde bestuurder is dit ruim

voldoende, maar voor de meer-eisende consument is het totaalpakket van de 1.0 BoosterJet aantrekkelijker. Niet alleen is het onderstel meer gericht op sportiviteit - en laat de auto zich gewillig door bochten smijten - ook de soepelheid van de motor past meer bij het karakter van de Swift. Toen we met de Baleno over Spaanse bergwegen reden, waren we direct enthousiast over het pittige blokje en dat is in de Swift niet anders. Niet alleen in de stad ga je rap van je plek, ook op de snelweg overtuigt de motor. Inhaalacties gaan zonder problemen en meestal hoef je niet terug te schakelen om een snelle acceleratie te bewerkstelligen. Op bochtige dijkweggetjes komt echter het echte potentieel van het onderstel en de aandrijflijn tot zijn recht. Dankzij de strak schakelende versnellingsbak, de directe en precies zwaar genoeg zijnde besturing - te bedienen met een dik, afgeplat stuurwiel - en het sportief afgestemde onderstel, is het een genot om van bocht naar bocht te rijden. Zo goed als een MINI is het niet, maar het is een stap in de goede richting. Daarnaast klinkt er van onder de motorkap een fraaie roffel als je flink doortrekt. Dit komt het gemiddeld verbruik niet ten goede, maar voor het vermaak is het een goede toevoeging. Toch vallen de gebruikscijfers van de test erg mee en halen we met een waarde van 5.7 liter per 100 kilometer exact de fabrieksopgave.



In de basis al goed

Voor 15.499 euro staat er een splinternieuwe Suzuki Swift op de oprit. Voor dit bedrag koop je de auto met de 1.2 viercilinder met 90 pk, gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak en uitrustingsniveau Comfort. Karig is de auto allerminst met een basisuitrusting met onder andere airco, elektrisch bedienbare ramen vóór, een met leder bekleed stuurwiel en een radio met CD-speler en USB-aansluiting. Eén stap hoger op de ladder is de Select. In combinatie met de 1.2 moet dit de verkooptopper worden en die conclusie trekken wij ook na deze test. De motor levert ruim voldoende vermogen voor het gemiddelde gebruik en dankzij de luxe uitrusting met onder andere een achteruitrijcamera, het fraaie multimediasysteem, stoelverwarming en 16 inch lichtmetalen wielen, ben je ruim bedeed en betaal je met 16.749 ook niet de hoofdprijs. Bovenaan het gamma staat de Stijl, die met zaken als climate control, adaptieve cruise control en SHVS de veeleisende klanten moet bedienen. Laatstgenoemd systeem is een elektrische ondersteuning die vooral wordt gebruikt bij acceleratie. Dit zorgt niet alleen voor een soepelere versnelling, maar ook voor een iets lager verbruik. Wil je persé de 1.0 BoosterJet, dan kun je enkel kiezen uit de twee luxere varianten. Een CVT

is beschikbaar voor de 1.2 en een volautomatische versnellingsbak is er voor de 1.0.



Overtuigend

De Suzuki Swift heeft een goed imago maar tot constant goede verkoopcijfers heeft het niet geleid. In 2007 werden nog ruim 8.800 Swifts aan de man of vrouw gebracht in Nederland, maar met niet meer dan 1.022 exemplaren vorig jaar is de rol van de auto in zijn segment sterk afgenomen. De nieuwe generatie moet voor een verkoopboost zorgen. In het B-segment kiezen kopers niet alleen voor een fraai uiterlijk, ook het imago van het merk en het model zijn belangrijke zaken. Daarnaast is de aanschafprijs uiteraard cruciaal, maar nog meer dan ooit wordt gelet op de totale kosten van het gebruik van de auto. Doordat de Swift ruim 170 kilogram is afgeslankt, is de wegenbelasting lager en zorgt een kleinere, zuinigere motor voor aansprekende prestaties. Het totaalpakket van de Swift is overtuigend, al kent hij wat kleine minpunten zoals de glimmende plastics in het interieur en de korte zittingen. Toch zijn we er van overtuigd dat deze generatie Swift oude tijden kan laten herleven en het zeker beter gaat doen dan de vorige.

Plus

- + Erg fijne aandrijflijn
- + Goede rijeigenschappen
- + Relatief veel binnenruimte

Min

- Harde, glimmende kunststoffen in het interieur
- Korte zittingen