Bjorn Blokzijl
15 januari 2019

Lef wordt beloond

'Alle auto's lijken op elkaar', is zo'n zin die je tegenwoordig veel hoort. Een Ã©chte uitzondering op deze regel is de nieuwe Suzuki Jimny. Hoewel hij wel wat weg heeft van de Mercedes-Benz G-Klasse - maar dan op zo'n 60 procent gekopieerd - is het een behoorlijk uniek ontwerp. Hoekig en stoer zijn woorden die je vooral hoort als men de Suzuki voor het eerst aanschouwt. Een kleine terreinwagen - een SUV is het niet - is een unicum op de Nederlandse wegen, maar is het ook een echte aanwinst?

Niet alleen voor de vorm

Als je op zoek bent naar een Ã©chte en enigszins betaalbare terreinwagen, dan moet je nu stoppen met zoeken: de Suzuki Jimny komt overal waar je maar wil komen. Het ontwerp is daar geheel op gericht. Het hoekige design ziet er niet alleen stoer uit, ook de aanloophoeken vÃ³Ã³r en achter werken goed mee in de terreinwaardigheid van de auto. Van voor is de auto herkenbaar met zijn grille met vijf spijlen en de hoog liggende, vlakke motorkap. Daarbij steekt hij niet onder stoelen of banken dat hij graag de blubber in gaat, gezien de hoeveelheid van zwart-plastic bumperwerk en de forse wielkasten. De hoekige vormen van de carrosserie lijken er alleen te zijn voor de vorm, maar deze werken mee in de overzichtelijkheid van de auto. Helaas is het bij het inparkeren maar de vraag waar de achterbumper eindigt. Omdat het reservewiel ver boven de achterliggende auto prijkt, weet je niet waar de bumper van de auto achter je zit. Een camera op de achterdeur zou daarom een welkome aanvulling zijn.

Het ontwerp zit vol met leuke, maar ook praktische elementen. Zo hebben de ontwerpers het nodige historisch besef gehad bij het tekenen van de carrosserie.

Voorbeelden hiervan zijn de al eerder genoemde spijlen in de grille, maar ook de twee inkepingen op de onderzijde van de A-stijl - afkomstig van de Samurai - en de raamlijn op de voorportieren. Deze zagen we eerder op de eerste generatie van de Vitara, maar hebben ook een praktisch nut. Door de verlaging van de ruit zie je net wat meer wat er onder de voorwielen gebeurt als je in ruw terrein rijdt. Gelukkig zijn er wat uiterlijk betreft weinig compromissen gemaakt. Zo zit er op de Jimny nog gewoon een reservewiel op de achterdeur. Bijzonder is ook de plaatsing van de dakantenne. Bij het gros van de auto's zit deze keurig in het midden, maar zo niet bij de Jimny; deze zit bijna op de hoek rechts achter. De reden hiervoor is eigenlijk vrij simpel. Bij de ontwikkeling van de auto is al rekening gehouden met liefhebbers die de auto na aankoop willen aanpassen naar eigen smaak. Plaats je een imperiaal op een auto, dan zit een in het midden geplaatste antenne behoorlijk in de weg. Het ontwerp blijkt dus niet alleen in de smaak te vallen, maar is ook in praktisch oogpunt geslaagd.

Historisch Ã©n luxe verantwoord

Duik je in de historie van Suzuki, dan kom je een veelvoud van compacte 4x4's tegen. Het begon ooit bij de LJ10 en liep via de bij ons bekende LJ80 en Samurai door tot de Vitara en de Grand Vitara. Allemaal auto's die nÃ©t wat verder in het ruwe terrein komen dan de meeste auto's. In deze traditie past ook de nieuwe Jimny. Waar de meeste nieuwe auto's vooral hoog op de wielen staan en niet verder komen dan de dichtstbijzijnde drempel, is de meest recente Suzuki gericht op het ruwste terrein dat je je maar kunt indenken. Zo is ook het interieur ontworpen: Met een scheef oog naar een Samurai en een Vitara van de jaren '90 zijn daar de hoekige - maar toch praktisch - indeling van het dashboard met fraaie details als de schroeven op bijvoorbeeld de klokkenwinkel. Hoewel de indeling van het dashboard lijkt op dat van de Samurai, vind je in de Stijl Apple-carplay en Android Auto en een automatische climate-control. Daarbij zijn luxezaken als verwarmbare voorstoelen, een eenvoudig bedienbaar navigatiesysteem en een lekker dik stuur met daarop de bediening van diverse zaken standaard op het hoogste uitrustingsniveau. Gelukkig ontbreekt ook een handgreep op het dashboard niet en weten de Japanners nu ook dat een matte afwerking een hoop doet als het gaat om de beleving.

Het luxe-gevoel wordt doorgezet met de fraai ogende en verrassend fijn zittende stoelen. Dit geldt echter enkel voor de twee voorstoelen, want op de achterstoelen moet je je als volwassene niet begeven. Zo op het oog lijkt de ruimte nog redelijk, maar door de lage zitting zit je al snel in de knel met de knieÃ«n. Ook de bagageruimte is behoorlijk ondermaats. Een simpele boodschappentas past niet achter de achterstoelen, maar gelukkig zijn deze eenvoudig neer te klappen. Met een simpele ruk aan het koord op de leuningen vallen deze neer en ontstaat er een bijna vlakke laadvloer. Deze is afgewerkt met een hard-plasticsoort, die niet alleen minder krasgevoelig, maar ook eenvoudig schoon te maken is. Geheel achterin zit in de vloer een opbergcompartiment. Hierin kun je zaken als de afneembare trekhaak en de gevarendriehoek opbergen, maar ook hier is aan het praktisch nut gedacht. Als je de Jimny gebruikt waarvoor hij bedoeld is - dus het terrein in - dan kun je eenvoudig vieze schoenen of laarzen krijgen. Deze kun je dan opbergen in de bak en daarna met bak en al meenemen en schoonmaken. Helaas is de grote achterdeur wat minder praktisch, zeker als je de auto parkeert. Je moet in dat geval ruim afstand nemen van de auto

achter je.

Thuis in de blubber

Op het moment dat je voor het eerst in de nieuwe Jimny binnen stapt, dan is de hoge instap het eerste wat opvalt. Hoewel het stuurwiel zich enkel in de hoogte laat verstellen, laat een goede zitpositie zich vrij eenvoudig instellen. Dit werkt goed mee in de rij-ervaring met deze auto. Zelfs lange bestuurders Ã©n bijrijders zitten op lange ritten comfortabel. Daarbij is echter wel een kanttekening: op de openbare weg is de Jimny op hogere snelheden niet echt op zijn gemak, want de 102 pk sterke 1.5 is vrij luidruchtig en mist overduidelijk een zesbak. Tekenend hiervoor is dat de Jimny zo'n 3.000 toeren per minuut maakt als je slechts 100 kilometer per uur rijdt. Zet je de cruise-control op deze snelheid, dan valt met het geluidsniveau nog te leven, daarboven moet je met enige stemverheffing met elkaar praten. Met het hoge toerental in het achterhoofd, valt het gemiddeld verbruik van 1 op 13.1 nog mee. Zeker als je bedenkt dat een aanzienlijk deel van de kilometers in het terrein gereden is.

Naast het forse geluidsniveau is de onderstelafstelling een reden om hogere snelheden te mijden. Sturen gaat met weinig gevoel en je moet regelmatig een correctie uitvoeren om in een rechte lijn te blijven rijden. De zijwindgevoeligheid en de weke vering dragen ook niet bij aan dynamisch rijgedrag. Dat het nog echt werken is in de Jimny, blijkt ook uit de hakerige versnellingsbak. Vooral de eerste versnelling en de 'achteruit' laten zich niet altijd even eenvoudig inleggen. Ben je eenmaal op snelheid, dan gaan de overige verzetten wat eenvoudiger, maar voel je dat een soepele bak geen prioriteit had bij de ontwikkeling.

Maar alle ongemakken op de snelweg vergeet je direct als je zicht krijgt op de nodige modder. Vanaf het moment dat je de gebaande paden af rijdt, voelt de Jimny ontzettend vertrouwd aan. Zelfs zonder de vierwielaandrijving in te schakelen, komt de auto verder dan 99% van de overige auto's die op de Nederlandse markt verkocht worden. Voor het wat zwaarder terrein schakel je met de extra pook de vierwielaandrijving in. Dit hoeft niet vanuit stilstand te gebeuren, maar dit kan tot liefst 100 km/u. Met ditzelfde pookje schakel je naar de lage gearing, waarmee je meer trekkracht voorhanden hebt. In deze stand blijken vooral de straatbanden - waarmee de auto is voorzien - de beperkende factor. Voorzien van Ã©chte terreinbanden kunnen we ons weinig terreinen bedenken waar de Jimny niet uit de voeten kan. De indirecte besturing en de weke vering komen in de modder trouwens juist van pas. Ook bij forse kuilen en gaten stuitert de auto niet en slaat het stuurwiel niet uit je handen.

Alles heeft zijn prijs

Om maar met de deur in huis te vallen: de Jimny is vrij prijzig. Vanaf 26.999 euro staat er een Jimny op de oprit in de vorm van de Comfort. Standaard is hij voorzien van zaken als de nodige airbags vÃ³Ã³r- en achter, hill - en lane assist en verkeersbordenherkenning. Hoewel een handbediende airconditioning wel standaard is, moet je de Select kiezen om zaken als centrale deurvergrendeling en elektrisch bedienbare voorramen te krijgen. Hiervoor betaal je 1.000 euro extra en dan krijg je ook verwarmbare voorstoelen, een in delen neerklapbare achterbank en mistlampen vÃ³Ã³r. Besteed je nog eens twee mille, dan krijg je voor - op een euro na - 30.000 euro de Jimny Stijl. Hoewel het een forse investering vergt, is dit wel de uitvoering die je wÃ-l hebben.

Uiteraard krijg je in het hoogste uitrustingsniveau ook het stoere uiterlijk, maar aangevuld met praktische en comfortverhogende zaken. LED-verlichting aan de voorzijde, getinte achterruiten en lichtmetalen wielen maken de auto tot een nog wat hippere verschijning. Daarnaast is het bijzonder dat je de koplampsproeiers separaat

kunt bedienen. Voor het comfort doen het fijne multimediasysteem met touchscreen en de automatische airco veel goed. Buiten de drie uitvoeringen kun je nog een behoorlijke lijst met opties los aanvinken. Hiermee kun je de auto verregaand naar eigen smaak aankleden. Zo kost de dual-tone-lak 799 euro en zijn er diverse bijzondere zaken af-fabriek te bestellen. Een kleine greep hieruit zijn een ware 'geweertas' - Suzuki weet goed welke doelgroepen ze bedienen - een beschermbak voor in de achterbak en een afneembare trekhaak.

Uniek in zijn soort

Met de nieuwe Jimny neemt Suzuki een behoorlijk gewaagde stap. Geen andere fabrikant heeft een auto in dit segment in het gamma die ook buiten de normale wegen zijn mannetje staat. Tegenwoordig is het uitzonderlijk dat een model geen enkele concurrent heeft, wat voor de Jimny nu dus wel geldt. Modellen die aangedreven zijn op alle wielen zijn voornamelijk te vinden in de wat hogere klasses. In het A- en B-segment zijn deze manier van aandrijving - al dan niet optioneel - nauwelijks te

vinden en daardoor is de Suzuki een soort laatste der Mohicanen. Zoek je dus een compacte auto die vooral excelleert op modderige wegen en je de nodige plezier geeft, dan kun je absoluut niet om de Suzuki Jimny heen.

Plus

+ Uitzonderlijk uiterlijk
+ Weinig auto's komen verder in terrein
+ Uniek in zijn soort

Min

- Duur....
- Weinig moderne motorisering
- Grote achterdeur niet erg praktisch