



Arno Lommers
25 oktober 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Om het gemis van de vorige Swift GTi voor de echte fans wat te verzachten, heeft Suzuki als voorbode op de toekomstige supersnelle Swift de Sport-uitvoering op de markt gebracht. Niet bedoeld voor de 'echte' coureurs, maar toch is hij duidelijk sportiever dan de standaard Swift, die overigens qua sportiviteit al niet slecht voor de dag komt.

Nadat het interieur en exterieur besproken is, gaan we gauw rijden met deze Suzuki, want dat is wat hij wil. Niet op constante snelheden achter een gewone gezinsauto hangen; bochtige weggetjes wil hij, en het liefst zo veel mogelijk! Dat belooft wat voor het echte monster uit het wagenpark van deze Japanse autofabrikant (al worden de Swifts voor Europa in Hongarije gebouwd).



Het exterieur

Het kan niemand ontgaan dat hier iets stáãt. De Swift Sport geeft duidelijk aan er zin in te hebben. Een lekkere voorbumper met grotere luchtinlaat, mistlampen en zwarte inlegstukken, privacy glass, 17-inch lichtmetalen wielen en achter eveneens een dikkere bumper waarin de twee uitlaten opvallen. Ook een dakspoiler hoort bij de standaarduitrusting. De stootstrips zijn een accessoire.

De Swift in standaarduitvoering neigt in zijn ontwerp al naar de Mini, bij de Sport is dat door de snelle uitmonstering nog duidelijker. Het dak lijkt op de A-stijlen te liggen doordat deze zwart gespoten zijn en aan de zijkant is duidelijk de aflopende daklijn van de driedeurs te zien, die mooi wordt geaccentueerd door de dakspoiler. Zelfs de

achterlichten zijn anders vormgegeven bij de Sport-versie. Kortom, om te zien is het een lekker kekke auto.



Het interieur

Veel modellen die de toevoeging 'Sport' dragen doen hun naam nauwelijks eer aan. Dat dit bij de Swift Sport niet het geval is, bewijzen alleen al de aluminium pedalen en de echte sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en extra dikke wangen. Ook een dik sportstuur, chromen randen rond de meters en wat aluminium-look panelen op de deuren en middenconsole maken de Sport net wat anders dan anders.

De rood-zwarte kuipstoelen staan niet alleen prima bij de Supreme Red-lak van de

koets, ze zitten ook prima. Ze omvatten je torso niet zo stevig als in een rallyauto, maar voor deze doelgroep is de Swift Sport dan ook niet bedoeld. In snelle bochten word je goed op je plek gehouden en de stoelen zijn prettig stevig uitgevoerd. Voor een Ã©cht sportieve zitpositie zouden de stoelen lager bij de grond moeten staan. Het stuur is niet in diepte verstelbaar, waardoor je bijna met gestrekte armen zit.

De materialen van het dashboard voelen goed aan, alles is prima afgewerkt en op de ergonomie valt weinig af te dingen.

Personen die plaatsnemen op de achterbank zullen niet onverdeeld blij zijn; zeker de beenruimte schiet te kort. Helaas komen de voorstoelen niet terug in hun laatst ingestelde positie en mist de bestuurdersstoel Ã¼berhaupt een

â€œeasy-entryâ€-systeem. De bagageruimte kan er mee door. 213 liter is in deze klasse geen topwaarde, maar de achterbankleuning is in Ã©n geheel neer te klappen zodat dit vergroot kan worden tot 495 liter. De zitting is echter niet omklapbaar, waardoor er een drempel ontstaat en de laadvloer dus niet vlak is. Dat de leuning niet deelbaar is, is wellicht een gewichtsbesparing, Suzuki?

De standaarduitrusting is erg riant met zaken als automatische airco, sleutelloze toegangs- en startfunctie, cd-speler met stuurwielbediening, gordijn- en zij-airbags en last but not least, het op dit soort auto's zo gewenste ESP.



Het rijden

Al bij het aanslaan van de startmotor hoor je het verschil met de normale Swift. Als de motor tot leven komt brengen de uitlaten een donkere brom voort; dat belooft wat! En ja, hoor: de 1.6-motor met 125 pk en 148 Nm geeft de 1.005 kilogram zware Suzuki erg aansprekende prestaties. Om in de bebouwde kom rond de 50 km/h te blijven hoeft het gaspedaal slechts een paar millimeter beroerd te worden, de motor hangt erg lekker aan het gas. Nog net niet nerveus, maar het heeft er wel iets van weg. Door de korte overbrengingen van de vijfbak is de trekkracht bij lage toeren ook goed, maar het liefst draait de motor 3.500 of meer omwentelingen, tot het cijfer 6 op de toerenteller is bereikt. Dan hikt het blok de begrenzer in, ondanks dat het rode gebied pas bij 6.800 tpm begint. Maar niet getreurd, de schreeuw die er dan hoorbaar is smaakt naar meer

en met het korte pookje leg je snel het volgende verzet in, waarna de Swift weer vrolijk verder versnelt.

Het geluidsniveau is best redelijk, maar door de korte overbrengingen draait de motor bij 120 km/h al 4.000 toeren per minuut. Op de snelweg begint dit al gauw te vervelen en wordt er verlangd naar een zesde versnelling.

Suzuki heeft de wielophanging steviger afgesteld en schokdempers van Monroe toegepast om het weggedrag extra dynamisch te maken. De besturing omvat een vernieuwde elektrische bekrachtiging voor de optimale balans. Althans, dat beweert Suzuki en naar mijn mening hebben ze niets te veel gezegd.

Omdat dit niet de meest snelle Swift is, is er heus nog wel enigszins sprake van veercomfort, maar alle oneffenheden in het wegdek worden (overigens niet irritant) doorgegeven. Van overhellen is geen sprake en onder- en overstuur steekt alleen in het uiterste geval de kop op. Wordt in een snelle bocht het gas losgelaten, dan heeft de neus eerst de neiging om naar de buitenkant van de bocht te schuiven. Precies op tijd ãn goed gedoseerd duwt de achterkant de auto weer naar het midden van de weg. De Swift Sport heeft gewoonweg een erg betrouwbaar, maar toch lekker 'gooi en smijt'-karakter.

Bij bovenstaande manoeuvres reageert de besturing zelfs een beetje zwaar en de installatie heeft een goed zelfcentrerend effect. Het enige dat opviel tijdens de test was een ratelend geluid als het ESP zijn werk begon te doen. In eerste instantie dacht ik dat de besturing een paar tandjes oversloeg bij het terug laten komen van het stuurwiel, maar bij uitgeschakeld stabiliteitsprogramma was dit geluid afwezig.

Voor de liefhebbers nog een paar cijfers. De topsnelheid bedraagt 200 km/h en in 8,9 seconden is de helft hiervan bereikt. Om de wielen liggen banden in de maat 195/45 R17. Het gemiddelde verbruik bij een gematigde rijstijl bedraagt 1 op 13,9. Als het potentieel benut wordt zal dit vermoedelijk richting de 1 op 10 ã 11 stijgen.



Slot

De conclusie is dat dat de Suzuki Swift Sport een Ã©rg leuk wagentje is om bochtige weggetjes mee te verslinden. De auto kan behoorlijke bochtsnelheden aan en de 1600-motor hangt lekker aan het gas. Ook de uitmonstering van de Sport is overtuigend, zowel aan de buitenkant als in het interieur.

Erg praktisch is de auto helaas niet. De bagageruimte houdt niet over en de voorstoelen komen niet in hun positie terug nadat de achterpassagiers zijn in- of uitgestapt. Voor degene die meestal alleen rijdt is dit waarschijnlijk niet relevant; deze persoon zal eerder vallen over het feit dat het stuur niet in diepte verstelbaar is en de bestuurdersstoel niet lager gezet kan worden.

Maar toch, ondanks deze minpuntjes, is de Swift Sport uiteindelijk een niet te

versmadden en kittige auto. Zeker met een prijskaartje van â,- 19.899 en een ruime standaarduitrusting is dit een mooie aanbieding.

Concurrentie kan deze Swift verwachten van de net geïntroduceerde Fiat Panda 100HP Sport, die met een prijs van â,- 13.795 een stuk goedkoper is. De Nissan Micra 160 SR komt met een prijs van â,- 17.630 al dichterbij de buurt van de Swift, maar heeft geen ESP en airco.

Ook in de klasse van snelle compacte hatchbacks is er dus redelijk wat te kiezen.

Plus

- + Sportief uiterlijk
- + Fijne stoelen
- + Prestaties en weggedrag

Min

- Stuur niet in lengte verstelbaar
- Instapsysteem voorstoelen
- Krappe bagageruimte