



Arno Lommers
2 juni 2006

Intro

Auto's als de Suzuki SX4 verschijnen steeds vaker op de markt. De combinatie tussen hatchback, stationwagon en (kleine) terreinwagen geven deze auto's een stoer uiterlijk. Dat de terreineigenschappen niet veel verder komen dan een drassige camping maakt voor veel kopers niet uit, men gaat veel meer voor het onverzettelijk ogende uiterlijk. Veel modellen zijn dan ook alleen met voorwielaandrijving leverbaar, of hooguit, optioneel met 4WD. Suzuki noemt dit 4Grip en voordelen heeft een dergelijke aandrijving zeker, maar het kost uiteraard ook extra geld. Maar bij de SX4 krijg je meer dan alleen een knopje voor de verschillende standen van dit systeem. Qua uiterlijk ziet hij er namelijk nãt wat grover uit dan de 2WD-versie met zijn kunststof beschermdelen en spatbordverbreeders. Na de 2WD met 1.6-benzinemotor getest te

Suzuki SX4 1.9 DDiS 4Grip Exclusive

hebben is deze keer de 1.9 common-raildiesel aan de beurt. We zullen zien of de verschillen in het dagelijkse verkeer duidelijk naar voren komen.



Het exterieur

Zoals in het intro al gezegd is de SX4 4Grip aan de buitenzijde extra stoer gemaakt door kunststof beschermingsdelen onder de bumpers en spatbordverbreeders boven de wielen. De tweewielaandrijver ziet er al niet verkeerd uit maar dit geeft de auto nog wat meer uitstraling, net als het donkere privacy glass dat voorbehouden is aan de 4Grip-versies.

De SX4 heeft een ontwerp waarbij voor-, achter- en zijkant heel goed met elkaar in

verhouding zijn, het oogt allemaal lekker compact en gedrongen. Boven de voorbumper zijn grote koplampen geplaatst die om de hoek doorlopen in de spatborden en ook achter zijn de geheel rode lichtunits behoorlijk van formaat, maar passen prima in het design van de auto. Nergens zijn irriterende ontwerpfoutjes te bekennen, gewoon een mooi uitgebalanceerde koets.



Het interieur

Binnen in de SX4 is er het verschil tussen de voor- en vierwielaangedreven SX4 niet te zien, behalve de switch tussen de voorstoelen dan.

De ruime instap geeft toegang tot een dashboard dat veel overeenkomsten vertoont met dat van de Swift. Het is opgetrokken uit degelijk aanvoelend en zonder brede

naden afgewerkt materiaal en de aluminium strips aan weerszijden van de middenconsole komen niet geknutseld over. Alleen het lichtgrijze kunststof op de portieren doet wat ouderwets aan. Op beide hoeken van het dashboard is een ronde ventilatieopening geplaatst waarvan de bediening enigszins knullig aandoet, maar het ziet er leuk uit. Ook de rest van de commandocentrale overtuigt, de meters zijn duidelijk afleesbaar en in het donker mooi rood verlicht en alle knoppen zijn op logische plaatsen gehuisvest. Minder is dat de draaiknoppen van de airco nogal spiegelen, de controlelampjes erin zijn gelukkig nog wel zichtbaar. De standaard radio/cd-speler is op ooghoogte geïntegreerd in het dash en is eenvoudig bedienbaar, maar ook hier van die spiegellende druktoetsen.

Opbergruimte is voldoende voorhanden. In de middenconsole is een diepvak met klep beschikbaar en de portieren zijn voorzien van ruime deurvakken. Voor de pook zijn twee bekerhouders geplaatst en onder de passagiersstoel zit nog een laatje.

Een goede zitpositie vinden is voor de bestuurder even zoeken omdat het stuur niet in lengte te verstellen is, zo zit je al gauw met gestrekte armen. De voorstoelen zijn groot genoeg en verlenen een behoorlijke portie steun door oplopende zijkanten en de bestuurder kan zijn stoel in hoogte verstellen. Een typisch Japans eigenaardigheidje blijft het ontbreken van traploze verstelling van de rugleuningen.

Als de voorste inzittenden niet al te groot zijn kunnen mensen tot 1,80 meter uitstekend achterin zitten. Als de lengte van de achterpassagiers boven het landelijke gemiddelde komt schuurt de kruin al gauw tegen het dak en de knieën tegen de rugleuning van de voorstoelen. De voeten kunnen overigens ver onder de voorstoelen geschoven worden. Met een lengte van 4,10 meter en een wielbasis die een behoorlijke 2,5 meter biedt de nieuwe Suzuki een aardige hoeveelheid binnenruimte.

Door de compacte lengtemaat moet van de bagageruimte natuurlijk niet overvloedig veel verwacht worden. Met 270 liter is het afgelopen, net iets meer dan in een Opel Corsa of VW Polo. Helaas moet de bagage wel over een tildrempel gehaald worden want de bagagevloer ligt lager dan waar de achterbumper eindigt. Uitbreiding tot 625 liter (gemeten tot de raamlijn) is mogelijk door de rugleuning van de achterbank om te klappen en vervolgens doormiddel van een trekkoortje de zitting inclusief leuning tegen

de voorstoelen aan te klappen. In de zijwanden van de kofferruimte zijn geen aparte bergvakken te vinden, ook niet onder de bagagevloer want daar ligt de thuiskomer. Dit beperkt de beloofde multifunctionaliteit toch enigszins. Om hier aan te voldoen zou bijvoorbeeld ook de achterbank verschuifbaar moeten zijn of de bagagevloer variabel in te delen zijn.



Het rijden

Als Exclusive-uitvoering is de SX4 voorzien van een sleutelvrije startfunctie. Door op een rubberknopje op de deurgreep te drukken open je de portieren en starten gaat met een van oude Amerikaanse auto's bekende draaiknop. Heel simpel, dat is zeker. De zender, waar overigens ook toetsen voor ver- en ontgrendelen op zitten, kan gewoon in

de broekzak blijven en je rijdt zo weg. Als je er eenmaal aan gewend bent is het best een fijn systeem maar wat is er mis met een normale sleutel met afstandsbediening?

Waar Suzuki nÃ³dig naar moet kijken is de koppeling van de SX4 DDiS. Er wordt wel eens geschreven over een elastisch gevoel, maar dit is echt te vergelijken met een stevig postbode-elastiek. De eerste twee keer laat uw testrijder zelfs de motor afslaan omdat het aangrijpingspunt nauwelijks te traceren is en dat er voor een diesel behoorlijk wat gas gegeven moet worden om weg te rijden. Kortom geen fijn werkende koppeling, al went het na een uur of wat rijden uiteraard, bij elke keer optrekken als het verkeerslicht op groen springt voel je het weer. De zesversnellingsbak die in de diesel is gemonteerd schijnt een ontwikkeling van Suzuki zelf te zijn, maar het lijkt er op of deze transmissie is ingekocht ten tijde van de samenwerking met GM. Als de bak koud is schakelt hij erg stug en net als bij veel Opel's moet de eerste versnelling met een krachtige duw worden ingelegd. Eenmaal op temperatuur gaat het beter, al blijft dit gevoel aanwezig.

De dieselmotor is geleend van Fiat (de letters JTD staan zelfs op een label in het motorcompartiment) levert 120 pk bij 3.500 toeren en 280 Nm bij 2.000 omwentelingen van de krukas. Na de koude start is de motor nog duidelijk aanwezig, naarmate de temperatuur stijgt draait hij steeds netter zijn rondjes. Bij optrekken is de bekende dieselroffel met op de achtergrond een turbofluit, die ook gehoord wordt in verschillende Alfaâ€™s, Fiats en Lanciaâ€™s, duidelijk aanwezig. Eenmaal op constante snelheid en beland op de snelweg rijdend in de hoogste versnelling is nauwelijks te horen dat het hier om een zelfontbrander gaat. Ik heb dan wel veel negatieve opmerkingen over de versnellingsbak uitgestort maar, eerlijk is eerlijk, de verhoudingen zijn prima gesorteerd waardoor de motor zijn stevige trekkracht vooral boven de 1.800 toeren perfect ten toon kan spreiden. Zeker op de snelweg is het uitkijken met de snelheid, het maximum wat ons wordt opgelegd is zo overschreden. Daarom is het jammer dat een cruise control niet tot de standaarduitrusting behoort. Overigens is deze wel als accessoire achteraf bij de dealer te laten monteren, al kost dit dan wel â‚¬704â‚¬

Remmen gaat heel gedoseerd en de remweg is voldoende kort, alleen als het ABS in werking treedt verdwijnt het gevoel uit het rempedaal. Of het met de vierwielaandrijving te maken heeft of niet, kijk wel uit met een noodstop in een bocht of tegelijkertijd remmen en uitwijken. De achterkant wordt dan wat staartlastig en zwiept duidelijk heen en weer. ESP kan hier waarschijnlijk wonderen verrichten, dit kost alleen â,- 899. In vergelijking met de voorwielaangedreven benzine-SX4 is de besturing een stap achteruit. Net als bij de koppeling komt ook hier het elastiekengevoel naar voren. In elke bocht wiel het stuur zÃ³ graag weer naar de rechtuitstand dat je het goed vast moet houden om terugdraaien te voorkomen. Overigens is er met de directheid van de installatie niets mis, de auto is prima te plaatsen waar de bestuurder dat wenst.

De vierwielaandrijving zal in normale situaties niet ingrijpen, maar als het toch nodig is wordt de aandrijfkracht verdeeld over voor- en achteras. Dan moet wel de schakelaar in â€œAUTOâ€• staan want ook enkel voorwielaandrijving is mogelijk. Voor de meest moeilijke omstandigheden waaruit de SX4 4Grip zich kan redden is de stand â€œLOCKâ€• nodig. Hierbij wordt tot 60 km/h de aandrijving gelijk over beide assen verdeeld.

In bochten helt de koets van de Suzuki wel wat over, logisch gezien zijn hoge concept, maar hinderlijk wordt dit niet. Het onderstel verwerkt drempels beter naarmate de snelheid hoger wordt steeds beter, bij lage snelheden is vooral de demping aan de harde kant, de vering blijft altijd comfortabel genoeg. De auto spoort goed door de brede 205/60 R16 banden prima en ook op rotondes is het weggedrag heel vertrouwd waardoor je heel eenvoudig de grenzen van deze auto kan verkennen.



Slot

Suzuki heeft weer een nieuw crossover-concept ontworpen in de vorm van de SX4. Als 4Grip ziet hij er spannender uit dan de 2WD, maar is dan wel â,- 2.700 duurder. Met het weggedrag is het goed gesteld en de vierwielaandrijving zal in winterse omstandigheden zijn voordeel laten zien, maar als je alleen in Nederland zal gaan rijden is enkel voorwielaandrijving natuurlijk ook voldoende.

Ruimte biedt de SX4 voldoende en de prestaties van de 1.9 dieselmotor zijn prima. De sleutellose startfunctie is even wennen, en het geluidsniveau bij accelereren is aan de hoge kant maar eenmaal op de snelweg verdwijnt dit. Een punt waar Suzuki ook nog eens naar moet kijken is de verschrikkelijke koppeling en de reacties van de stuurbekrachtiging.

Concurrenten zijn te vinden in de Citroën C3 X-TR (alleen als benzine) en natuurlijk de Volkswagen CrossPolo, die echter 20 pk minder te bieden heeft tegen dezelfde prijs. Beide auto's zijn trouwens niet leverbaar met vierwielaandrijving, op dat vlak heeft de SX4 dus een streepje voor.

De SX4 diesel is ook als 2WD leverbaar vanaf â,- 18.999, echter is dit dan de Base zonder airco en elektrische ramen en dergelijke. De geteste 4Grip Exclusive kost de lieve som van â,- 25.399, dat is toch een hele hoop geld. De uitrusting is dan, op cruise control en ESP na, prima op orde en je krijgt er aandrijving op alle wielen voor maar het blijft Ã©rg veel geld waar je bij andere merken ook in een vlotte stationwagen kan stappen.

Plus

- + Strak uiterlijk
- + Trekkracht motor
- + Veilig weggedrag

Min

- Werking koppeling
- Cruise control ontbreekt
- Stuur niet in lengte verstelbaar