Martijn Verhoef
16 maart 2015

Een trede hoger

Afscheid nemen van een icoon wordt door veel autofabrikanten verafschuwd. Alle opgebouwde naamsbekendheid zou in Ã©Ã©n keer verloren kunnen gaan. Maar een naam moet wel nog de juiste associatie opwekken; de Nissan Qashqai is geen Almera genoemd omdat het een compleet andere auto is.Â

Dit geldt ook voor de opvolger van de Alto. Hoewel bijna iedereen dit model kent, is toch voor een andere naam gekozen door Suzuki. Deze auto moet in Europa namelijk niet alleen de Alto, maar ook de Splash vervangen.Â
Een prettige bijkomstigheid is dat de naamgeving gelijk wordt getrokken met andere werelddelen, waar de kleine Japanner allang Celerio heet.

De nieuwe Suzuki Celerio is dan ook een echte wereldauto, wat de ontwikkelingskosten enorm heeft doen afnemen. Natuurlijk is per continent de auto wel aan de eisen van het publiek aangepast.Â
Of deze strategie zijn vruchten afwerpt en wat voor invloed dit heeft op de

aanschafprijs hebben wij onderzocht door te rijden met de nieuwe Suzuki Celerio.

Nuchter

Op het eerste gezicht doet de auto niet denken aan de Alto. De Celerio is maar liefst zeven centimeter hoger en tien centimeter langer. De breedte is niet toegenomen, wat maakt dat de auto smal en geserreerd overkomt. Aan de achterkant wordt de indruk van een smalle auto versterkt door de uitgeklopte bumper en grote lampunits. Aan de voorzijde wordt dit goedgemaakt door de hoekige grille met chroominleg, die de Celerio een bekend gezicht geven. Uit zijaanzicht komt de auto mede door de op de testwagen gemonteerde vijftien inch wielen en kunststof wielkasten stoer over. In deze uitvoering heeft de auto een hoge aaibaarheidsfactor, maar denk de kekke wielen en chromen accenten weg en er staat een enigszins saaie auto.

Waar personalisatie in styling tegenwoordig gemeengoed is in het A-segment, houdt Suzuki de zaken liever nuchter. Verder dan zes verschillende lakken, waarbij rood de enige spannende uitschieter is, gaan de Japanners niet. Zelfs de gemonteerde velgen

zijn een achteraf gemonteerde accessoire, de prijslijst vermeldt slechts Ã©Ã©n setje lichtmetaal in veertien inch.

Saaie bedoening

Ook binnen de Celerio is het nuchterheid dat de klok slaat. De luchtroosters aan de zijkant zijn frivool vormgegeven, maar voor de rest van het interieur geldt dat het een ietwat saaie bedoening is. Geen gekleurde dashboards en deurpanelen meer zoals we in de Splash gewend waren. De radio ziet er wel een stuk moderner uit en biedt ook verschillende multimedia mogelijkheden zoals Bluetooth audio en een USB-aansluiting. Ook de ingebouwde carkit werkt naar behoren. De audio-installatie stelt echter - zelfs in de geteste Exclusive-uitvoering met extra boxen - teleur, gelet op de concurrentie.

Verder is het materiaalgebruik niet zoals we het hedendaags in het A-segment gewend zijn. De deurpanelen zijn van een harde soort kunststof vervaardigd en het materiaal op en onder het dashboard voelt ook niet heel fijn aan. Het stuur ligt wel goed in de hand en ook de pookknop is mooi gemaakt.

De stoelen zijn vrij vlak en de zitting is naar Europese smaak te kort. Zeker op langere ritten voelen ze hard aan, maar bieden ze wel voldoende zijdelingse steun. Door de hoge plaatsing van zowel de voorstoelen als achterbank zal de Celerio mensen die op zoek zijn naar een makkelijke instap en een hoge zit zeker overtuigen. De auto biedt uitstekende hoofd- en beenruimte en ook de kofferbak is bovengemiddeld voor het A-segment.

Volwassen rijgedrag

Tijdens het rijden wordt pas duidelijk waarom boven dit artikel de naam 'een trede hoger' prijkt. De auto rijdt erg volwassen en schakelt fijn. De koppeling heeft een vaag aangrijpingspunt, maar wanneer dit eenmaal overwonnen is valt pas op dat vergeleken met de Alto het rijgedrag enorm verbeterd is. Door het lagere gewicht voelt de auto in stadsverkeer zeker niet traag aan. Daarbuiten moet de auto wat hoger in de toeren om snelheid te maken, maar dit doet de driecilinder met alle gemak. Bij het wegrijden trilt de motor wel erg en dit wordt ook doorgegeven in het interieur. Deze trillingen worden tijdens het rijden een stuk minder, maar de binnenspiegel beweegt ook tijdens het

rijden veelvuldig. Dit komt het rijcomfort niet ten goede, wat een schaduw werpt op het verder fijne functioneren van de motor.

Het onderstel is een stuk minder stoterig dan dat van de Alto, maar niet zo goed als dat van de Splash. Oneffen wegdek wordt voldoende weggefilterd. In de praktijk is de auto, zelfs met de grote wielen, behoorlijk comfortabel en is er niet het idee dat er iets tekort gekomen wordt. De fabrieksopgave is bij lange na niet gehaald, maar voor fotomomenten is ook veel van de auto gevraagd. Een testverbruik van iets minder dan 1 op 20 is dan netjes te noemen.Â

Financieel plaatje

Wanneer gekeken wordt naar de Suzuki Celerio als de opvolger van de Alto kan geconcludeerd worden dat er veel stappen voorwaarts gezet zijn. De Alto was als budgetalternatief echter mateloos populair en ook in de herfstdagen van zijn carriÃ¨re enkele maanden de best verkochte auto van Nederland. De nieuweling is niet zo concurrerend geprijsd, maar daar krijg je een volwassener auto voor terug. De hoge zit

en het ruimteaanbod doen meer denken aan de Splash, terwijl de Celerio in vergelijking een stuk vriendelijker geprijsd is.

Een koopje is de Celerio dan niet te noemen, een goede standaarduitrusting zet Suzuki daar wel tegenover. Voor net geen 10.000 euro is er de Economy, wat een behoorlijk uitgeklede versie is. Maar voor 1 mille meer is er de interessante Comfort. Deze uitvoering biedt zaken als Bluetooth-telefonie, een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel, airconditioning en een hele rits aan airbags. Ook elektrische ramen en centrale deurvergrendeling zijn op de Comfort aanwezig. Wij reden de Exclusive van 11.999 euro, die het gamma afsluit. Elektrische spiegels en mistlampen vÃ³Ã³r zijn het grootste wapenfeit van deze versie en daar kunnen uiterlijkheden als lichtmetalen velgen en een chromen grille bij opgeteld worden.

Keuze in motoren is er vooralsnog niet, de enige optie is de 1.0 Dualjet met 68 pk. Een automatische transmissie wordt wel op zeer korte termijn leverbaar, de meerprijs bedraagt 1.600 euro en is vanaf het Comfortniveau leverbaar.

Goede deal

De Celerio is in vergelijkbare uitvoering enkele honderden euro's goedkoper geprijsd dan de directe concurrentie. Dit komt mede door de schone motor, waardoor de begin dit jaar ingevoerde hogere BPM niet veel invloed heeft op de aanschafprijs. Daar krijg je een hele ruime en complete auto voor. Doordat de auto in verschillende werelddelen verkocht wordt, voldoet de auto niet helemaal aan de Europese norm van gebruikte materialen. De auto is echter een stuk ruimer dan bijvoorbeeld een Peugeot 108 en voor kopers in dit segment is dat zeker wat waard. Tel daar de betrouwbaarheid van Suzuki bovenop en er staat een hele interessante instapper.Â

Voor liefhebbers van iets meer vermogen en een vrolijker dashboard blijft de Suzuki Splash nog enige tijd leverbaar.

Plus

+ Betaalbaar
+ Hele ruime A-segmenter
+ Prettig rijgedrag

Min

- Gebruikt kunststof niet hoogwaardig
- Trillingen tijdens het rijden
- Korte zittingen