



Max Veldhuis
23 december 2018

Geblazen racemonstertje

De vorige Suzuki Swift Sport was een heerlijk scheurijzer, voorzien van een atmosferische 1,6 liter viercilinder die maar wat graag toeren maakt. De nieuwe Sport is voorzien van een krachtigere en efficiëntere turbomotor; een flinke metamorfose ten aanzien van zijn voorganger.

Suzuki lijkt op het eerste gezicht misschien een vrij modern Aziatisch merk zonder een noemenswaardige geschiedenis, maar schijn bedriegt. De Swift Sport kent een bloedlijn die 32 jaar teruggaat. In 1986 werd namelijk de eerste Swift GTi voorgesteld aan het publiek. Ook van de tweede generatie Suzuki Swift kwam er een GTi op de markt. Van 1996 tot 2005 bleef het even stil wat de sportiviteit betrof; pas in dat laatste jaar kwam er van de vijfde generatie een Swift Sport, die daarna nog een ingrijpende facelift heeft gehad. Inmiddels zijn we bij de zesde generatie van de Swift aanbeland, waarin we meteen een rigoureuze wijziging van de krachtbron van de Sport zien. Is de Swift Sport er daarmee leuker op geworden en kan hij zich met trots aansluiten in het rijtje voorgangers?



Sportieve snit

We rijden de Swift Sport in de kleur 'Champion Yellow'. Voor wie onopvallend door het leven wil gaan, is deze kleur een ware nachtmerrie. Het zijn niet zozeer de dikker aangezette bumpers, de 'carbon' accenten, de 17-inch wielen of de twee prominente uitlaten die de aandacht van argeloze omstanders trekken. Nee, het eerste wat zich prominent opdringt aan hun netvlies, is de fluorescerend gele kleur. In het toch wel wat behoudende Nederlandse wagenpark valt 'onze' Swift Sport dan ook behoorlijk op. De felgele kleur zorgt weliswaar voor enkele verbaasde blikken, maar het wordt nooit afkeurend. De Sport heeft dan ook best wel een sympathiek uiterlijk. Wanneer je hem bestelt in een wat meer gangbare kleur kun je er ook zakelijk gezien redelijk mee voor de dag komen. Met nadruk op 'redelijk', want zelfs met een ingetogen kleur oogt de Swift Sport dankzij de eerder genoemde stijlelementen behoorlijk dik. Voor sommigen zijn de accenten van nagebootst koolstofvezel wellicht iets te veel van het goede, maar ze geven het uiterlijk van de auto wel een extra sportieve noot. Het moge duidelijk zijn: de Swift Sport steekt zijn karakter niet onder stoelen of banken.



Doelmatige werkplek

Het interieur van de Swift Sport onderscheidt zich voornamelijk van dat van de reguliere Swift door de sportstoelen met het 'Sport'-logo in de hoofdsteun en de rode accenten die her en der te vinden zijn. Wanneer je plaatsneemt, valt direct op dat de sportieve stoelen met de geprononceerde wangen je goed vastpakken. Ze zijn daarnaast ook niet overdreven hard en bovendien standaard voorzien van stoelverwarming. Wel is de zitting relatief kort, waardoor er voor mensen met lange benen niet heel veel ondersteuning van de bovenbenen aanwezig is. Dit kan op lange ritten een vermoeiende uitwerking hebben. Het interieur steekt solide in elkaar en is ergonomisch doordacht, maar het gebruikte plastic op bijvoorbeeld het dashboard en de deuren is niet van een betrekkelijk hoog niveau. Het materiaal glimt en voelt bovendien vrij hard aan. In het B-segment is dit tegenwoordig absoluut niet meer aan de orde van de dag. Weliswaar drukken de gebruikte plastics het gewicht, maar het interieur van de Swift Sport gaat er wel behoorlijk goedkoop van ogen. Daar staat tegenover dat het stuur, de pookknop en de handrem in mooi leder gehuld zijn, waardoor ze zich stuk voor stuk prettig laten vastpakken. Verder is het interieur van de

Suzuki Swift Sport 1.4 BoosterJet

Swift voldoende ruim en praktisch, in dit opzicht is de Sport niet anders dan de reguliere Swift.

Het aanwezige touchscreen, dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto, werkt prima. Ook de interface van Suzuki zelf is duidelijk vormgegeven en reageert snel op je input. Wanneer we het volume van de muziek opvoeren, klinkt de audio af en toe wat blikkerig. Het systeem beschikt echter over voldoende kracht om de meeste nummers adequaat af te kunnen spelen. De ware audiofielen onder ons zullen er zich alleen op termijn aan kunnen storen. Dit doet niets af aan het feit dat de Swift Sport prima mee kan komen wat multimedia betreft. Leuk detail: in het display tussen de tellers zijn weergaven van het beschikbare vermogen en de turbodruk oproepbaar. Handig wanneer je over B-wegen aan het boenderen bent.



Heerlijk sturen

Je vergeet de ietwat goedkope materialen in het interieur spontaan wanneer je voor het eerst met de Swift Sport gaat rijden. Speelsheid voert de boventoon. De Sport weegt

slechts 945 kg en beschikt over een 1,4 liter viercilinder 'Boosterjet' turbomotor met 140 pk en 230 Nm aan koppel. Op papier klinkt dit al goed, maar wanneer je instapt en werkelijk gaat sturen, doen de cijfers de ervaring eigenlijk geen recht aan. De rij-ervaring is namelijk beter dan het papiertje suggereert. Het koppel is met maar liefst 70 Nm gegroeid ten opzichte van het vorige model, waardoor de Sport er ook bij lage toeren als door een wesp gestoken vandoor gaat. Helaas heeft de toevoeging van de turbo wel als gevolg dat de hoogtoerige beleving van het atmosferische blok is verdwenen. De nieuwe turbomotor produceert een lekkere grom en hangt gretig aan het gas, maar na 5.000 toeren per minuut is de pret wel voorbij. Ook klinkt hij wat aan de tamme kant; een sportieve hatchback als deze mag best wat meer herrie produceren.

Door het lage gewicht van 945 kg leent de Swift Sport zich perfect voor het betere gooi- en smijtwerk. Hij is zelfs 25 kg lichter dan de Volkswagen Up GTI. Je voelt alles wat de auto op het wegdek doet, zowel door de besturing als het onderstel krijg je genoeg feedback om te weten waar de grens van de grip ligt. De Swift Sport is snel, maar niet overdreven snel. Hierdoor kun je de grens makkelijk opzoeken, zonder dat je meteen het risico loopt om je rijbewijs kwijt te raken. Wanneer je de hulpmiddelen uitzet en vol een bocht in duikt, kun je door te spelen met je gaspedaal de perfecte lijn pakken. De ophanging is bovendien strak, maar niet té strak afgesteld. Hierdoor duikt de Swift in de bochten een beetje en danst hij bij hobbelige stukken over de weg. Dit klinkt misschien hinderlijk, maar dat is het niet. Het draagt alleen maar bij aan de lol die deze B-segmenter biedt. Op de snelweg is de Swift door de niet al te strakke afstemming van het onderstel en de bescheiden geluidsproductie van de motor comfortabel genoeg, afgezien van het feit dat lange mensen op den duur dus last kunnen gaan krijgen van hun bovenbenen. De adaptieve cruise control werkt goed en de Lane Assist houdt je op je eigen rijbaan. Daarbij biedt de LED-verlichting uitstekend zicht op de weg. Een automatische grootlichtassistent staat tevens tot je beschikking, zodat je bij nachtelijke stuurpartijen niet de hele tijd je hand bij de linker stengel hoeft te houden. De lichtsensor weet alleen af en toe niet helemaal wanneer de verlichting nu aan of uit moet. Regent het overdag? Dan vindt het systeem het in de meeste gevallen niet nodig om de lichten aan te zetten, terwijl dit voor de zichtbaarheid toch echt wel

handig is.Â

Snelwegkilometers gaan met de Swift op den duur vervelen. Dat is niet omdat het een martelgang is om ermee op de snelweg te rijden, integendeel. Je realiseert je alleen iedere minuut dat je op de snelweg rijdt dat het leuker kan. Dat er ook B-weggetjes zijn waar je heerlijk los kunt gaan, mits je de lange weg naar huis neemt. Wij raden dus aan om de navigatie zo nu en dan op 'vermijd snelwegen' te zetten en de Swift Sport op een optimale manier aan het werk te zetten.



Veel waar voor je geld

Bij de Swift Sport kunnen we kort zijn over de prijs en de beschikbare opties. Voor rond de 25.000 euro staat er een auto op de stoep die standaard al zeer goed in zijn spullen zit. LED-verlichting, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera, Lane Assist, stoelverwarming, automatische airco; het is slechts een greep uit de spullen die standaard aanwezig zijn op de Swift Sport. De kleur Champion Yellow is ook standaard, metallic lak kost 500 euro. Tel daar nog wat opties bij op, zoals parkeersensoren, een

Suzuki Swift Sport 1.4 BoosterJet

armsteun, automatisch inklapbare spiegels en een draadloze telefoonlader en je bent voor net geen 27.000 euro helemaal klaar. Wat betreft prijsstelling en prestaties valt de Swift Sport een beetje tussen zijn concurrentie in het A- en B-segment in. Een Up GTI is goedkoper en iets minder potent, terwijl auto's als de Fiesta ST, de Polo GTI en de MINI Cooper duurder en sneller zijn. Het lage gewicht van de Swift en de betrouwbaarheid die Suzuki biedt, maken dat hij je portemonnee niet compleet leeg vreet. Wanneer je rustig rijdt is daarnaast in theorie een verbruik van rond de 1 op 18 haalbaar. Dit haalden wij niet, maar een gemiddeld verbruik van 1 op 13,6 bij een gematigd sportieve rijstijl over de gehele testperiode is netjes te noemen. Kortom, de Swift Sport biedt ontzettend veel value for money.



Leuker kunnen we het niet maken...

In de inleiding vroegen we ons af of de nieuwe Swift Sport weer een stukje leuker is geworden dan zijn voorganger. Het antwoord ligt in het midden. De Sport is vooral een heel stuk bruikbaar geworden dankzij de toevoeging van de turbo. In dagelijks verkeer is het een stuk prettiger rijden met een mooi surplus aan vermogen onderin het

Suzuki Swift Sport 1.4 BoosterJet

toerenbereik. Leuker is hij niet zozeer geworden. Het atmosferische blok van het vorige model bood meer beleving en spektakel wanneer je hem goed uitwring op een binnenweg. Voor de meeste mensen geldt alleen dat deze manier van rijden slechts op gaat voor een klein deel van de tijd die je in totaal in de auto door brengt. De Swift Sport met turbo is nog steeds ontzettend leuk om mee te stoeien, maar is voor het overige eenvoudigweg een betere en completere auto dan zijn voorganger. Wij genieten ervan!

Plus

- + Onderscheidend uiterlijk
- + Rijke standaarduitrusting
- + Heerlijk gooien en smijten

Min

- Goedkoop materiaalgebruik interieur
- Motorgeluid aan de tamme kant