



Arno Lommers
21 april 2006

Intro

De Suzuki Swift, sinds april 2005 op de markt, doet het goed in Nederland. In heel Europa zo goed zelfs dat de fabriek in Hongarije, daar vindt de productie voor Europa plaats, te weinig capaciteit heeft om de klanten te bedienen. Noodgedwongen worden het actiemodel Shogun en de 1.3 4Grip met vierwielaandrijving in Japan gebouwd. Deze zijn te herkennen aan de antenne achterop het dak in plaats van voorop.

Suzuki verkoopt sowieso prima de afgelopen tijd. In de eerste twee maanden van 2006 zijn er bijna duizend meer auto's afgezet dan in dezelfde periode van 2005. Dat is natuurlijk gedeeltelijk te danken aan de nieuwe modellen die recentelijk zijn geïntroduceerd, zoals de vernieuwde Grand Vitara. Sinds Pasen staat de SX4 in de

Suzuki Swift 1.3i-16V GLS

showroom zodat ook deze de verkopen nog meer op kan krikken. De SX4 wordt over twee weken getest, nu is het de beurt aan de Swift. Met 1.3-motor wel te verstaan, collega Huls heeft de 1.5 al uitvoerig beschreven.



Het exterieur

Aan de buitenkant oogt de Swift zeker niet saai. Integendeel, volgens velen heeft hij zelfs wat weg van de Mini. Dat wordt bevestigd doordat er al enkele Swifts met wit dak, spiegels en velgen rondrijden in Nederland. Maar we testen hier niet de Mini, dus blijven we bij de Swift.

Voorop vallen de grote doorgetrokken koplampen het meest op, ook de grille met

honingraatmotief daartussen is niet bescheiden vormgegeven. Onderin de bumper bevinden zich koelopeningen met lamellen. En profiel springt de bijna kubusvormige koets in het oog. Een donkere A- en B-stijl, aflopend dak en aan beide zijden twee grote deuren met kloeke handgrepen geven de Swift een volwassen aanblik. De 15-inch wielen vullen de wielkasten goed, sportief 16-inch zou echter een nog dynamischer uiterlijk geven. Lopen je nog een stapje verder naar achteren dan zie je de bolle achterklep, boogvormige achterlichtunits en een grote bumper met in het midden het mistachterlicht.

De test-Swift is van buiten uitgerust met enkele praktische beschermingsmiddelen. Rondom een stootlijstset, spatlappen vÃ³Ã³r en achter en een beschermstrip op de achterbumper. Deze accessoires kosten respectievelijk â,- 137, â,- 120 en â,- 49. Dit zijn niet de enig leverbare uitvoeringen, er zijn allerlei soorten verkrijgbaar.



Het interieur

Bij het instappen valt de ruimte voor het hoofd op. Ook als je eenmaal zit verbaas je jezelf over de enorme hoofdruimte voorin. In de breedte is het eveneens niet behelpen en zit je niet met de voorpassagier schouder aan schouder. Eerst eens alles instellen voor een prettige rit. De grote en veel zicht biedende zijspiegels zijn elektrisch verstelbaar, de bediening zit samen met de elektrische raambediening keurig in de armsteun van het bestuurdersportier. In alle uitvoeringen, behalve de instapversie GA, is de bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar. Gelukkig is in deze auto de stoel ver genoeg naar beneden te halen voor een lekker diepe zit. Waar de hoogteverstelling traploos versteld kan worden is de rugleuning nog steeds van het type dat met trapjes geregeld wordt, jammer. Qua maatvoering zijn de voorstoelen volwassen, een breed

zitvlak en dito leuning, ook de hoofdsteunen zijn voldoende verstelbaar. Steun verlenen de zitplaatsen voldoende, al mistte ik op den duur een verstelbare lendensteun omdat mijn rug wat in de leuning zakke. Het driespaaks stuurwiel laat zich enkel in hoogte verstellen, voor een nog betere zitpositie mist een lengteverstelling. Nu zit je Ã³f met je benen te dicht op de pedalen Ã³f met gestrekte armen. De gordels voorin zijn heel simpel te verstellen voor een veilige en comfortabele positie.

Het dashboard van de Swift is strak zakelijk vormgegeven. De ronde ventilatieroosters op de hoeken vrolijken het geheel wat op. Er zijn weinig knoppen te vinden op de middenconsole, en degene die er zitten zijn goed bereikbaar en licht te bedienen. De radio zit op een fijne hoogte zodat je niet te lang de blik van de weg hoeft te houden en ook de verwarming is met drie draaiknoppen simpel van opzet. De geteste Swift is een GLS, op deze uitvoering is airco een optie van â¬ 799, maar zijn geld weldegelijk waard, zeker bij inruil. Het navigatiesysteem van Blaupunkt is eveneens een extra. De klokkenwinkel is prima afleesbaar, alle controlelampjes zitten op een duidelijke plaats en de elektrische raambediening zit binnen handbereik. Tegen de voorruit aan zit nog een klein infoscherm met gegevens over de tijd en het momentele verbruik. Gelukkig zit deze verbruiksmeter niet te veel in het oog anders zie je â¬m constant verspringen. Het gemiddelde verbruik weergegeven is helaas niet mogelijk

Is de hoofdruimte voorin uitstekend voor elkaar, achterin is dit wel anders. Buiten is de aflopende daklijn al duidelijk te zien en het resultaat is dan ook dat de hoofdruimte achterin niet overhoudt voor personen langer dan 1,75 meter. De beenruimte is voor mensen tot gemiddelde lengte eveneens voldoende, ben je echter langer dan komen de knieÃ«n al snel tegen de rugleuning van de voorstoel. De achterbank zit overigens wel lekker. In de voorstoelen zijn opbergopeningen gecreÃ«erd zodat achterpassagiers hun rommel ook kwijt kunnen. Achterin moeten de ramen echter met de hand open geslingerd worden.

De bagageruimte is van zichzelf redelijk van inhoud met 213 liter. Maar geen nood, de achterbank laat zich ontzettend simpel voorover klappen. Ten eerste is de rugleuning volkomen plat op de zitting te leggen en voor maximale laadruimte (562 liter, gemeten

tot de raamlijn) is de achterbank in twee delen voorover te klappen door middel van een trekkoordje. Om deze delen dan rechtop te houden zijn ze met een haakje aan de hoofdsteunen van de voorstoelen te verankeren.

De bagageruimte is voorzien een beschermend accessoire, namelijk de antislipmat ter waarde van â,- 71.



Het rijden

Als ik de startmotor in werking stel hoor ik een angstaanjagend hard geluid. Het lijkt wel of er geen isolatie tussen de motor en het interieur zit. Maar eenmaal stationair lopend is de 1300-motor nauwelijks te horen. Tijdens het optrekken komt het motorgeluid weer duidelijk de cabine binnen en bij hogere snelheden zijn banden- en

windgeruis ook niet van de lucht wat een onrustige indruk geeft.

Bij snel wegrijden is het wel even erg hebben in de koppeling, niet te bruusk met hem omgaan want dan voel je de motor erg kantelen in zijn rubbers. Dit is ook voelbaar als er ver in de toeren wordt door getrokken en snel geschakeld wordt. Als het om acceleratietijd gaat kan dit toch wel een paar tienden schelen en het gevoel is gewoon irritant. Het geluid wat de motor voortbrengt is gelukkig niet van dien aard dat het vervelend is om naar te luisteren, maar soms verlang je er toch wel naar dat hij zich even koest houdt.

De standaard aanwezig vijfversnellingsbak schakelt probleemloos. Heel soepel klik-klakt de pook door het H-patroon. De koppeling is, zoals gezegd soms wat bijterig. Een wat grotere marge in het aangrijpingspunt is welkom, wel is het punt waarop de koppeling vrijkomt goed voelbaar zodat het niet vaak voor zal komen dat de motor afslaat.

De Swift beschikt over snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging. Van deze functie is weinig te merken, de besturing verricht onopvallend de bevelen van bestuurder en is direct genoeg. Heel eenvoudig is de Swift daar te plaatsen waar je wilt. Het onderstel is stevig maar toch comfortabel. Verkeersdrempels waar bijvoorbeeld de Opel Corsa overheen bonkt, verwerkt het Swift-onderstel met gemak. De veer-/dempercombinatie is ook in snel aangesneden bochten voor elkaar, de koets helt weinig over en schuift pas als het erg hard gaat over zijn voorwielen weg. De testauto is voorzien van Continental PremiumContact banden. Door eerdere ervaringen met deze banden op een Opel Zafira kan ik zeggen dat ze ook de Swift een goed weggedrag bezorgen. De grens van wat mogelijk is ligt ver en pas in snel genomen korte bochten beginnen de banden te piepen. Op dwarsrichels in een bocht is het wel even uitkijken, als hier te snel overheen gereden wordt in combinatie met gas loslaten doet de achterkant een stap opzij. Over het algemeen komt de Swift heel volwassen over wat weggedrag betreft.

De prestaties van de Swift 1.3 vallen niet tegen, maar echte voorwaartse drang is hem vreemd. Dat kan natuurlijk ook niet verwacht worden van een auto van 965 kilogram met een dergelijk motor. In de stad komt de Swift vlot op snelheid, maar even van 60 naar 100 km/h inhalen of invoegen op de snelweg en snel naar de 120 km/h spurten is

Suzuki Swift 1.3i-16V GLS

er in de vierde en vijfde versnelling niet bij. De motor levert zijn maximale koppel van 116 Nm dan ook pas bij 4200 toeren per minuut en dat is merkbaar. Als de toerenteller boven het cijfer 4 komt gaat de zestienklepper eindelijk lekker van kiet. Het zou al een heel eind schelen als de laatste twee versnellingen wat minder lang zouden uitvallen. Gunstig voor het verbruik uiteraard, maar voor lekker doorrijden is deze configuratie minder geschikt.

De remmen behoeven slechts een lichte pedaaldruk en het ABS grijpt in noodgevallen keurig op de achtergrond in.

Kortom, wat rijden betreft is de Swift 1.3 een lekker wagentje zij het met wat aantekeningen.



Slot

In de compacte klasse kan de Swift goed meekomen. Hij heeft een leuk uiterlijk, dat zeker in het Kashmir Blue Metallic (een optie € 399) van de testauto goed naar voren komt en een volwassen rijgedrag. Het geluidsniveau en de prestaties op de snelweg zijn voor verbetering vatbaar, eveneens als de ruimte op de achterbank. Maar voor zijn prijs van € 12.899 biedt de Suzuki Swift 1.3 GLS met vijfdeuren toch een behoorlijk praktische auto voor de huisman/-vrouw die met kleine kinderen naar het winkelcentrum gaat en in het weekend op familiebezoek elders in het land. Een goede aanbieding is het actiemodel Shogun dat voor € 900 zoveel lekkers biedt (zoals elektrische ramen achter, lichtmetalen velgen en een cd-speler) zodat tijdelijk de € 900 duurdere Exclusive eigenlijk overbodig is geworden.

In vergelijking met de concurrentie is de Swift bijna gelijk geprijsd maar in bepaalde uitvoeringen beter uitgerust. Geen wonder dat de Swift zo'n succesnummer is!

Plus

- + Leuk uiterlijk
- + Bagageruimte simpel uit te breiden
- + Goed weggedrag

Min

- Lange 4e en 5e versnelling
- Hoofdruimte achterin
- Algeheel geluidsniveau