



Arnold van Schepen
5 mei 2011

Sympathieke stuurmansvriend

Je kunt er mee fotograferen, internetten, muziek op beluisteren, je agenda bijhouden en heel veel meer. Dat een iPhone, of welke mobiele telefoon dan ook, eerst en vooral bedoeld is om mee te bellen lijkt bijzaak. Wanneer je autobrochures naleest valt het op hoeveel gadgets en opties er zijn die het leven van de automobilist veraangenamen, maar feitelijk weinig met autorijden te maken hebben. Ook de Suzuki Swift is uit te rusten met interessante opties, maar gelukkig is Suzuki niet vergeten waar het bij autorijden om gaat...



Zichzelf gebleven

De nieuwe Swift is nu een klein jaar verkrijgbaar op de Nederlandse markt en is na de Alto het bestverkopende model. Het ontwerp is een evolutie van de vorige Swift. De markante lijnen van het vorige model zijn door de designers van Suzuki wat zwaarder aangezet waardoor het eigenzinnige ontwerp beter tot zijn recht komt. De Swift werd, en wordt, vaak vergeleken met dat Duits-Britse icoon, maar er nooit mee verward. Die vergelijking is vaak gebaseerd op de vrij rechtopstaande voorruit en de zwarte a-stijlen, maar voor het overige is Swift helemaal zichzelf.

Het uiterlijk van de oude is tot wasdom gekomen. Doutzen Kroes was op de middelbare school al een leuke meid om te zien, maar in haar huidige gedaante is ze op haar mooist, datzelfde geldt ook voor het ontwerp van de Swift. Net als de Friese schone wekt de Swift sympathie op, het is geen uitgesproken vrouwenauto, maar evenmin verwacht je een opgefokte young urban professional met dito rijstijl achter het

stuur.



Interieur

Het interieur werd helemaal opnieuw ontworpen, in plaats van een hip en trendy interieur koos Suzuki voor een sportief-zakelijke opzet van het dashboard dat minder modegevoelig is. De royale instap geeft toegang tot een ruim interieur met veel bergruimte. In de portiervakken is plaats voor een fles fris, in de middenconsole zijn twee diepe vakken voor zonnebrillen, smartphones en de versnaperingen voor onderweg. Veel keuze in interieurkleuren is er niet, het is zwart wat de klok slaat. Vanaf de Comfort uitvoering wordt het interieur opgeleukt met enkele aluminium accenten. Dashboardknuffelaars hebben een slechte aan de Swift: het geheel is opgebouwd uit degelijk, hard kunststof. Dat is in het geheel niet storend, want Suzuki is er in geslaagd het geheel een hoogwaardige aanblik te geven, bovendien kraakt en rammelt er

nauwelijks iets. Alleen op erbarmelijk slechte ondergrond is er dreun te horen. Dat is ook meteen het enige bijgeluid dat we tijdens de test van de Swift opmerkten.

Stuurmannen (m/v) hebben een goeie aan de Swift: het zeer prettig aanvoelende, met leer beklede, stuur is in hoogte en diepte instelbaar. Samen met prima zittende en eveneens goed instelbare bestuurdersstoel is voor grote en kleine bestuurders altijd een prettige zitpositie te vinden. De stoelen zijn voorzien van een prettig stevige vulling waarop het langere tijd goed uit te houden is. Het enige minpunt is dat een lendensteun ontbreekt en de zitting voor langere bestuurders wellicht wat aan de korte kant is.



Indrukwekkende wegligging

Wanneer de ideale zitpositie gevonden is wordt het tijd om een lekker potje te gaan sturen, want we herinneren ons de vorige Swift nog als een heerlijk gooi- en smijtwagentje. De koppeling is goed te doseren, de versnellingspook klikt soepel door

de versnellingen, en toch mis je in eerste instantie iets in de rijbeleving: vermogen onderin. Beneden de 2.500 toeren is er net te weinig kracht voorhanden om vlot te rijden, het is zaak om de toerenteller boven dat getal te houden. Let wel: je kunt gerust 50 in zijn vijf rijden, maar de fut is er dan wel uit. Boven de 3.500 toeren gaat het lekker vlot, dan laat het motortje zich van zijn sterkste kant zien. En dan blijkt de Swift een geweldig rijdend wagentje te zijn. De wegligging is buitengewoon goed voor een auto van dit formaat, lange doordraaiers bij klaverbladen, minirotondes, knijpende bochten: de Swift kan er sneller doorheen dan menig bestuurder durft. Dankzij de besturing is de Swift heel nauwkeurig te plaatsen in bochten en dankzij de puike wegligging reageert de auto adequaat op oneffenheden in het wegdek. Richels, kuilen en bulten slokt de Swift op alsof ze er niet zijn. Verkeersremmers en drempels lust hij rauw. Zoals gezegd is de afstemming van de stuurbekrachtiging en de besturing an sich erg fijn, je stuurt de Swift licht en vlot in de kleinste parkeerplekjes, terwijl de rechthoekstabiliteit en het stuurgevoel bij 140+ opvallend goed zijn. De glooiingen in de A27 bij Almere-Hout en de oprit daar brengen de Swift op geen enkele wijze van zijn koers, noch voel je in het stuur iets van de dwarsrichels. De enige factoren die het rijplezier enigszins beknotten zijn de trekkracht onderin en de ratio van de vijfde versnelling. Iets minder dan de huidige 3.500 toeren bij 120 km/u zou fijn zijn.



Praktische beperkingen

Zoals te verwachten valt voor een auto van dit formaat is de interieurruimte achterin niet overweldigend. Dit geldt nog het meest voor de bagageruimte: de tildrempel is vrij hoog waardoor boodschappenkragen bij het optillen klem komen te zitten tussen de rugleuning en de drempel. De achterbank is niet verschuifbaar en dat is best jammer voor diegenen die de Swift vooral willen gebruiken als boodschappenwagen. Of de ruimte op de achterbank voldoende is, hangt af van wie er plaatsnemen. Ondanks de hoge raamlijn hebben kinderen (zeker in zitjes of zitverhogers) prima zicht door de kleine achterraamen. Volwassenen hebben voor kortere afstand een prima plaats, op de lange afstand wordt het wat ongemakkelijk achterin. Een bestuurder van 1,73m kan qua beenruimte prima achter zichzelf zitten, maar de hoofdruimte laat dan al te wensen over.



Prima uitgerust

De wegligging en het standaard aanwezige ESP zorgen ervoor dat de actieve veiligheid op een hoog niveau staat. Mocht een botsing onvermijdelijk zijn, dan staat een zevental airbags paraat om de ergste klap op te vangen. De Swift is standaard voorzien van hoofdairbags voorin, zijairbags voor de voorste inzittenden en gordijnairbags over de gehele lengte. Een unicum in deze klasse is de standaard knie-airbag, bij de directe concurrenten is deze niet leverbaar.

De door ons gereden Exclusive versie is riant uitgevoerd met onder meer climate control, stoelverwarming, cruise control, stuurwielbediening voor de audio, cruise control en telefoon, bluetooth, keyless entry en -start.

Navigatiesystemen, parkeer-, licht-, en regensensoren zul je tevergeefs zoeken op de Suzuki-optielijst, iets dat enkele concurrenten wel bieden, al dan niet tegen meerprijs.

Maar ja, geen daarvan doet wat een auto behoort te doen beter dan de Swift: namelijk heel fijn rijden.

Plus

- + Sympathiek model
- + Goede rijeigenschappen
- + Uitrusting

Min

- Korte zitting/geen lendesteun
- Vermogen onderin
- Hoge tildrempel