Bjorn Blokzijl
21 mei 2015

Back to the roots

Het is het jaar 1988. De autowereld staat op het punt te veranderen. Dat jaar presenteert Suzuki de Vitara, de eerste echte midi-SUV die niet alleen op modderige paden werd ingezet, maar ook als hip vervoersmiddel diende in de stad. Eerst leverbaar in een driedeurs- en een cabrioletvariant en vanaf 1991 ook als vijfdeurs Wagon - later Villager. In de loop der jaren evolueerde de auto en kreeg hij opvolgers in de vorm van twee generaties Grand Vitara. Door de slurptaks was de laatste vanafprijs bijna 36 mille. Aangezien vooral B-segment SUV's als warme broodjes over de toonbank gaan, koos Suzuki voor het ontwikkelen van een dergelijke auto als vierde generatie van de Vitara-familie. 'Grand' werd achterwege gelaten en vierwielaandrijving is enkel als optie leverbaar. Nu rijst de vraag of de Japanners hiermee een goede keuze hebben gemaakt.Â

Ben je op zoek naar een compacte, stijlvolle en rijk uitgeruste SUV? Dan is een Suzuki Vitara occasion een zeer interessante optie. De auto's zijn betrouwbaar en nog altijd zuinig. Als je graag een panoramadak wilt moet je voor de High Executive gaan. De

prijzen voor een Vitara liggen doorgaans tussen de 12.000 en 20.000 euro, afhankelijk van het bouwjaar en de kilometerstand. Daarmee biedt de occasion nog veel waarde voor zijn geld.

Modern stoer

Suzuki heeft gek genoeg al een crossover in het gamma: de SX4 S-Cross. Met een lengte van 4,30 meter is hij slechts 12,5 centimeter langer dan de Vitara. Het design van beide auto's laat zien dat deze modellen elkaar nauwelijks zullen beconcurreren. Is de S-Cross ietwat behoudend getekend, de Vitara ziet er - zeker in de kleurstelling van de 'onze' - modern en uitgesproken uit. Met de eerste generatie in het achterhoofd zie je verschillende overeenkomsten. De hoekige vormen van de carrosserie, de opgelegde motorkap, de uitgeklopte wielkasten en de zwarte opening net voor de voorruit. Vooral dat laatste is veel gekopieerd, zelfs door Land Rover. De concurrenten van de Vitara zijn - een uitzondering daargelaten - voorzien van ronde lijnen. Tussen deze auto's steekt de auto mooi af, positief gezien. Door de hoekige vormen straalt de auto stoerheid en robuustheid uit. Dit wordt extra benadrukt door de zwarte randen rond de

wielkasten en de beschermplaten op voor- en achterbumper. Standaard is de auto voorzien van Ã©Ã©n lakkleur, maar tegen een beperkte bijbetaling kun je kiezen voor een wit- of een zwart dak. Zeker in combinatie met de oranje kleur maakt het zwarte dak de auto nog meer bijzonder dan hij al is. Bestel je de Vitara als High Executive, dan wordt hij standaard geleverd met de gepolijste 17 inch wielen. Dit is de grootste maat die af-fabriek leverbaar is, maar groter heeft de auto ook niet nodig.

Bomvol

Niet alleen aan de buitenzijde zijn trekjes van de allereerste Vitara te vinden, ook het ontwerp van het interieur is hier lichtelijk op gebaseerd. Zo heeft het middelste gedeelte van het dashboard bijna dezelfde vorm en indeling als 27 jaar geleden. Helaas is de materiaalkeuze er in bijna drie decennia nauwelijks op vooruit gegaan. Glimmende, harde plastics zijn gebruikt in het gehele interieur. Hoewel het geheel wel degelijk in elkaar steekt en rammels, piepjes en kraakjes ontbreken, wil het oog Ã©n het gevoel ook wat. De concurrentie doet het op dit punt echt beter. Dat de materialen niet zoveel hebben gekost, heeft echter wel een voordeel. Als High Executive kost de Vitara - met

enkel voorwielaandrijving - op Ã©Ã©n euro na 25.000 euro. Voor dat geld zit de auto bovengemiddeld vol comfort- en veiligheidsverhogende opties. Zo is hij voorzien van een ver te openen glazen panoramadak, fraaie suÃ¨de bekleding op de stoelen en de portieren, climate control, adaptieve cruise control, keyless entry & go en een multimediasysteem met touchscreen. Opties die of niet leverbaar zijn bij de concurrentie, of een hoge meerprijs hebben. Daarbij werken alle systemen zoals je verwacht, waarbij het multimediasysteem extra lof verdient voor de overzichtelijkheid. Het enige minpuntje aan dit systeem is de wijze hoe het volume geregeld wordt. Met je vinger over een touchscreen wrijven om de muziek wat luider te laten klinken, is in de praktijk niet echt handig. Gelukkig kun je dit ook via de knoppen op het stuur doen.

Goed van binnen

Waar bezuinigd is op de materialen op het dashboard, is dat gelukkig niet gedaan op het zitmeubilair. Voorin zit je - zelfs als lange Nederlander - prima en bieden de stoelen ruim voldoende steun op alle vlakken. Ook qua hoofdruimte doet de Vitara - ondanks het glazen dak - goede zaken. Zelfs met een lichaamslengte van 1,90 meter zit een

bestuurder nog niet tegen het plafond. Ook achterin is er voldoende ruimte. Achter jezelf zitten is zelfs voor mij mogelijk, wat zeker geen gemeengoed is in deze klasse. Daarbij zijn de zittingen lang genoeg. Door de ietwat aflopende daklijn is er achterin iets minder plek voor het hoofd, maar krap is het niet. Geheel achterin is ruim voldoende plek voor de bagage. Met 375 liter komt de inhoud overeen met auto's als de Fiat 500X en de Renault Captur. De bagageruimte is in te delen met een verstelbare vloer; wil je meer ruimte en neem je een tildrempel voor lief, dan zet de vloer in de onderste stand. Wil je juist makkelijk iets naar binnen schuiven, dan is de vloer eenvoudig in de hoogste stand te plaatsen. Wil je nog meer ruimte, dan laat de achterbank zich in ongelijke delen neerklappen en ontstaat er een ruimte van 1.120 liter. Dit is ten opzichte van de eerder genoemde concurrenten net wat kleiner.

Nog even wachten

De motorkeuze is bij de Vitara beperkt. EÃ©n benzinemotor en Ã©Ã©n dieselmotor is beschikbaar, beide met een inhoud van afgerond 1.600 cc en ook beide met 120 pk. Daarnaast is vierwielaandrijving als optie leverbaar. Wij reden de benzinemotor met

aandrijving op enkel de voorwielen. Waar veel fabrikanten tegenwoordig turboblokken monteren, houdt Suzuki het bij een atmosferische motor. In de nabije toekomst zal ook dit merk de overstap maken op geblazen motoren, zo werd ons verzekerd. Hoewel de motor op papier genoeg vermogen levert om de 1.050 kilogram zware Vitara voort te bewegen, komt dit er niet helemaal uit. De 120 paarden zijn pas bij 6.000 toeren per minuut beschikbaar. Ook het koppel van 156 Nm kan dit niet compenseren, aangezien dit pas bij 4.400 omwentelingen beschikbaar is. Toch kom je met de Vitara prima mee met het verkeer. Door de soepele loop van de viercilinder kun je al onder de 1.500 tpm overschakelen - met een strak schakelende vijfversnellingsbak - naar een hogere versnelling. Mede daardoor doet de motor in alle stilte zijn werk; loopt de motor stationair, dan zie je dit enkel aan de toerenteller. Het rij- en stuurgedrag nodigt daarbij niet uit tot sportief rijden. Het onderstel is afgestemd op een mooie mix tussen comfort en het strak afwerken van oneffenheden. Lange snelwegritten gaan zonder moeite, waarbij de vering en demping richels en gaten ruim voldoende wegfilteren, zonder week te worden. Je voelt wel dat er een oneffenheid is, maar het wordt niet onplezierig doorgegeven. De stuurinrichting daarentegen vraagt wat gewenning. Sturen gaat indirect en zonder gevoel. De eerste paar kilometer is het aftasten hoeveel stuuruitslag nodig is.

Gewoon goed

Dat de Vitara niet langer een echte terreinwagen is, hebben we nooit gemist. Voor dergelijke auto's is nauwelijks nog vraag en de keuze om van de Vitara een hippe B-segment SUV te maken is dan ook een goede gebleken. Grootste voordeel hiervan is de prijs. Instappen in de vorige generatie kon vanaf 35.899 euro, voor de driedeurs 1.6 met slechts 106 pk met vierwielaandrijving. Nu rijd je al Vitara vanaf net onder de 20 mille en verlang je vierwielaandrijving, dan ben je voor iets meer dan 24.000 euro klaar. Hoewel de nieuwste generatie iets kleiner is dan zijn voorganger, biedt hij toch ruim voldoende binnenruimte. Daarnaast is hij bovengemiddeld voorzien van luxe en ziet hij er hip Ã©n stoer uit. Hij heeft echter wel zo z'n foutjes. Het materiaalgebruik in het interieur moet beter en ook het gebrek aan een turboblokje maakt dat de concurrentie hem op dat vlak voor is. Verlang je dit echter niet en wil je gewoon een fijn rijdende, goed uitziende en praktische auto die veel waar voor zijn geld biedt, dan is de Vitara gewoon een erg goede keuze.

Plus

+ Hippe verschijning
+ Veel luxe voor relatief weinig geld
+ Fijne zitpositie

Min

- Materiaalgebruik in het interieur
- (Nog) geen turbomotor beschikbaar
- Gevoelloze besturing