



Suzuki Wagon R+ Schijn bedriegt

De Suzuki Wagon R+ heeft recentelijk een facelift ondergaan. Zoals gebruikelijk na een dergelijke verjongingskuur is de vormgeving nu weer helemaal bij de tijd en de standaarduitrusting rijker dan voorheen. Maar er is ook iets bijzonders te melden: geheel ongebruikelijk in deze kleine klasse, is de Wagon R+ voortaan ook leverbaar met dieselmotor. Wat is de waarde van deze compacte dieselende Suzuki?

Suzuki wilde al veel langer een diesel leveren, maar stuitte steeds op dezelfde problemen. In een kleine auto, past alleen een kleine motor. Die kleine motor moet aan de geldende milieu-eisen voldoen en zowel de prestaties als het brandstofverbruik realiseren dat de Suzuki-rijder verwacht. Door een samenwerking met diverse andere fabrikanten, vond Suzuki uiteindelijk een motor die aan alle eisen voldoet. Die motor is afkomstig van Fiat, dat sinds kort een compacte versie van de succesvolle JTD-motor bouwt voor compacte Fiats.

Naar Brussel

Zoals vrijwel iedere dieselmotor, is het ook bij dit exemplaar belangrijk de eerste kilometers voorzichtig met het gas om te springen. De motor wordt snel warm en begint dan steeds beter te lopen. Dan valt op dat het karakter van een dieselmotor eigenlijk prima past bij een auto als deze. Heel grof gezegd is een benzinemotor snel en levendig, terwijl een dieselmotor juist uitblinkt op souplesse en rust. Een auto als de Wagon R+ zal niet gekocht worden als sportwagen en daarom past het karakter van de dieselmotor prima bij de auto.



In de stad presteert de Wagon R+ diesel uitstekend. Ook als extra vermogen wordt gevraagd, stelt de krachtbron nooit teleur. Bovendien is de kracht bij vrijwel ieder toerental beschikbaar en kan daarom schakellui worden gereden. Het is echter op de snelweg waar de Wagon R+ aangenaam verrast. In de stad is het geluidsniveau welliswaar bescheiden, maar is door het vele remmen en optrekken duidelijk hoorbaar dat dit een diesel is. Bij een constante snelheid op de snelweg, is de Wagon R+ relatief stil.

Ook op hoge snelheid is nog meer dan voldoende reserve beschikbaar. De sprint van 100 naar 120 km/u verloopt vlot en terugschakelen voor een inhaalmanoeuvre is in veel gevallen niet nodig. Dankzij deze eigenschappen leent de Wagon R+ diesel zich nu ook als reisauto. Het is daarom dat de Autozine-redactie juist deze auto uitkoos voor een reis naar Brussel om daar verslag te doen van "het" Autosalon.

Door de hoge bouw en kleine wielen, wijkt het weggedrag van de Wagon R+ af van dat van de gemiddelde auto. In bochten of op drempels reageert de Suzuki iets nadrukkelijker dan een conventionele auto. Bij droog weer is dat geen probleem, maar de kleine wielen kunnen bij nat weer en slecht wegdek gemakkelijk de grip verliezen. Daarvoor moet moedwillig te hard worden gereden, maar in een extreme situatie zou iets meer reserve welkom zijn. Bij sterke zijwind gedraagt de hoge koets zich juist voorbeeldig. Uiteraard is bij een auto als deze meer merkbaar van zijwind dan gemiddeld, maar de Wagon R+ blijft stabiel.

Facelift

De aantrekkingskracht van de vernieuwde Wagon R+ komt niet alleen van de nieuwe motor. De zilvergrijze testauto is op het eerste gezicht een klein en dapper "wagentje". De verhoudingsgewijs kleine wielen ten opzichte van de hoge koets, geven samen met de vrolijk kijkende koplampen iets aandoenlijks. Met de laatste facelift is het front op details gewijzigd. De koplampen zijn voorzien van helder glas, de grille heeft een lamel minder en de onderste voorspoiler is iets minder bol waarmee de auto een meer solide uitstraling krijgt.

In het interieur zijn de verschillen groter. Het fraaie nieuwe stuurwiel (met airbag) ligt prettig in de hand en zou zo uit een Suzuki-sportwagen afkomstig kunnen zijn. De middenconsole is voorzien van extra bakjes en de versnellingspook is uitgevoerd in chrome. Die versnellingshendel werkt trouwens iets prettiger dan bij de benzinemodellen, alhoewel het tweede verzet zich bij deze testauto soms iets lastiger laat inleggen.



De hier gereden diesel is alleen leverbaar in de meest luxe uitvoering en beschikt dan standaard over onder andere: elektrisch bedienbare zijruiten voor, centrale portiervergrendeling (zonder afstandsbediening) en veel passieve veiligheidsvoorzieningen. Vooral op dit laatste punt kan de gefacelifte Wagon R+ zich meten met andere recente auto's in dit segment. Zo kent de Wagon R+ diesel vier airbags, ABS met EBD, verstevigingsbalken in de portieren, in hoogte verstelbare gordels en actieve hoofdsteunen.

Ruimte

Het interieur geeft als vanouds een ruimtelijker gevoel dan het uiterlijk doet vermoeden. De inzittenden zitten niet schouder aan schouder, maar hebben veel ruimte voor, naast en boven zich. De stoelen zijn ruim bemeten en voorzien van hoofdsteunen die (na enige studie) op de juiste hoogte kunnen worden gezet om echt bij te dragen aan de veiligheid. Geheel in lijn met grotere MPV's is ook dit kleintje royaal voorzien van allerlei bakjes, vakjes, haakjes, oogjes en netjes.

Omdat de Wagon R+ in de hoogte is gebouwd, is de achterbank zo opgesteld dat de passagiers als vanzelf nadrukkelijk rechtop gaan zitten. Een dergelijke positie vereist minder beenruimte en daarom biedt deze kleine MPV zelfs aan volwassenen voldoende ruimte achterin. De achterbank kan met één eenvoudige beweging worden opgeklapt. De hoofdsteunen hoeven niet te worden gedemonteerd en door een ingenieuze constructie maken de zittingen vanzelf ruimte. Dankzij de hoekige vormen, is de laadruimte tot de laatste kubieke centimeter daadwerkelijk te benutten. De vormgeving maakt de koets bovendien wendbaar en gemakkelijk te overzien, om na iedere rit eenvoudig te parkeren.



Conclusie

Met de Wagon R+ laat Suzuki (in samenwerking met enkele partners) zien nog altijd sterk te zijn in het bouwen van kleine auto's. De hoekige vormen maken de auto aan de buitenkant compact, maar binnenin biedt de Wagon R+ meer ruimte dan iedere andere conventionele kleine auto. Die ruimte kan ten goede komen aan vier inzittenden of twee inzittenden en een forse hoeveelheid bagage. Dankzij een slim mechanisme laat de Wagon R+ zich letterlijk in een handomdraai veranderen van vierzitter naar tweezitter met extra bagageruimte.

De nieuw geïntroduceerde dieselmotor past goed bij het karakter van de Wagon R+ en maakt de auto bovendien geschikt voor het afleggen van grote afstanden. Ook als budget-leaseauto voor de zakelijke rijder die verplicht moet dieselen, is de Wagon R+ nu het overwegen waard. De JTD-motor is vooral afgestemd op vlotte prestaties en in mindere mate op een gunstig verbruik. Onder alle omstandigheden is de motor stil en krachtig, wat opnieuw onderstreept dat dit kleintje meer in huis heeft dan de buitenkant doet vermoeden. ■



Technische fiche

Suzuki Wagon R+ 1.3 DDiS XL

Afmetingen

Lengte	354 cm
Breedte	162 cm
Hoogte	165 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	975 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	39 l
Koffinhoud	248/1250 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1248 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	69 pk @ 4000 tpm
Koppel	170 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	11.299 €
Basisprijs	11.299 €