



Suzuki Swift Generatiekloof

De uitdager is een kleine maand oud en luistert naar de naam "Suzuki Swift". Met de slogan "Wanna play?" nodigt de nieuwkomer iedereen uit om te spelen. Kandidaat twee is ruim 20 jaar oud en luistert naar de naam "SA310". Maar laat die naam niet misleiden, het is de enige echte voorloper van de Swift. Beide deelnemers gaan de strijd aan op diverse elementen en dingen naar de gunst van de koper. Suzuki's: kom maar van de showtrap en laat de spelen beginnen.

Voordat de strijd in alle hevigheid losbarst een nadere kennismaking met de kandidaten. De nieuwe Suzuki Swift liet zich voor het eerst zien in Monaco. De hippe nieuwkomer misstond niet in deze trendy stad en wist alle aandacht op zich te vestigen. Na het veroveren van de stad, volgde een dag lang spelen in de bergen van Zuid-Frankrijk. Daar wist de auto te overtuigen met een sublieme wegligging en levendige motor.



Kandidaat twee behoeft eigenlijk geen introductie. De auto doet al jaren lang dienst bij Autozine. De kennismaking vond echter niet plaats in een zonovergoten tropisch oord, maar op een morsige parkeerplaats achter de lokale Suzuki-dealer. Daar stond de SA310 onder een dikke laag vuil te wachten op

een nieuwe eigenaar. De auto werd met financiering van papa gekocht en reed ondergetekende op kosten van de studiefinanciering jaren lang trouw naar college.

Alhoewel niet werd verwacht dat het oudje de studiejaren zou volmaken, deed de auto daarna nog een lustrum dienst als forensenauto voor een suffe kantoorbaan. Nog steeds niet kapot te krijgen doet de SA310 nu al 6 jaar dienst als redactie-auto.

Schoonheidswedstrijd

Het eerste onderdeel is de schoonheidswedstrijd. Daarom beginnen beide kandidaten met een schuimbad in de wasbox en staan dan glimmend en blinkend klaar voor inspectie. Die vindt plaats in het stadsverkeer waarbij wordt gekeken naar reacties van publiek en jury.



De nieuwe Suzuki Swift is zo hip en cool, dat het overige verkeer er spontaan hopeloos saai en achterhaald uitziet. Het is als een supermodel dat gaat winkelen bij Zeeman en daar op z'n zachtst gezegd uit de toon valt.

De SA310 is niet alleen kleiner, maar steekt met de rechte lijnen behoorlijk af bij de ronde en gespierde Swift. Nu is de SA310 een rijdend relikwie, maar begin jaren '80 was het een begeerlijke auto. In ieder geval tekende de huidige eigenaar de schoolschriften vol met afbeeldingen van deze auto. 20 jaar blootstelling aan het zonlicht hebben hun effect op de kleur gehad, want de lak aan de binnenkant van de portieren bewijst dat de auto destijds eenzelfde diepblauwe kleur had als de Swift.

De strijd speelt zich echter af in 2005, dus de eerst ronde gaat naar de Swift.



Praktijk

Na een beoordeling op uiterlijk, volgt het innerlijk. Daarbij wordt gekeken naar functionaliteit en ruimte. De Swift geeft een ruim gevoel door de ver naar voren geplaatste voorruit. De Swift biedt ook beduidend grotere stoelen en veel meer hoofdruimte dan de SA310.

Achterin zijn beide auto's geen ruimtewondertjes. Het is

echter logisch dat de langere Swift meer beenruimte achterin biedt. De achterbank van beide auto's is op te klappen om de bagageruimte te vergroten. De SA310 heeft dan een volmaakt vlakke laadvloer die bovendien eenvoudig toegankelijk is door het ontbreken van een tildrempel. De Swift kent juist een enorme drempel en de achterbank is na het opklappen niet geheel vlak.

De praktijkronde levert beide kandidaten 1 punt. Score: 2 : 1.

Techniek

De techniek heeft de afgelopen 20 jaar niet stilgestaan. De SA310 was ooit zeer modern dankzij een 3-cilinder 1-liter motor op loodvrije benzine. Deze was voorzien van een automatische choke en vijfversnellingsbak. Nog steeds doet een sticker op de achterklep van de auto trots melding van dit feit. Een 3-cilinder motor loopt in de regel veel zuiniger dan een meer gebruikelijke 4-cilinder, maar heeft een minder mooie loop. Het exemplaar in de SA310 loopt echter zo stil en zijdezacht dat zelfs de nieuwste 3-cilinders van moderne auto's er niet tegenop kunnen.

De nieuwe Swift is als eerste in de 20-jarige Swift-geschiedenis niet leverbaar met een 3-cilinder motor. In plaats daarvan heeft de koper de keuze tussen een 1.5 of 1.3 liter 4-cilinder. Om de kansen gelijk te houden, is de Swift voorzien van de lichtste van beide.

Volgens de specificaties zouden de prestaties van de deelnemers enorm uiteen moeten lopen, maar dat is in de praktijk niet het meest opvallende verschil. De Swift is stiller, de opbouw van het vermogen veel geleidelijker en het schakelen gaat soepeler. Het is vooral raffinement waarin de auto's als dag en nacht verschillen.

Toch is het aan het einde van de dag de SA310 die het hardst lacht, want de Swift is in de loop der jaren 300 kg aangekomen en dat komt terug in het verbruik. De SA310 verbruikte gemiddeld 1 op 22,5. De Swift liet 1 op 18 noteren. Toch is het milieu gediend met de laatste, want in 1984 was de katalysator nog niet uitgevonden en dus is de SA310 bepaald geen schone auto.

Techniek en milieu: 3 : 1.



Veiligheid

De veiligheidsronde bestaat uit twee onderdelen: actief en passief. Bij actieve veiligheid wordt gekeken hoe beide kandidaten een ongeluk voorkomen. De nieuwe Swift heeft een sublieme wegligging en dat betekent niet alleen volop rijplezier. Het betekent ook dat als het ooit nodig is, het stuurwiel kan worden omgegooid om veilig een obstakel te ontwijken. Ook de remmen zijn van uitstekende kwaliteit. De Swift zal daarom niet snel terugvallen op de passieve veiligheid: kreukelzones, vier airbags en gordelspanners.

Bij aanvang van de veiligheidsproef trekt de SA310 nog bleker weg dan de auto al op de foto's toont. De wegligging was in 1984 gemiddeld, anno 2005 rijdt de SA310 als een oldtimer. Bij vrijwel iedere snelheid heeft een flinke stuurcorrectie hevig slingeren tot gevolg. De SA310 is te verleiden tot overstuur én onderstuur en is slechts met handen en voeten te corrigeren. De grens is snel overschreden en dan zal alleen een greppel de auto tot stilstand brengen.

Ondanks de rembekrachtiging, destijds alleen weggelegd voor deze meest luxe uitvoering, wordt ook een noodstop maar net binnen de wettelijke grenzen uitgevoerd. Gordels voorin zijn standaard en daarmee is de passieve veiligheid besproken. De SA310 vereist een zorgvuldig chauffeur die ver vooruit kijkt en ter dege rekening houdt met de beperkingen van de auto.



In de veiligheidsronde zelfs geen poedelprijs voor de SA310, maar een maximale score voor de Swift. Tussenstand: 4 : 1.

Betrouwbaarheid

In de laatste ronde wordt gekeken naar de betrouwbaarheid. Met bijna 500.000 km op de teller wint de SA310 deze ronde glansrijk. De auto heeft nog nooit een mankement gehad en heeft de eigenaar nog nooit laten staan. Natuurlijk zijn op z'n tijd onderdelen versleten, maar zelfs dat is gering. De motor is nooit gereviseerd en ook de roestduivel heeft dankzij een effectieve nabehandeling nauwelijks vat gekregen op de dappere Japanner. Enige probleem: de auto is nu zo oud dat de dealer niet meer aan alle onderdelen kan komen.

Dit laatste probleem geldt niet voor de nieuwe Swift, maar die moet zich hier nog bewijzen. Het is echter goed om te weten dat betrouwbaarheid in de familie zit. Eindstand: 4 : 2.



Conclusie

Is de nieuwe Suzuki Swift een betere auto dan de oude SA310? Daar is geen twijfel over mogelijk. De laatste generatie Swift is veiliger, comfortabeler en sneller dan de eerste. Sterker nog: zelfs in vergelijking met de concurrentie is de Swift één van de fijnst sturende compacte auto's van dit

moment.

Maar een gebruikte SA310 is voor minder dan de prijs van een volle tank benzine te koop. Het weggedrag is merkbaar niet van deze tijd en de auto vraagt om een aangepaste rijstijl om veilig met het verkeer mee te komen. Dan is de SA310 extreem voordelig in gebruik en biedt de auto zelfs meer comfort dan sommige nieuwelingen. Bovendien moet de nieuwe Swift eerst nog bewijzen net zo betrouwbaar te zijn als het oer-model.

Concluderend heeft Suzuki eigenlijk maar één probleem met de nieuwe Swift en dat is de oude Swift; die is niet kapot te krijgen (Ivo Kroone). ■



Technische fiche

Suzuki Swift 1.3 Grand Luxe Xtra SEQ

Afmetingen

Lengte	370 cm
Breedte	169 cm
Hoogte	150 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	980 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Koffinhoud	213/562 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1328 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	92 pk @ 5800 tpm
Koppel	116 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	13.199 €
Basisprijs	9.999 €