



## Suzuki Celerio AGS

### Gemak dient de mens

Rij-impressie | De Suzuki Celerio is de meest nuchtere en praktische auto onder de kleintjes. Terwijl andere merken zich richten op een hippe vormgeving of innovatieve techniek, is Suzuki met de Celerio een en al bescheidenheid. Toch was er een optie waar heel veel vraag naar was: een automatische versnellingsbak. En die is er nu ook!

Vele merken nemen niet eens meer de moeite om hun instapmodellen uit te rusten met een automaat. Immers, een automaat is relatief kostbaar, waarmee het de prijs van een kleine auto te sterk verhoogt. Bovendien verhoogt een traditionele automaat het verbruik, waardoor op hun beurt de aanschafbelasting en de gebruikskosten hoger liggen.

Die laatste bezwaren kunnen worden weggenomen door te kiezen voor een geavanceerde techniek zoals een automaat met dubbele koppeling (Smart / Mercedes-Bez) of een continu variabele transmissie (Toyota). Maar terwijl die technieken het verbruik verlagen, zijn ze nog steeds relatief duur.



Daarom komt Suzuki nu met de "AGS", ofwel "auto gear shift". Dit betekent dat Suzuki geen automatische versnellingsbak heeft ontwikkeld, maar simpelweg een module bovenop de bestaande versnellingsbak heeft geplaatst die het schakelen overneemt. Dat bespaart zowel in de ontwikkelingskosten als in de aanschafkosten van de auto.

Omdat AGS in feite een handgeschakelde versnellingsbak met "hulpje" is, ontbreekt ook de P-stand van een automaat. Net als een handgeschakelde auto, wordt de Celerio AGS in

neutraal geparkeerd.



## Praktijk

Het klinkt in theorie als het ei van Columbus: laat een robot het schakelen overnemen en vergeet alle complexe techniek die in de regel komt kijken bij een automaat. In de praktijk wordt echter snel duidelijk waarom andere merken vasthouden aan meer complexe techniek.

Bij iedere gangwissel is duidelijk voelbaar dat de "auto gear shift" schakelt. Met name in de lage versnellingen houdt de auto zo sterk in, dat het lijkt alsof de elektronica met zijn eerste rijles bezig is! Het maakt niet uit of kalm of juist sportief wordt gereden, iedere keer dat de automaat schakelt is dit duidelijk voelbaar. Met koude motor is het effect zelfs nog sterker merkbaar.

Bovendien weet de automaat de bestuurder niet goed aan te voelen. Soms wordt tot op hoge snelheid in een veel te lage versnelling gereden, terwijl helemaal niet agressief met het gaspedaal wordt omgesprongen. Op andere momenten schakelt de computer juist te snel op; met name de vierde versnelling wordt vaak maar een seconde gebruikt.



Als alternatief is het mogelijk om zelf sequentieel te schakelen. Een tikje omlaag tegen de versnellingshendel betekent een volgende versnelling, een tikje omhoog betekent terugschakelen. Dat klinkt onlogisch en dat is het ook. Echter: door zelf te schakelen kan wel exact het juiste schakelmoment worden gekozen (let op: voet niet van het gas halen) en dan schakelt de Celerio AGS zo vloeiend als de brochure belooft.



Omdat wereldwijd de meeste vraag is naar een eenvoudige motor, is "auto gear shift" alleen leverbaar in combinatie met een krachtbron zonder stop/start-techniek en andere brandstof-besparende systemen. Desondanks was de testauto zuiniger dan de fabrieksopgave: 4.1 liter per 100 km (80% snelweg, 20% stadsverkeer).

## Weggedrag

Omdat AGS de Celerio nauwelijks zwaarder maakt, is het weggedrag vrijwel ongewijzigd. Als vanouds is de Celerio wat zachter geveerd dan gemiddeld, waardoor het koetswerk iets nadrukkelijker overhelt in de bocht. Ook de besturing is erg licht, waarmee Suzuki opnieuw kiest voor comfort boven sportief rijplezier.

Vooraf in de stad is de keuze van Suzuki een dankbare. Slecht wegdek vormt geen enkel probleem en dankzij de lichte besturing is het rijden in de stad minder vermoeiend. Het koetswerk is dankzij de rechte lijnen eenvoudig te overzien, waardoor parkeren eenvoudig is.



## Uitrusting

Diezelfde rechte lijnen zorgen er bovendien voor dat Suzuki maximale binnenruimte uit de bescheiden buitenmaten haalt. De ruimte voorin laat weinig te wensen over. Achterin biedt de Celerio bovengemiddeld veel ruimte voor een auto in dit segment.

Ook als het gaat om de uitrusting staat functionaliteit voorop. Suzuki kiest doelbewust niet voor overdaad, maar biedt wel alles wat mag worden verwacht van een compacte auto anno 2015. Op het gebied van luxe is steeds gekozen voor een eenvoudige oplossing. Denk daarbij aan een radio zonder navigatiesysteem en airconditioning in plaats van een klimaatcontrolesysteem.

Op het gebied van veiligheid is de Celerio, ongeacht het uitrustingsniveau, voorzien van voor- en zijairbags, een bandenspanningsmonitor, ABS (houdt de auto bestuurbaar tijdens een noodstop) en ESP (voorkomt slippen) en ISOFIX-bevestigingspunten voor kinderzitjes.



## Conclusie

De Suzuki Celerio is en blijft de meest nuchtere en praktische auto onder de kleintjes. Suzuki kiest doelbewust voor sobere materialen en een eenvoudige uitrusting om de prijs laag te kunnen houden. Dankzij een iets hogere bouw en hoekige vormen, is de binnenruimte zeer goed voor een auto van deze omvang.

Ook het onderstel, de motor en de besturing zijn eenvoudig. Suzuki kiest niet voor spanning en sensatie, maar legt de nadruk op comfort en gebruiksgemak. De nieuwe automaat is helaas weinig verfijnd, waardoor deze niet bijdraagt aan het comfort maar wel degelijk aan het gemak. ■



## Specificaties

### Suzuki Celerio AGS 1.0 Exclusive Auto Gear Shift

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	360 x 160 x 154 cm
Wielbasis	243 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	400 kg
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	254/726 l
Bandenmaat	165/65R14

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	90 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	n.b.
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 14.999,-
Prijs instapmodel	€ 10.799,-