



Suzuki Alto (2002 - 2006)

Wie het kleine niet eert ...

Autotest | Terwijl de meeste autofabrikanten de kunst van elkaar afkijken en elkaar beconcurreren in dezelfde klasse, lijkt Suzuki welhaast een patent te hebben op voordelige kleine auto's. De Suzuki Alto is al vele jaren in diverse gedaanten op de markt en is in die periode een begrip geworden. De Alto staat voor eenvoudig maar betaalbaar en betrouwbaar autorijden. Blijft Suzuki met de geheel vernieuwde Alto trouw aan dit concept?

Het zal niet als een verrassing komen dat ook de Suzuki Alto voor modeljaar 2002 geen meterslange imposante praalwagen van vlaggen en spoilers vormt. Deze nieuwe verschijning is precies even lang als de voorganger, maar is vijf centimeter hoger en twee centimeter smaller geworden.

De nieuweling oogt duidelijk moderner dan de voorganger dankzij vloeiend in elkaar overlopende lijnen en grote koplampen met witte knipperlichten. Op de grille prijkt een groot Suzuki-logo onder een verchromde rand die de auto een chique tintje geeft. Met het aangepaste uiterlijk is de Alto weer helemaal van deze tijd. Bovendien: een aardig uiterlijk maakt de auto niet duurder, maar wel aantrekkelijker. De Alto is voorlopig alleen in vierdeursuitvoering leverbaar.



Lange bestuurders zitten daarin in eerste instantie vrij dicht op het stuurwiel. De oplossing is de rugleuning iets verder achterover te zetten dan gebruikelijk en de stoel juist iets naar voren. De ruimte op de achterbank is zoals bij iedere auto van deze omvang beperkt en sterk afhankelijk van de stand van de voorstoelen, maar voor korte afstanden wel degelijk bruikbaar.

Geen paleis

Het interieur van de Alto is geen rijdend paleis van leder, chroom en wortelnoten hout, terwijl op de optielijst geen elektrisch verstelbare en verwarmbare stoelen of DVD-navigatiesysteem staan. In plaats daarvan is het dashboard opgetrokken uit twee tinten grijze kunststof, waarbij de stoelen zijn voorzien van een kleurig motiefje.

De snelheidsmeter en toerenteller zorgen voor een aardige variatie met witte naalden op blauwe wijzerplaten. In de middenconsole zijn diverse uitsparingen gemaakt waarmee nu twee bekerhouders en een extra bakje voorin beschikbaar zijn. De bediening is verder eenvoudig gehouden, waarbij de hier gereden extra luxe GLS-uitvoering is voorzien van diverse extra's zoals een klokje, elektrisch bedienbare zijruiten en breedstralers.



De belangrijkste extra is stuurbevestiging. Deze voorziening verstaat z'n werk prima, want de besturing is licht maar nooit gevoelloos. Wel vraagt de bevestiging op hoge snelheid enige gewenning omdat de speling rondom de middenstand minimaal is en een kleine sturbeweging al wordt vertaald in een koerscorrectie. Vooral in de stad is de Alto dankzij het handzame formaat en de lichte besturing een heerlijke gooi-en-smijt auto, waarmee de bestuurder vlot door het verkeer komt om vervolgens eenvoudig in het kleinste gaatje te parkeren.

Geen V12

De Alto is geen praalwagen, heeft geen paleisinterieur en nu komt daar nog iets bij: de auto is niet leverbaar met V12 turbomotor en vierwielaandrijving. Waarschijnlijk zou Suzuki er geen enkel exemplaar van verkopen! De Alto-rijder is gebaat bij een auto die vriendelijk is voor het budget en dat is vooral een zuinige auto. Daarom is de Alto voorzien van een 1.1-liter viercilinder motor die direct na een koude start al prachtig rondloopt. De motor heeft een karakter dat goed bij de rest van de auto past. In de stad is de 63 pk sterke krachtbron levendig en (eenmaal warmgereden) zeer gewillig.



Wie de auto beter leert kennen, wordt er steeds behendiger (lees: brutaler) mee en gaat razendsnel door het drukste verkeer. Bovendien zijn de remmen van een bovengemiddeld goede kwaliteit, waarmee brutaal rijden nog verleidelijker wordt. Op de snelweg is de auto minder in z'n element. Bij acceleratie boven de 100 km/u moet de kleine motor hard werken.

Het vasthouden van een hoge snelheid vormt daarna geen probleem, waarmee ook lange afstanden probleemloos zijn te overbruggen. Bij snelheden tot de genoemde 100 km/u is de Alto voor een auto in deze klasse uitzonderlijk stil. Suzuki geeft een gemiddeld verbruik van 1 op 20,4 op, het testverbruik kwam door veel stadsverkeer en enkele lange ritten met hoge snelheid op de buitenweg echter op 1 op 17,8 uit.

Oud en nieuw

Wie de oude Alto kent, herkent de nieuw ontworpen opvolger direct als Alto. Het karakter is gebleven, alhoewel de jonge onschuldige uitstraling plaats heeft gemaakt voor een wat moderner en zakelijker gevoel. Ook het interieur is een feest van herkenning, waarbij vooral de extra bakjes en vakjes als grote verbetering worden gezien. De stoelen zitten wat hoger dan voorheen, de motorkap is korter geworden en daarmee niet meer voor alle bestuurders vanuit de bestuurdersstoel te overzien.



De stille en soepele motor wordt door Alto-rijders direct als de grootste vooruitgang ervaren. Dankzij de iets grotere wielbasis ligt de Alto bovendien rustiger op de weg. Samen met de standaard gemonteerde airbags betekent dit een duidelijke bijdrage aan de veiligheid.

Wie de Alto kent zal, ondanks de lange levensduur, vroeg of laat bij de Suzuki-dealer aankloppen. Zij kennen de voordelen van de Alto immers. Wie de auto nog niet kent, laat zich hopelijk niet weerhouden door de vooroordelen van een kleine auto en geniet van de wendbaarheid en handzaamheid van Suzuki's opgegroeide kleinste. Want het spreekwoord zegt: wie het kleine niet eert ...



Conclusie

Het is bepaald geen opoffering om een paar dagen met één van de voordeligste auto's op de Nederlandse markt op pad te zijn. In tegendeel, tijdens de testperiode heeft de Alto zich bewezen als een heerlijk autootje dat vooral in de stad snel, zorgeloos en heel praktisch is.

Ten opzichte van de voorganger is de Alto 2002 volwassener geworden en dat vertaalt zich in een vlotte stille motor, een meer complete uitrusting en een moderne vormgeving. Daarbij is Suzuki de belangrijkste succesfactor niet vergeten: betaalbaarheid in de vorm van een bescheiden aanschafprijs en lage kilometerkosten. ■



Specificaties

Suzuki Alto (2002 - 2006) 1.1 GLS

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 350 x 148 x 146 cm |
| Wielbasis | 236 cm |
| Gewicht | 775 kg |
| Aanhanger | 350 kg |
| Aanhanger geremd | 750 kg |
| Tankinhoud | 35 l |
| Bagageruimte | 177/725 l |
| Bandenmaat | |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|------------------|
| Motorinhoud | 1061 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 63 pk @ 6000 tpm |
| Koppel | 85 Nm @ 3200 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 14,8 sec. |
| Topsnelheid | 155 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 4,9 l / 100 km |
| Verbruik stad | 6 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 4 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 119 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|-----------|
| Prijs | € 8.999,- |
| Prijs instapmodel | € 7.777,- |