



Suzuki Kizashi

Doorgroeien

Autotest | Suzuki had een probleem, of beter gezegd: een luxeprobleem. De klanten zijn zeer tevreden over de producten en daarom trouw aan het merk. Men koopt na de ene Suzuki graag een andere Suzuki. Maar diezelfde klant wil graag doorgroeien omdat het gezin uitbreidt of de carrière succesvol is. Suzuki bood tot nu toe alleen maar kleine auto's aan, zodat de trouwe klant toch voor een ander merk koos. Dat probleem is nu opgelost met de komst van de "Kizashi".

"Een teken dat er mooie dingen gaan gebeuren", is de globale vertaling van het Japanse woord "Kizashi". Dat is op z'n zachtst gezegd een optimistische naam voor het nieuwe model, want de Kizashi moet wedijveren in misschien wel het lastigste deel van de automarkt. Grote zakensedans worden in de regel gekocht door een zeer veeleisend publiek dat ook nog eens een conservatieve keuze maakt.

Onder druk van de leasemaatschappijen is de keuze vaak beperkt tot alleen de meest gangbare modellen van de meest bekende merken; bij voorkeur in de meest onopvallende kleur. Alles wat nieuw of anders is, brengt financieel risico met zich mee en dat durft de zakelijke rijder niet aan. Sommige automerken hebben zich daarom zelfs teruggetrokken uit dit segment of durven er niet eens aan te beginnen.



"We lusten ze rauw", zegt een woordvoerder van Suzuki echter vol zelfvertrouwen. Wanneer de testauto in ontvangst is genomen, blijkt al snel dat die uitspraak niet afkomstig is van iemand die door beroepsdeformatie meteen onder de indruk is van de eerste grote auto die in jaren zijn pad kruist.

De Kizashi ziet er goed uit en weet zich met bolle vormen en enige flair nadrukkelijk te onderscheiden

van de concurrentie. Tegelijkertijd is het uiterlijk niet zo radicaal anders dat de behoudende zakelijke rijder de Suzuki meteen links laat liggen (alhoewel iets minder chroom wat betreft de Autozine-redactie best zou mogen). Als de Kizashi al ergens mee vergeleken kan worden dan is het met de Lexus IS en dat is bepaald geen belediging!



Kwaliteit

Enmaal binnenin wordt meteen duidelijk dat de Kizashi veel meer is dan "een grote Swift". De materialen en afwerking staan op een hoger niveau, waardoor de Kizashi meteen het gevoel geeft van een volwaardige, luxe zakenauto. Voor een merk dat tot nu toe geen enkele ervaring had in dit segment, is dat een knappe prestatie.

De Kizashi is 4 meter 65 lang. In vergelijking met de meer bekende leaseauto's: dat is een centimeter meer dan de Volkswagen Jetta en twaalf centimeter minder dan de Passat. De ruimte voorin de Kizashi is prima, alhoewel het standaard zonnedak ten koste van de hoofdruimte gaat. De ruimte achterin is verrassend goed voor een auto van deze omvang. De bagageruimte is met 461 liter relatief klein, maar in absolute zin nog steeds groot.



Enmaal onderweg wordt snel duidelijk dat Suzuki niet beschikt over de meest moderne techniek. Andere auto's in dit segment verwennen met zaken als dodehoekdetectie, cruise-control met radar (automatisch afstand houden), een parkeercamera of een camera die met de bestuurder meekijkt en waarschuwt voor naderend onheil. Sommigen ervaren dit soort zaken als "bemoezuchtig", de testrijder mist ze meteen.

Zelfs een navigatiesysteem behoort niet tot de standaarduitrusting. De Nederlandse importeur benadrukt echter dat de Kizashi achteraf kan worden voorzien van een Sony navigatiesysteem dat er uitziet alsof het door de fabriek is ingebouwd. Bluetooth-koppeling is wel standaard. Na een complexe "paringsprocedure", waarbij de gebruiker verplicht is de telefoon met de stem een naam te geven, werkt het systeem naar behoren.



Motoren

De Kizashi was aanvankelijk alleen bedoeld voor de Amerikaanse markt. Daar probeert Suzuki al jarenlang voet aan de grond te krijgen, maar het merk werd er niet serieus genomen omdat het alleen maar kleine auto's aanbood. Een auto die voor de Amerikaanse bestuurder is gemaakt, valt echter niet altijd in de smaak bij de Europese. Waar mogelijk is de Kizashi daarom aangepast aan de Europese smaak.



Het belangrijkste nadeel is dat de Kizashi niet leverbaar is met een dieselmotor. De enig beschikbare (benzine)motor is in dit tijdperk van "downsizing" met 2.4 liter bijna overbemeten. Tegelijkertijd is het vermogen dat uit deze royale inhoud wordt gehaald beperkt: 178 pk / 230 Nm.

De viercilinder benzinemotor heeft een typisch Amerikaans karakter: de prestaties worden moeiteloos neergezet en het toerental is in vrijwel alle omstandigheden zeer laag. Dat maakt het rijden met de Kizashi uiterst ontspannen. Met name de zesde versnelling is bijzonder lang, zodat in alle rust lange afstanden kunnen worden afgelegd. Het sprintvermogen in de zesde versnelling is nihil; om vlot te kunnen passeren op de snelweg moet worden teruggeschakeld.



Omdat het toerental bijna altijd onder de 2.000 tpm blijft, is de Kizashi absoluut niet uitdagend of opdringerig. Alleen wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, toont de Kizashi de sportieve kant. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 7.8 seconden, de topsnelheid bedraagt een spannende 215 km/u. Daarmee rijdt de Kizashi heel wat tegenstrevers zoek!

Het nadeel van de grote motor is een al even grote dorst. Bovendien voorziet Suzuki niet in een stop/start-systeem, het herwinnen van energie of zelfs maar een schakelindicator. Het hoogste testverbruik bedroeg 8.4 liter per 100 km en werd gerealiseerd na een dag lang file en stadsverkeer. Een kalme snelwegrit over een lange afstand kostte 6.5 liter per 100 km.



Weggedrag

De Kizashi is vooral gericht op comfort. Het rijden met deze auto is absoluut geen spannende of bijzondere, maar wel een rustgevende ervaring. Suzuki heeft een prima compromis gevonden tussen een prima wegligging en toch een hoge mate van comfort. Bij een uitwijkproef reageert de Kizashi precies zoals het hoort: veilig en voorspelbaar.

Dat lijkt misschien weinig nieuwswaardig, maar het betekent wel dat de Kizashi op hetzelfde niveau staat als de gevestigde orde en daarmee is deze eerste grote zakenauto van Suzuki meteen geslaagd.



Conclusie

Suzuki heeft de laatste decennia een naam opgebouwd als specialist op het gebied van kleine auto's. Op een enkele terreinauto na, is de Kizashi de eerste grote auto van Suzuki. Door het gebrek aan ervaring op dit gebied, lag het risico op kinderziekten of het domweg vergroten van een budgetmodel op de loer. Suzuki kan echter op geen enkele "beginnersfout" worden betrapt.

De Kizashi is een prima zakenauto die zich op het gebied van prestaties, weggedrag en bouwkwaliiteit probleemloos kan meten met de gevestigde orde. Op de uitgesproken vormgeving na, steekt de Kizashi echter op geen enkel punt boven het gemiddelde uit. De Kizashi is niet vernieuwend en alhoewel de auto prima rijdt, is het bepaald geen opwindend product.

Strikt genomen is het grootste voordeel van de Kizashi dat het een Suzuki is; en dat is precies waar de trouwe klant naar zocht, want die kan nu eindelijk doorgroeien binnen het vertrouwde merk. ■



Specificaties

Suzuki Kizashi 2.4 Sport

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	465 x 182 x 147 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.395 kg
Aanhanger	720 kg
Aanhanger geremd	1.700 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	461 l
Bandenmaat	235/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2393 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	178 pk @ 6500 tpm
Koppel	230 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	10,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	183 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.699,-
Prijs instapmodel	€ 37.699,-