



Suzuki Across

Beter goed gejat dan slecht bedacht

Autotest | Suzuki heeft een lange en rijke historie op het gebied van terreinwagens. Dat begon met kleine, maar uiterst capabele terreinwagentjes voor beroepsmatig gebruik. Toen de terreinwagen voor recreatief gebruik (SUV) populair werd, kon Suzuki dankzij de opgedane ervaring meteen inspringen op die trend. Echter, sinds dat aanvankelijke succes heeft Suzuki al enkele jaren geen middelgrote SUV meer in het assortiment. Tot nu toe! Maak kennis met de Across.

De Suzuki Across is een middelgrote SUV (Sports Utility Vehicle) en daarmee biedt het merk opnieuw een auto aan in het meest populaire segment van de markt. Afgaande op de afmetingen is de Across een logische opvolger van de Suzuki Grand Vitara. De naam Grand Vitara staat bij Suzuki al jaren voor ruime, betrouwbare en capabele terreinwagens. Dus de eerste vraag is: waarom heeft deze opvolger een andere naam?

"dankzij de plug-inhybride aandrijving zet Suzuki zulke grote stappen vooruit op het gebied van verbruik, prestaties en comfort dat een nieuwe naam op zijn plaats is"



Dat is omdat de Across eigenlijk geen Suzuki is! Toen Suzuki een opvolger voor de Grand Vitara wilde ontwerpen stond het namelijk voor een probleem. In sommige delen van de wereld zijn SUV's populair omdat ze veel ruimte voor weinig geld bieden, terwijl CO2-uitstoot ondergeschikt is. In Europa is de hoeveelheid CO2-uitstoot juist bepalend voor het succes en is al het andere secundair.

In Azië biedt Suzuki daarom de "XL-6" aan, die voor relatief weinig geld heel veel auto biedt door te kiezen voor verouderde en dus minder schone techniek. Omdat Suzuki geen techniek in huis heeft voor een SUV met elektrische of hybride-aandrijving, ging het op zoek naar een partner voor Europa. Die vond Suzuki in moederbedrijf Toyota, dat al decennia lang ervaring heeft met hybride aandrijving. De Suzuki Across is daarom in feite een Toyota RAV4 met Suzuki-label. Omdat de Across geen eigen product is, wil Suzuki er geen eigen naam opplakken. In plaats daarvan is gekozen voor een label dat in het verleden is gebruikt voor een bijzondere uitvoering van een motorfiets.



Vormgeving en ruimte

Om zich te kunnen onderscheiden van de Toyota RAV4, heeft Suzuki de Across een eigen gezicht gegeven. Terwijl Toyota kiest voor hoekige vormen, gaat Suzuki juist voor ronde vormen. De koplampen van de Suzuki zijn breder en bovendien nog hoger in de neus geplaatst voor een venijnigere blik. Het oppervlak van de grille van de Suzuki is veel groter, waardoor de Across er stoerder uit ziet dan de RAV4. En omdat de bodembescherming onder de onderbumper over de gehele breedte zichtbaar is, benadrukt Suzuki de breedte van de auto nog meer dan Toyota.

Binnenin zijn de Suzuki Across en Toyota RAV4 gelijk. De ruimte voor- en achterin is riant. Bovendien zijn de stoelen lekker groot en dat geeft als vanzelf een extra gevoel van luxe en ruimte. Dankzij de hoge zit ziet de bestuurder de motorkap en dat draagt bij aan een machtig en groots gevoel.

Uitrusting

De opzet van het interieur is degelijk, functioneel en heel volwassen. Het frivole, dat kenmerkend is voor Suzuki, is daarom ver te zoeken. Echter: juist door dit serieuze karakter overtuigt de Across des te meer als topmodel van Suzuki.

De uitrusting is modern, compleet, maar niet innovatief. Zo is de Across voorzien van traditionele analoge klokken achter het stuurwiel, met slechts een minimaal beeldschermje voor de boordcomputer. De

Across gaat ook niet mee in de trend om het aantal knoppen te verminderen. Iedere functie heeft traditioneel een eigen knop of hendel.



De Across is niet voorzien van Suzuki's eigen infotainment-systeem (audio, communicatie en navigatie), maar neemt dat van Toyota over. Echter, omdat Suzuki niet beschikt over de rechten op het kaartmateriaal van Toyota ontbreekt de navigatie-functie. De bestuurder dient daarom de eigen smartphone te gebruiken als navigatiesysteem middels Apple CarPlay of Android Auto.

Plug-in hybride

De Toyota RAV4 is beschikbaar als parallel hybride en plug-inhybride. De Suzuki Across is alleen beschikbaar met die laatste. Een parallel hybride bestaat uit een verbrandingsmotor en een elektromotor die elkaar aanvullen om zo soepel, stil en zuinig mogelijk te rijden. Daarbij kan een kleine afstand (1 à 2 km) geheel elektrisch worden afgelegd. De batterij die nodig is om de elektromotor te voeden wordt opgeladen tijdens het uitrollen en remmen. Bij een plug-inhybride (PHEV voor plug-in hybrid electric vehicle) is de batterij groter en kan deze tevens worden opgeladen met een stekker. Daarom kan een plug-inhybride grotere afstanden volledig elektrisch afleggen en ligt het verbruik per saldo lager. Echter, een plug-inhybride is kostbaarder in aanschaf (maar bij consequent opladen voordeliger in gebruik).

De 18.1 kWh sterke batterij van de Across kan worden geladen aan het stopcontact thuis of bij een publiek

laadpunt. Echter, in beide gevallen bedraagt het vermogen 3.6 kW (1 fase, 230 volt). Aan een sterkere lader wordt dus geen snelheidswinst geboekt. Tijdens de test verliep het laden aan verschillende laders probleemloos. De laadtijd die de boordcomputer voorspelde bleek daarbij steeds correct te zijn.

Veel plug-inhybrides kunnen aan de hand van de bestemming die is ingevoerd in het navigatiesysteem plannen hoe de energie in de batterij over de rit zal worden verdeeld. Echter, de Toyota RAV4 kan dit niet en de Suzuki Across dus ook niet (het "onkbaar maken" van het navigatiesysteem heeft dus geen invloed op de aandrijving). Het is aan de bestuurder om op het juiste moment te kiezen voor de benzinemotor, de elektromotor of een mix van beide. Wanneer geheel elektrisch wordt gereden kan in de praktijk zo'n 75 km à 80 km worden afgelegd (stroomverbruik: 4.7 km / kWh). Dan is de Across uitgesproken stil en comfortabel, waarmee de auto echt overtuigt als een Suzuki van een volgende generatie.



Wanneer zo'n 20% van de lading van de batterij resteert, schakelt de elektronica automatisch over op parallel-hybride aandrijving. Dan blijft de Across uitgesproken comfortabel, maar is de ultieme rust doorbroken en kan de trilling die iedere benzinemotor van nature heeft, worden gevoeld. Tegelijkertijd is merkbaar dat de Across nu meer vermogen heeft, want wanneer de benzinemotor en de twee (!) elektromotoren samenwerken is de reactie op het

gaspedaal directer.

Als dan ook nog voor de sport-stand wordt gekozen, leveren de drie motoren samen 306 pk. Alhoewel de prestaties op papier uitstekend zijn (0 naar 100 km/u in 6 seconden), wordt het gevoel van snelheid verminderd door de vertraging in het gaspedaal. En ondanks het feit dat de Across serieus snel is, ontbreekt iedere vorm van agressie of spektakel. Om het van een andere kant te belichten: andere auto's zoekrijden is geen probleem, maar dit gaat zo gemakkelijk dat het nauwelijks voldoening geeft.

Reken bij gebruik in de hybride modus op een verbruik van 1 op 16 a 1 op 17. Hoe vaker de accu geladen wordt en hoe meer elektrisch wordt gereden, hoe lager het gemiddelde verbruik.



Weggedrag

Vanwege de hoge bouw, de grote batterij en de drie motoren voelt de Across zwaar. Tegelijkertijd voelt de auto uitgesproken solide, waardoor het "gewichtige" niet als negatief werd ervaren. Omdat het onderstel is afgestemd op comfort, is merkbaar dat de Across duidelijk om het zwaartepunt rolt. In de bocht helt het koetswerk daarom nadrukkelijk over.

Dit heeft echter een goede reden: dankzij de lange veerwegen en grote bodemvrijheid (190 mm) is de Across veel meer dan een SUV die er alleen stoer uitziet. Veel SUV's moeten het alleen hebben van hun uitstraling, maar raken al in paniek van een nat grasveld. De Across daarentegen is voorzien van

vierwielaandrijving en de bijbehorende techniek om echt het terrein in te gaan. Het betreft hier echter geen traditionele mechanische voorzieningen zoals de Grand Vitara had. De voor- en achteras zijn namelijk niet gekoppeld, maar iedere as heeft een eigen motor. Door vervolgens voor de "trail"-modus te kiezen zorgt de elektronica voor een ideale balans tussen slip en grip. Dan is het onoverwinnelijke gevoel van de Grand Vitara helemaal terug!



Conclusie

Suzuki introduceert de Across. De Across is een middelgrote SUV en daarom de opvolger van de Grand Vitara. Omdat de Across is gebaseerd op een model van Toyota, is gekozen voor deze nieuwe naam. Bovendien: dankzij de plug-inhybride aandrijving zet Suzuki zulke grote stappen vooruit op het gebied van verbruik, prestaties en comfort dat een nieuwe naam op zijn plaats is. Dankzij de overvloedige ruimte, rijke uitrusting en zakelijke opzet overtuigt de Across bovendien meer dan ooit als topmodel van Suzuki.

De titel "Beter goed gejat dan slecht bedacht" klinkt weliswaar negatief, maar is in dit geval zeker niet zo bedoeld. Het is slim van Suzuki om de hulp van Toyota in te roepen. Het stelt Suzuki in staat om een waardige opvolger aan te bieden voor de Grand Vitara en tegelijkertijd perfect in te spelen op de wensen van de Europese klant. ■

Specificaties

Suzuki Across

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	466 x 186 x 169 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	2.015 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	490/1604 l
Bandenmaat	235/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	2487 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	306 pk @ 6000 rpm
Koppel	270 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	1 l / 100 km
Verbruik stad	7.7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5.3 l / 100 km
CO2 uitstoot	22 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 55.900,-
Prijs instapmodel	€ 55.900,-