



Suzuki Wagon R (2012 - 2017)

Maatwerk

Autotest | Herinnert U zich de Suzuki Wagon R nog? In 2008 werd dit model opgevolgd door de grotere, ruimere en vooral comfortabelere Splash en dus was een Wagon R snel vergeten. In Japan liggen de zaken echter heel anders. Daar is de Wagon R inmiddels aan zijn vijfde generatie toe en is het de best verkochte auto in zijn soort. Wat maakt de Wagon R zo succesvol? En wat mist Europa?

In Nederland is "bijtelling" allesbepalend. Een auto met een lage uitstoot heeft een lage bijtelling en dat scheelt in de portemonnee. In Japan kent men net zoiets. Daar wordt echter niet gekeken naar de uitstoot, maar naar de omvang van de auto en de inhoud van de motor. Als de auto niet langer is dan 3 meter 40, niet breder dan 1 meter 60 en de motor een inhoud heeft van maximaal 660 cc, dan is het een "kei-car". En de belastingdruk op een "kei-car" is heel veel lager dan op andere auto's.

Al sinds 2003 is de Suzuki Wagon R de meest verkochte kei-car in Japan. Suzuki was namelijk de eerste om binnen de limieten van een kei-car een ruimtewondertje te bouwen. Tot de Wagon R kwam, waren alle kei-cars miniatuur sedans en hatchbacks. Aandoenlijk, maar niet erg praktisch.



De eerste Wagon R was niet alleen ongekend ruim, maar ook heel eigenwijs. De mini MPV had namelijk twee deuren aan de linkerkant en slechts een aan de rechterkant. Op die manier werd gewicht bespaard en dat is van groot belang bij een auto met een motor van maximaal 660 cc.

Vijfde generatie

In de loop der jaren is de Wagon R minder eigenwijs geworden, maar Suzuki heeft de voorsprong in het segment altijd behouden. Logisch dus, dat Suzuki de Wagon R voor de Japanse markt bleef doorontwikkelen. De huidige generatie stamt uit 2012 en haalt wederom maximale binnenruimte uit minimale buitenmaten.



Zelfs voor een forse Europeaan is de zit achter het stuur prima. Omdat Japanners veel tijd in hun auto's doorbrengen, is de Wagon R ingericht als een huiskamertje op wielen. In plaats van twee losse voorstoelen, is voorin de Wagon R een driezits "bankstel" te vinden (alhoewel er slechts twee gordels zijn).

Dankzij de relatief kleine wielen (bandenmaat 155/65R14) zijn de wielkasten eveneens klein en ook dat draagt bij aan de royale binnenruimte. De ruimte op de achterbank is wonderlijk goed voor een miniatuurtje als dit! De beenruimte achterin gaat echter ten koste van de bagageruimte; die is minimaal.



Ieder vrij hoekje of gaatje in het interieur wordt benut in de vorm van een bakje, vakje, haakje, houdertje of ander moois. Dit is een uitstekende auto om in recordtijd zonnebrillen, telefoons en ander klein grut kwijt te raken. Het aantal knoppen is gering. Op de middenconsole zijn in een "eiland" alle knoppen voor het klimaatcontrolesysteem ondergebracht. De meeste andere functies worden met hendels aan het stuurwiel bediend.

Tot de standaarduitrusting horen naast de genoemde airco ook een toerenteller, elektrisch bedienbare zijruiten rondom, centrale portier-vergrendeling met afstandsbediening en een voetbediende parkeerrem. Vreemd genoeg is er geen dim-functie voor de binnenspiegel en is ook niet voorzien in een licht- of regensensor.



De testauto is voorzien van een door Pioneer ontwikkeld audio-, navigatie- en communicatiesysteem, dat ook na het overschakelen op Engels nog verdacht veel Japans spreekt. Het invoeren van een bestemming is, ook in het Engels, een kunst op zich. Namen van straten en steden worden namelijk geschreven met Chinese karakters, maar daarvan bestaan er duizenden.



Omdat een toetsenbord met c.a. 3.000 tekens op zijn zachtst gezegd wat onoverzichtelijk is, wordt een fonetisch alfabet ("hiragana") gebruikt om vervolgens op klank een chinees teken te vinden. Voor namen die uit het Engels zijn afgeleid, wordt weer een ander alfabet ("katakana") gebruikt. Kortom: dit vergt enige studie!



Rijden

Kei-cars worden voornamelijk in de stad gebruikt. Daar komt de geringe omvang van pas, omdat een kleine auto overal tussendoor kan glippen (dubbel geparkeerde auto's, lossende vrachtwagens, etc.). Dankzij de korte motorkap en de hoekige vormen, is de Wagon R uiterst gemakkelijk te overzien en stuurt ook de ietwat onwennige Hollandse testrijder als een ware "Tokiate" door de Japanse hoofdstad.

Niet alleen voor Japanse begrippen, maar ook in absolute zin is de Wagon R opmerkelijk stug geveerd. Iedere richel of drempel wordt vertaald als een klap door de hele auto. Aan de andere kant: dit smalle, hoge doosje laat zich verrassend kwiek door scherpe bochten sturen! Op de ringweg van Tokio is dat een feest, want met de vele bochten en knooppunten is die ring soms meer een achtbaan voor auto's.



Om het rijden in de stad te veraangename, is een automatische versnellingsbak standaard. De automaat voelt de bestuurder redelijk aan, maar een enkele keer werd tevergeefs gezocht naar een manier om handmatig een hogere of lagere versnelling te kiezen. Wel is een "L" modus beschikbaar om op de motor af te kunnen remmen bij afdalen.

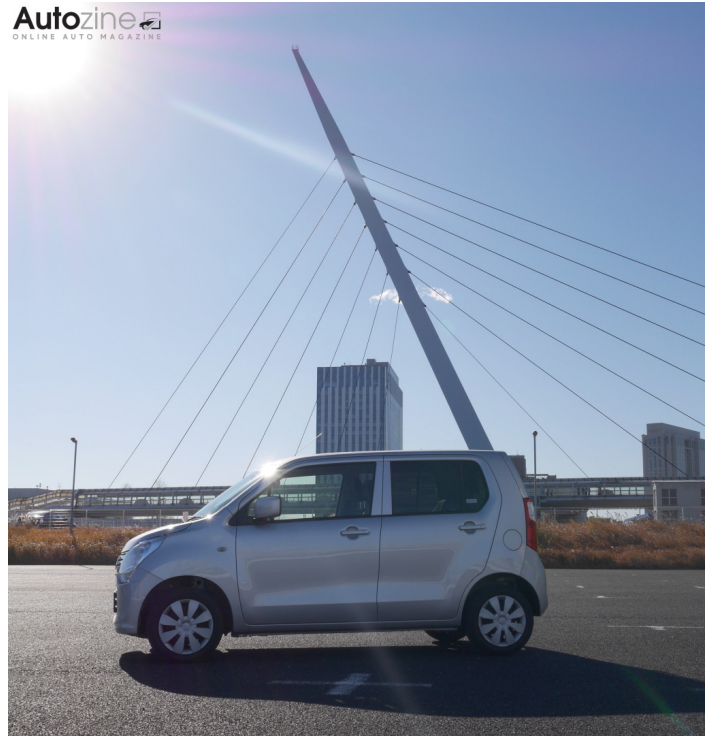
Eco

Misschien wel het grootste nieuws van de vijfde generatie Wagon R, is de introductie van een "mild hybrid" systeem. De nieuwe Wagon R is geen hybride-auto, maar zet wel energie die normaal gesproken verloren zou gaan bij remmen of uitrollen om in elektriciteit. Die gratis elektriciteit wordt vervolgens gebruikt door het start/stop-systeem. Al bij snelheden onder de 13 km/u wordt de motor uitgeschakeld om maximaal te kunnen besparen.



Om de bestuurder aan te moedigen zuinig te rijden, kleurt de schaalverdeling van de snelheidsmeter groen bij goed gedrag en blauw of excessief rijgedrag. De grens tussen beide is echter vaag, want zelfs op een bescheiden helling op kleurt de teller al blauw!

De Wagon R wordt aangedreven door de zogenaamde "R06A-motor" die Suzuki sinds 2011 produceert. Deze drie-cilinder in lijn heeft een inhoud van 658 cc en produceert al naar gelang de gekozen uitvoering 54 danwel 64 pk. Daarmee komt de Wagon R moeiteloos mee in de stad en is ook vlot accelereren bij een verkeerslicht geen probleem. De kenmerkende drie-cilinder roffel is overduidelijk aanwezig, maar nooit storend.



Dankzij de moderne techniek, is de Wagon R in theorie bijzonder zuinig. Volgens Suzuki is een verbruik van 1 op 28 haalbaar. Het testverbruik kwam uit op een minder fraaie 1 op 17.6. Dat is echter deels te wijten aan het drukke verkeer. Als er files staan, dan zijn het in Tokio meteen spectaculair lange files. De vertraging loopt dan zo sterk op, dat het ineens heel logisch is dat de Wagon R van binnen voelt als een klein huiskamertje.

Conclusie

In 2008 verving Suzuki de Wagon R in Europa door de Splash. Een logische keuze, want de Splash is groter, ruimer en comfortabeler, terwijl het prijsverschil bescheiden bleef. In Japan bleef de Wagon R echter in ontwikkeling. De Wagon R wordt door de Japanse wetgever namelijk aangemerkt als "kei-car" en komt daarmee in aanmerking voor aanzienlijk belastingvoordeel. Van alle kei-cars is de Wagon R veruit het best verkochte model.

Suzuki dankt dat succes aan het feit dat het de eerste was om binnen de limieten van een kei-car een ruime, praktische auto te bouwen. In Europa wordt echter niet gekeken naar buitenmaten en geldt alleen de CO2-uitstoot. De Splash en de recent

geïntroduceerde Celerio bieden naar Europese maatstaven een veel gunstigere verhouding tussen ruimte en uitstoot. Suzuki dankt zijn succes dus aan maatwerk: voor ieder continent een oplossing op maat. ■



Specificaties

Suzuki Wagon R (2012 - 2017)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	340 x 148 x 164 cm
Wielbasis	240 cm
Gewicht	770 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	27 l
Bagageruimte	l
Bandenmaat	155/65R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	658 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	52 pk @ 6000 rpm
Koppel	63 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	3.6 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 0,-