



Suzuki e-Vitara

Moderne techniek in een vertrouwde verpakking

Autotest | Er zijn elektrische auto's en er zijn elektrische auto's. Bij het ene type vernieuwt de fabrikant behalve de aandrijving meteen ook het uiterlijk en de bediening. Zulke auto's lijken uit de toekomst te komen. Het andere type is een heel gewone auto, maar dan voorzien van elektrische aandrijving. Wat is de Suzuki e-Vitara?

De naam "Vitara" doet misschien vermoeden dat de "e-Vitara" slechts de elektrisch aangedreven versie is van de auto die al sinds 2015 op de markt is. Dat is echter niet het geval. Om de voordelen van elektrische aandrijving optimaal te kunnen benutten heeft Suzuki een compleet nieuw platform ontwikkeld.



De vormgeving van het koetswerk is slechts een doorontwikkeling van de originele Vitara. De e-Vitara ziet er ontegenzeggelijk moderner uit, maar zonder de abstracte lijnen of futuristische uitstraling van sommige andere elektrische auto's.

Ruimte

De e-Vitara is langer (+10 cm) en heeft daarom ook een grotere wielbasis (+20 cm) dan de conventionele Vitara. Dat zorgt voor merkbaar meer binnenruimte. De ruimte voorin is goed en de e-Vitara geeft dankzij een hoge zit het machtige gevoel dat hoort bij een SUV.



"De e-Vitara is onmiskenbaar moderner dan de conventionele Vitara, maar behoudt in de basis hetzelfde vertrouwde karakter"

De achterbank staat op rails, zodat afhankelijk van de situatie kan worden gekozen voor meer bagageruimte of meer beenruimte achterin. Met de achterbank in de achterste stand biedt de e-Vitara voldoende ruimte voor vier volwassenen. De testauto is voorzien van een glazen panoramadak en daarom is de hoofdruimte achterin matig. Tijdens een eerdere kennismaking met een pre-productie exemplaar had Autozine kritiek op de bagageruimte. Daarom heeft Suzuki het bergvak onder de laadvloer slimmer vormgegeven, waarmee maar liefst 80 liter is gewonnen. Deze aangepaste bergruimte is in Nederland standaard, maar in sommige andere landen een optie.

Uitrusting

Ook het interieur is slechts een doorontwikkeling van de bestaande Vitara en niet zo'n revolutionair ontwerp als sommige nieuwkomers aanbieden. De bediening bestaat uit een mix van traditionele knoppen (voor het klimaatcontrolesysteem en het audiosysteem) en een beeldscherm. Dat beeldscherm is relatief klein, waardoor het niet dominant is in het interieur. Zelfs de weergave is vertrouwd, want Suzuki kiest niet voor abstracte of minimalistische beelden, maar toont conventionele klokken.



Het infotainment-systeem is door Suzuki in samenwerking met Toyota ontwikkeld. Het lijkt echter alsof het in een laboratorium is ontwikkeld en nauwelijks op de openbare weg is getest. Alle gebruikelijke functionaliteit is aanwezig en alles functioneert naar behoren. De overzichtelijkheid, de indeling van de menu's, de lettergrootte en de opzet blijven achter bij het gemiddelde. Daarom is vaker gebruik gemaakt van de eigen smartphone via Apple CarPlay (via USB-A) dan van het ingebouwde systeem. De geluidskwaliteit van de merkloze luidsprekers is redelijk, maar een beetje iel.

De meest hinderlijke veiligheidsvoorzieningen laten zich gemakkelijk uitschakelen. Door verkeersbordherkenning uit te schakelen vallen bijna alle andere ongewenste functies namelijk ook uit. Dan is het afgelopen met vals alarm en onterechte kritiek op de rijstijl. De resterende systemen zijn sluimerend aanwezig en laten alleen van zich horen wanneer dat noodzakelijk is. En zo hoort het.

Elektrische auto

Zoals eerder aangegeven, staat de e-Vitara op een platform dat op maat is gemaakt voor elektrische auto's. Daarom passen batterijen met een capaciteit van 49 kWh of zelfs 61 kWh in de bodem. Hiermee heeft de e-Vitara in theorie een actieradius tot 428 km (345 km voor de basis-versie). Echter, de testrit vond plaats bij lage temperaturen op een zeer veeleisend traject. Het verbruik liep daarom op tot 20.8 kWh per 100 km met een actieradius van 363 km (61 kWh accu). Ondanks het feit dat de e-Vitara is voorzien van een warmtepomp ging veel energie naar het verwarmen van de batterij en de cabine (die op 18 graden werd gehouden).

Ook als het gaat om het karakter kiest Suzuki niet voor een revolutie met de e-Vitara. In tegenstelling tot veel andere elektrische auto's heeft de e-Vitara geen venijnige of razendsnelle acceleratie. Dat wil niet zeggen dat dit een trage auto is! Zelfs in de eco-modus zijn de prestaties ruimschoots voldoende en komt de e-Vitara moeiteloos mee met de verkeersstroom. In de sportstand wordt de auto iets gretiger en toont de elektromotor meer daadkracht.



daarom niet voor een revolutie met het eerste elektrische model. De e-Vitara is onmiskenbaar moderner dan de conventionele Vitara, maar behoudt in de basis hetzelfde vertrouwde karakter.

De Suzuki e-Vitara is een prima rijdende SUV, die zich afhankelijk van de gekozen uitvoering ook redt in het terrein. Dankzij het verfijnde onderstel leent de e-Vitara zich bij uitstek voor het afleggen van lange afstanden. Daarom is dit niet de auto van de toekomst, maar wel de elektrische Suzuki van vandaag. Zo zien klanten het graag, dus zo heeft Suzuku het gedaan. ■

Weggedrag

De Vitara heeft in het verleden naam gemaakt door echt te kunnen presteren in het terrein. En dat geldt ook voor de e-Vitara met "All Grip"-vierwielaandrijving. De testauto is voorzien van alleen voorwielaandrijving en is daarmee beperkt tot de openbare weg.

Om het hoge gewicht van de batterij te verhullen kiest Suzuki voor een stevig onderstel. Dat is wel heel verfijnd en daarom zijn de stugge veren niet als storend ervaren. Samen met het lage zwaartepunt maken ze de auto rustig en stabiel. De e-Vitara leent zich daarom goed voor gebruik in de stad en voelt zich het beste thuis op de snelweg.



Conclusie

De klanten van Suzuki zijn uitzonderlijk trouw aan hun merk. Suzuki wil dat graag zo houden en kiest



Specificaties

Suzuki e-Vitara

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

428 x 180 x 164 cm
270 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.935 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

61 kWh
562/1052 l
225/55R18

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

184 pk @ 0 rpm
307 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.4 sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

16.60 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

395 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 36.995,-
€ 31.995,-