



Suzuki e-Vitara

De tijd heelt alle wonden

Autotest | Suzuki heeft heel lang gewacht. Andere autofabrikanten bieden al geruime tijd elektrische auto's aan en zijn inmiddels bij hun tweede of derde generatie. Suzuki introduceert nu het eerste elektrische model: de e-Vitara. Is Suzuki nog op tijd? En biedt de e-Vitara de kwaliteiten die uniek zijn voor Suzuki?

Suzuki heeft zo lang gewacht met de introductie van een elektrische auto omdat het specialist is op het gebied van kleine auto's. Die worden niet alleen gekocht vanwege de wendbaarheid, maar ook vanwege de lage prijs. Elektrische aandrijving is kostbaar en naar kleine dure auto's is weinig vraag. Daarom is Suzuki's eerste elektrische auto geen handzaam stadsautootje, maar een SUV: de e-Vitara. Voor Suzuki-begrippen is de e-Vitara groot, in absolute zin valt de e-Vitara onder de compacte SUV's.



Wat de e-Vitara tot een echte Suzuki maakt, is het feit dat het veel meer is dan een mode-auto. Net als de conventionele Vitara, en de vele voorgangers, is ook

de e-Vitara bedoeld voor zowel de openbare weg als het terrein. Daarom zijn de wielen op de uiterste hoeken geplaatst en is de overhang voor en achter minimaal om steile hellingen te kunnen bedwingen. Daarbij heeft de e-Vitara stootranden rondom en robuuste bumpers. Tegelijkertijd heeft de e-Vitara de beschaafde en benaderbare uitstraling die kenmerkend is voor Suzuki. Dit terwijl andere merken een avontuurlijk karakter combineren met agressie.

Ook heel eigenzinnig: terwijl concurrenten de voorkeur geven aan ronde vormen, kiest Suzuki voor harde, rechte lijnen. Dat zorgt niet alleen voor een stoere uitstraling, maar heeft volgens Suzuki ook een aerodynamisch voordeel. Met harde lijnen zou het makkelijker zijn om de rijwind exact in de gewenste richting te leiden en daarom belooft Suzuki toch een gunstige stroomlijn (voor een laag verbruik en minder rijgeluiden).



Ruimte

Omdat de e-Vitara de eerste van een nieuwe generatie Suzuki's is, is ook een geheel nieuw interieur ontworpen. Met meer abstracte vormen en minder zichtbare bedieningselementen dan voorheen geeft ook de cabine de indruk dat dit de eerste van een nieuwe modelgeneratie is. De meerkleurige versie oogt wat de redactie betreft druk en rommelig, zeker wanneer dan ook nog eens wordt gekozen voor contrasterende dashboardverlichting. Speciaal voor Europa heeft Suzuki daarom tevens een strak en zwart dashboard ontworpen.

Omdat de wielen op de uiterste hoeken staan, is de

wielbasis relatief lang en dat zorgt voor extra ruimte voor- en achterin. Omdat de achterbank op rails staat, kan afhankelijk van de situatie worden gekozen voor meer beenruimte achterin of juist voor meer bagageruimte. Let op dat het zonnedak ten koste gaat van de hoofdruimte. Ook jammer: bestuurders met lange benen leunen links en rechts tegen onaangenaam hard kunststof. Op deze schoonheidsfoutjes na biedt de e-Vitara voldoende ruimte voor vijf volwassenen en hun bagage.

Uitrusting

Het infotainment-systeem is al even nieuw, echter hier blijft Suzuki achter bij de trend. Alles werkt naar behoren, maar naast de standaard audio-, communicatie- en navigatiefuncties biedt Suzuki geen extra's zoals een slimme assistent of een koppeling met een AI-systeem. Aan de andere kant: de privacy is gegarandeerd bij Suzuki!



Afhankelijk van de gekozen uitvoering heeft de e-Vitara een basis-audiosysteem met een eenvoudig geluid of het nieuwe Infinity-audiosysteem. Dat laatste heeft een commercieel geluid en leent zich er bij uitstek voor om een feestje te bouwen.

Ook op het gebied van veiligheid biedt de e-Vitara alles wat verwacht mag worden in dit segment, maar niet meer dan dat. Op die manier kan Suzuki de prijs bescheiden houden en dat is deel van het succes van de conventionele Vitara. Een waarschuwing: de e-Vitara rijdt alleen wanneer de bestuurder de gordel om heeft.

Elektrische auto

De e-Vitara staat op een nieuw platform dat is ontwikkeld door Suzuki, Toyota en Daihatsu. Bovenop dit platform bouwt iedere fabrikant een eigen koetswerk. Het platform is op maat gemaakt voor elektrisch rijden, de e-Vitara is dus alleen beschikbaar als elektrische auto. Wel is er keuze uit twee batterijen (49 of 61 kWh) en voor- of vierwielaandrijving. De batterijen zijn overigens niet in eigen beheer ontwikkeld, maar worden ingekocht bij BYD. Dit heeft als voordeel dat Suzuki, Toyota en Daihatsu toegang hebben tot slimme techniek die snel opladen mogelijk maakt, een lange levensduur garandeert en bovengemiddelde veiligheid biedt.



Snelladen kan met 150 kW en publiek laden met 11 kW. Dat zijn zeker geen recordsnelheden, maar het past wel bij de batterijcapaciteit. Let op dat de bestuurder zelf de batterijverwarming moet activeren op weg naar de snellader om de beloofde snelheden te kunnen realiseren (tip: doe dat ongeveer een half uur van tevoren).

Zoals bij iedere elektrische (en hybride) auto wordt energie teruggewonnen tijdens remmen en uitrollen. De bestuurder kan in 3 stappen aangeven hoeveel energie wordt teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal, maar ook in de meest extreme stand is het effect hiervan beperkt. Rijden met één pedaal is daarom helaas niet mogelijk.

Standaard is de e-Vitara voorzien van een elektromotor op de voorwielen. Wanneer wordt

gekozen voor vierwielaandrijving komt hier een motor op de achterwielen bij. Het verschil tussen beide uitvoeringen is in de praktijk groot. De basisversie is vlot, stil en soepel. De vierwielaandrijver voegt daar de extra slagkracht aan toe die elektrisch rijden voor velen zo aantrekkelijk maakt. Alhoewel de prestaties sterk toenemen in de sportstand, presteert de e-Vitara ook in de eco-modus al prima.



Voor deze test is gereden met een handgebouwd prototype op een afgesloten circuit. Ondanks diverse proefjes (acceleratieproef, terreinrijden, slalom op hoge snelheid) kwam het verbruik op een keurige 17.3 kWh per 100 km uit. Goed om te weten: dankzij een standaard aanwezige warmtepomp zijn het verbruik en de actieradius minder afhankelijk van de weersomstandigheden.

Rij eigenschappen

Elektrische auto's worden vaak gezien als klinisch, steriel en daarom karakterloos. Vanwege de souplesse van de elektromotor en het hoge gewicht zouden ze allemaal hetzelfde karakter hebben. Juist omdat de specificaties van de aandrijflijn slechts gemiddeld zijn, weet Suzuki zich met de rij eigenschappen te onderscheiden.

De rij eigenschappen zijn samen te vatten als "verfijnd". Het gevoel in het stuurwiel is nauwkeurig, waardoor de bestuurder de auto als vanzelf aanvoelt. Op zowel goed als slecht wegdek is de stabiliteit prima en dat zorgt voor een vertrouwenwekkend karakter. De versie met vierwielaandrijving is merkbaar

zwaarder, maar weet dit in een voordeel om te buigen door meer rust te bieden. Tegelijkertijd is de communicatie tussen de bestuurder en het mechaniek beter dan in de Vitara met verbrandingsmotor. Alleen het gevoel in het rempedaal laat te wensen over.

Zoals eerder aangestipt, leent de e-Vitara zich daadwerkelijk voor terreinrijden en ook daar zit een groot verschil met de concurrentie. Volgens Suzuki kunnen de individuele wielen makkelijker worden aangestuurd met elektrische aandrijving. Daarom biedt "AllGrip-e" meer grip dan de "AllGrip" op de conventionele modellen. Met zoveel capaciteiten en verfijning is daarom absoluut niet merkbaar dat de e-Vitara Suzuki's allereerste elektrische auto is.

nuchter, verstandig en bescheiden als de kleinere modellen van Suzuki. Dat maakt veel goed! ■



Conclusie

Als het om elektrische auto's ging, bleef het lange tijd bijna pijnlijk stil bij Suzuki. De autowereld stapte massaal over op elektrisch rijden en Suzuki had geen antwoord. Dat is deels omdat Suzuki specialist is op het gebied van kleine en voordelige auto's, terwijl elektrische auto's in de regel groot en duur zijn. Het is ook omdat Suzuki een manier zocht om zich binnen de eigen mogelijkheden te kunnen onderscheiden van het bestaande aanbod.

Dat antwoord is er nu in de vorm van de e-Vitara. Afgaande op de technische specificaties is de e-Vitara slechts een doorsnee elektrische SUV. De kracht zit in het karakter, want daarmee onderscheidt de e-Vitara zich duidelijk van de middelmaat. Zo is de e-Vitara daadwerkelijk geschikt voor terreinrijden. Daarbij is de elektrische Vitara zelfs levendiger (weggedrag, besturing, prestatiedrang) dan de variant met benzinemotor. Tegelijkertijd is de e-Vitara even



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

1.835 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

61 kWh
562/1052 l
225/55R18

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

174 pk @ 0 rpm
193 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.7 sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

15.10 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

426 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 35.295,-
€ 31.995,-