

Autosalon 2015

Nieuwe fase, 2de bedrijf

Hartelijk welkom op de 93^{ste} editie van het autosalon van Brussel. In 2015 gaan we weer voor een 'kleine' versie van het jaarlijkse feest op wielen, maar kunnen we eigenlijk nog van 'klein' spreken als je ziet hoe divers de tentoongestelde modellen zijn?

Bij Suzuki zien we het salon – net als het nieuwe jaar – alleszins groot(s), want in 2015 zetten we de vernieuwing van ons gamma, waarvan de aftrap werd gegeven door de SX4 S-Cross, onverdroten verder.

Wat we 12 maanden geleden aankondigden, is nu bewaarheid geworden: ons merk is in volle herstel en onze beloften voor 2014 werden eens te meer gehouden. We hadden u immers beloofd dat we tot 2019 minstens één nieuw model per jaar zouden lanceren. In 2015 zullen er dat zelfs twee zijn. Voor we hierover uitweiden, is het tijd om kort de balans van het voorbije jaar op te maken.

2014 was een goed jaar voor Suzuki: we hebben meer dan 6.500 wagens aan de man en vrouw gebracht. Daarmee blijven we natuurlijk een Calimero, maar dit resultaat betekent toch een groei van bijna 20%, zodat we tot de sterkste stijgers behoren op een automarkt die nota bene stabiel is gebleven. Dankzij deze mooie score belandden we in België op een mooie derde plaats binnen de Japanse merken. Wanneer we deze cijfers in detail bekijken, stellen we vast dat de Swift nog steeds het best presterende model in ons gamma is, maar de nieuwe bestseller wordt ongetwijfeld de S-Cross. De kwaliteiten die u hem hebt toegedicht, hebben ongetwijfeld bijgedragen tot zijn succesvolle start. Hij is zeker niet de meest extravagante in zijn segment, maar dankzij zijn zuinigheid, zijn uitzonderlijke weggedrag, zijn wendbaarheid en zijn competitieve prijzen is hij een schot in de roos.

Deze troeven hebben overigens niet enkel particuliere klanten kunnen bekoren: de S-Cross veroverd stilaan ook zijn plaats in de nochtans erg kieskeurige fleetwereld. Zoals u weet, zocht en vond Suzuki zijn cliënteel eerder bij zelfstandigen en kmo's dan bij de grote vloten, maar door zijn interessante catalogusprijs en CO₂-waarden is de S-Cross een voertuig waar je als user-chooser en als vlootbeheerder moeilijk omheen kunt.

Nu we het toch over fleet hebben: wij koesteren hoge verwachtingen voor onze volgende nieuwkomer, de Vitara, die u misschien al hebt kunnen ontdekken op het salon van Parijs. Want ook hij zal kwaliteiten naar voren schuiven die zwaar doorwegen in de fleetbalans – en die vervat zitten in het Suzuki-DNA: scherpe tarieven en een lichtgewichtconstructie, die synoniem is met erg lage verbruiks- en emissiewaarden. Laat ons echter niet vooruitlopen op de zaken en geduldig de komst van de nieuwe Vitara afwachten...

Want voor het zover is, maakt nog een andere grote nieuwigheid zijn opwachting, eentje waarmee u intussen misschien al een testrit hebt kunnen maken. We hebben

het natuurlijk over de Celerio, ons nieuwe stadswagentje. Nu ja, 'tje' is hier eigenlijk niet op zijn plaats, want zo klein is hij eigenlijk niet. Dit nieuwe model moet immers twee modellen ineens vervangen – geen sinecure, en een opdracht die hij allermist licht opneemt. De uitdaging is immers groot. Enerzijds moet hij beter presteren dan de Splash, die – laat ons eerlijk zijn – er een eervolle maar eerder bescheiden loopbaan heeft opzitten. Anders gezegd: de Celerio moet de afgedwaalde klanten van de Wagon R heroveren, een missie waarin hij volgens ons perfect zal slagen dankzij zijn grote koffer- en binnenruimte. Anderzijds zal de Celerio het (zelfs voor ons) verbijsterende succes van de Alto moeten bestendigen, het wegvallen van de federale premies ten spijt.

Het moge dus duidelijk zijn dat de lancering van de Celerio voor ons van groot belang is, daar hij niet alleen klanten moet binden, maar ook (opnieuw) veroveren.

Of we dan met spanning afwachten? Niet bepaald, want we zijn rotsvast overtuigd van de kwaliteit van onze producten, net zoals wij ook vertrouwen hebben in ons verdelernet, dat de hoeksteen vormt van onze continuïteit. Jaar na jaar doen wij er alles aan om ons dealernetwerk te versterken en het efficiënter en attractiever te maken. U hebt ongetwijfeld in uw regio kunnen merken dat wij de nodige inspanningen geleverd hebben om - samen met ons gamma - ook onze concessies te verjongen. De bestaande dealerships hebben een opwaardering gekregen, terwijl het aantal verkooppunten werd opgedreven. En dan hebben we het nog niet gehad over onze nieuwe diensten, zoals de fleetverkoop of de ontwikkeling van het nieuwe "Perfect Car"-concept, dat in bijzonder interessante tweedehandswagens voorziet – als mogelijk alternatief voor een nieuw voertuig. Sinds kort hebben wij aan deze services ook nog het concept "One Stop Shopping" toegevoegd: alles wat te maken heeft met de aanschaf van een auto, wordt rechtstreeks bij de dealer geregeld: aankoop, financiering, verzekering en onderhoudscontract. En omdat het volledige gamma een waarborg- en bijstandspakket meekrijgt van vijf jaar, kan de koper van een Suzuki op beide oren slapen zodra hij de sleutels van zijn nieuwe Suzuki in ontvangst heeft genomen.

Rest ons nog u onze nieuwjaarswensen uit de doeken te doen. Wens nummer 1: dat de Celerio hetzelfde succes mag oogsten als de S-Cross. Wens nummer 2: dat de Vitara snel kan gelanceerd worden, zodat het geduld van de vele fans beloond wordt. En last but not least: dat we elkaar over een jaar opnieuw mogen ontmoeten om de balans op te maken van de eerste commerciële stappen van onze nieuwe modellen... en dat we u er dan weer enkele nieuwe mogen voorstellen.

Wij wensen u een aangenaam salonbezoek, een gelukkig Nieuwjaar en danken u voor uw interesse in ons fantastische merk!

De prijslijst van het hele gamma vindt u alvast op:
<http://www.presscorner.suzuki.be/nl/prijslijst-be-0>

Suzuki Celerio

"The Best Things Come In Small Packages"

U kent misschien het Engelse spreekwoord dat zegt dat de beste dingen in kleine verpakkingen zitten. Wij zijn dan wel niet helemaal onpartijdig, maar als u het ons vraagt, zou dit spreekwoord uitgevonden kunnen zijn voor ons nieuwste model: de Celerio.

Immers, zoals u verder in deze tekst zult ontdekken – als u de auto tenminste al niet getest hebt in december jongstleden – is de Celerio niet echt groot, maar hij heeft wel veel te bieden. Hij heeft zelfs zo veel te bieden dat hij niet één maar wel twee auto's van ons gamma vervangt. De Celerio zal namelijk niet alleen de fakkel overnemen van de Alto, waarvan het succes onze verwachtingen ruimschoots heeft overtroffen, maar ook van de Splash. Dat geeft u alvast een idee van de kwaliteiten die hij in petto heeft.

Inderdaad, de Celerio verenigt de kwaliteiten van de twee modellen die hij vervangt, en voegt er zelfs nieuwe aan toe. Net zoals de Alto is hij heel compact, wendbaar in stadsverkeer, zuinig en milieuvriendelijk (met een zeer lage CO₂-uitstoot). En net zoals de Splash is hij heel ruim en veelzijdig, terwijl hij ook verrassend veel rijplezier biedt. Sta ons toe om ons betoog uiteen te zetten.

Afmetingen

De Celerio is 3.600 mm lang, 1.600 mm breed en 1.530 mm hoog. Daarmee is hij een van de langste vertegenwoordigers in het A-segment. Het is trouwens daarom dat we de Celerio liever omschrijven als een "A+". Of dat veel verschil uitmaakt om een van de schaarse parkeerplaatsen in de stad te vinden? Dat durven we te betwijfelen. Vast staat daarentegen dat het verschil groot is als u op de achterbank passagiers wilt vervoeren. Vooreerst onze excuses voor het gebruik van een term waarmee men u al heel lang om de oren slaat en die al te vaak misbruikt wordt, maar het is een vaststaand feit dat de Celerio 'Best In Class' is op het vlak van binnenruimte. Wij nodigen u uit om het eigenhandig te controleren door achterin plaats te nemen in de tentoongestelde auto op onze stand. U zult dan meteen ook vaststellen dat de perfect horizontale daklijn de instap vergemakkelijkt en extreem veel hoofdruimte verschaft.

Zonder valse bescheidenheid zijn wij bijzonder trots op het werk dat onze ingenieurs hebben verricht voor de indeling van het interieur, temeer omdat de kofferruimte niet werd opgeofferd om achterin meer zitruimte te creëren. In normale configuratie kan de koffer van de Celerio 254 liter bagage slikken, terwijl het gemiddelde in het segment ergens rond de 180 liter draait. En als we in alle openheid ook even vergelijken met onze eigen producten, stellen we vast dat dit volume 130 liter groter is dan dat van de Alto, hoewel de Celerio amper 10 cm langer is. En het is zelfs nog 52 liter groter dan dat van de Splash, die nochtans 11,5 cm langer is. Echt verwonderlijk is dat echter niet, want de Japanners hebben niet veel meer te leren als het gaat over het optimaal benutten van een heel beperkte ruimte...

En we zullen niet rond de pot draaien: de Celerio is geen casanova op wielen. Maar als het op functionaliteit aankomt, zal hij moeilijk te kloppen zijn.

Motoren

De K10B blijft in de motor van het gamma. Maar we hoeden er ons voor om te gewagen van een "oude" motor, want hij onderging eveneens aanzienlijke verbeteringen op het vlak van gewicht en interne wrijving. Bovendien bieden wij hem het voorrecht om gekoppeld te worden aan onze volledig nieuwe automatische versnellingsbak.

Zijn vermogenswaarden blijven ongewijzigd: 50 pk bij 6.000 t/min en 90 Nm bij 3.500 t/min. Wat niet wegneemt dat de Celerio pittiger rijdt, want net zoals voor de SX4 S-Cross en de nakende Vitara hebben de Suzuki-ingenieurs een auto ontwikkeld die gevoelig minder weegt dan zijn voorganger. In de Celerio heeft hij een CO₂-uitstoot van 99 g/km.

AGS

Onze nieuwe AGS-bak (Auto Gear Shift) is eigenlijk veeleer een gerobotiseerde mechanische 5-versnellingsbak dan een echte automaat. Neen, het is geen bak met dubbele koppeling, maar voordat u een pruillip gaat trekken, moet u weten dat deze AGS even snelle schakelovergangen laat noteren als om het even welke andere gerobotiseerde versnellingsbak met enkele koppeling van om het even welke massaconstructeur. Hij is dus even aangenaam in het gebruik als een automatische versnellingsbak, zonder evenwel zoveel invloed te hebben op het verbruik of de uitstoot: of hij nu gekoppeld zit aan een handgeschakelde 5-versnellingsbak of aan de nieuwe AGS-bak, de K10B stoot altijd exact even weinig CO₂ uit: 99 g/km. De bestuurder heeft trouwens de vrije keuze om deze bak volautomatisch te gebruiken of om zelf te schakelen.

Samengevat zouden wij zeggen dat de Celerio de synthese is van het merk Suzuki: hij is klein en schreeuwt het niet van de daken, maar hij heeft heel veel te bieden.

Meer info, technische fiche en foto's:

<http://www.presscorner.suzuki.be/nl/celerio>

Suzuki Swift

Even goeie vrienden!

Jarenlang is de onverslijtbare Swift (en we gebruiken de term bewust) de vedette van het Suzuki-gamma geweest. 2014 was overigens een erg memorabel jaar voor onze rots in de branding: in september liep het 4.000.000^e exemplaar van de band. Maar er gebeurde ook iets wereldschokkends: de Swift moest zijn bestsellerpositie afstaan aan de nieuwe SX4 S-Cross. Broedermoord? Eerder een kwestie van gezonde rivaliteit, als u het ons vraagt. De Swift laat niet op zijn kop zitten en zal dapper weerwerk bieden tegen zijn grote broer, met ijzersterke troeven als wapens.

Om te beginnen kan hij schermen met het afgetrainde lichaam en vurig kloppende hart van zijn Sport-variant, die nog steeds erg in de smaak valt.

Maar in het Swift-gamma is er voor ieder wat wils.

De meest budgetvriendelijke versie gaat voor minder dan 10.000 euro over de toonbank en kan rekenen op een 1.2 die genoeg neemt met amper 5 l/ 100 km. Zijn scherpe instapprijs betekent echter niet dat hij werd kaalgeplukt. Zo beschermt hij zijn bestuurder onder meer met een knieairbag, toch een zeldzaamheid in deze prijsklasse.

Veelrijders kunnen terecht bij de Swift 1.3 Diesel met 75 pk, die per 100 kilometer officieel slechts 3,9 liter gasolie (CO₂: 101 gr/km) verbrandt en zijn bestuurder verwent met een rijbereik van haast 1.000 kilometer.

Vervolgens is er de Swift voor de jager, de wintersporter en de aspirant-rallyrijder: de Swift 4x4. Nat of droog weer, winter of zomer, snelweg of bergweg: door zijn intelligente vierwielaandrijving deinst hij nergens voor terug.

Voor vrijgezellen is er de 3-deurs, voor jonge ouders de 5-deurs. Maar geen van beiden hoeft zich de pure fun van de Swift Sport te onzeggen: Suzuki's meest gespierde telg is in beide koetswerkvarianten verkrijgbaar.

Last but not least is er de Swift voor de fashionista, met een tweekleurig koetswerk en aangepaste buitenspiegels en velgen. Wie "all the way" wil gaan, kan verder nog opteren voor stripings en de Sport GT-kit.

Maar misschien laat de trendy stadsbewoner zich wel verleiden door onze Speciale Serie van het jaar...

Swift @ttitude

Deze op de 1.2 GL Airco gebaseerde versie gaat resoluut voor de look, zowel vanbinnen- als vanbuiten.

Om te beginnen is er keuze tussen drie fascinerende koetswerkkleuren: Cool White Pearl, Cosmic Black Pearl en Amethyst Grey Pearl. Om nog meer indruk te maken

krijgt de Swift @ttitude ook een verchroomd radiatorrooster aangemeten, evenals mistlichten, in de mistlichthouders geïntegreerde leddagrijlichten, donker getinte achterruiten en tweekleurige aluminium 16"-velgen in zilver en zwart.

Het elegant-sportieve thema wordt doorgetrokken in het interieur, dat getooid gaat met zwarte zetels met purperen accenten en sierstiksels, die je ook terugvindt op de balg van de versnellingspook en in de bekleding van het stuur, dat de @ttitude ging lenen bij de Swift Sport. Als kers op de taart is er ook nog een cruise control.

Of de SX4 S-Cross zich hierdoor laat intimideren? De toekomst zal het uitwijzen...

Meer info, technische fiche en foto's:

Swift 3 deurs: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/swift-3-deurs>

Swift 5 deurs: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/swift-5-deurs>

Swift Sport 3 deurs: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/swift-sport-3-deurs>

Swift Sport 5 deurs: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/swift-sport-5-deurs>

Swift 4X4: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/swift-5-deurs-4x4>

Suzuki SX4 S-Cross

Number One

Onze cross-over SX4 S-Cross heeft net het eerste volledige jaar van zijn carrière achter de rug. En wat voor een jaar!... Apetrots zijn we. Vorig jaar hadden we ons al op de borst geklopt voor de zeer bevredigende resultaten tijdens de eerste maanden, maar nu kunnen we u aankondigen dat de S-Cross zijn opmars bestendigt, want op amper een jaar tijd is hij uitgegroeid tot bestseller van ons gamma in België. Hij doet dus beter dan de Swift, en dat is een hele prestatie. Onze commerciële groei in 2014, met bijna 20% ten opzichte van 2013, hebben wij trouwens grotendeels te danken aan de S-Cross.

De SX4 S-Cross is dus goed voor ons moreel en voor ons zelfvertrouwen naar de toekomst toe. Hij heeft namelijk de aftrap gegeven voor de opleving van onze merk, en zijn succes stemt ons optimistisch voor het vervolg van die opleving, die dit jaar wordt belichaamd door de Celerio en de nieuwe Vitara. Want die twee nieuwkomers zullen dezelfde waarden verdedigen en dezelfde kwaliteiten vertonen als de S-Cross. Sta ons toe om ons betoog uiteen te zetten.

Onze ingenieurs zijn niet alleen erkende specialisten op het vlak van energie-efficiëntie en de verhouding tussen buitenafmetingen en binnenruimte, maar sinds enkele jaren concentreren ze zich ook op de onderstelkwaliteiten, om de bestuurders een gevoel van dynamisme en in sommige gevallen zelfs sportiviteit te bieden. Maar met de SX4 S-Cross hebben ze nu nog een extra pijl op hun boog gestoken: gewichtsbeheersing.

Light

Nog nooit maakte een Suzuki gebruik van zo veel staal met zeer hoge weerstand als de S-Cross. Ongeveer 50% van zijn totale massa bestaat uit dit soort warm gewalst staal, waarmee dunnere koetswerkpanelen gemaakt kunnen worden zonder in te boeten aan stijfheid of schokweerstand. De inspanningen om het gewicht te verlagen situeerden zich evenwel ook op andere vlakken, zoals de motoren, de uitlaatspruitstukken, de ophangingselementen, enzovoort.

Uiteindelijk bedraagt het leeggewicht van de SX4 S-Cross in 'basisconfiguratie' (1.6-benzinemotor en handgeschakelde 5-versnellingsbak) 1.080 kg, wat meer dan behoorlijk is voor een voertuig van 4,30 meter lang. Bij wijze van vergelijking: de klassieke SX4 weegt, met dezelfde aandrijving, ongeveer 60 kg meer, ondanks zijn gevoelig kleinere afmetingen. We zullen het maar gewoon zeggen: de SX4 S-Cross is de lichtste cross-over van zijn categorie. Die lichtheid en het weggedrag dat daaruit voortvloeit, zijn trouwens twee van de kwaliteiten die werden onderschreven door diegenen onder u die hem al getest hebben.

Weloverwogen vormen

Op esthetisch vlak hebben de designers veeleer geopteerd voor een discrete vormtaal dan voor een agressieve en/of avontuurlijke stijl die valse beloften zou kunnen suggereren op het vlak van terreincapaciteiten. De look van de SX4 S-Cross beantwoordt aan de realiteiten van het dagelijkse leven van mensen die kiezen voor een cross-over: het gezinsleven, rijden in zomer en winter, vrije tijd. Zo is het feit dat de S-Cross niet de bodemvrijheid van een terreinwagen lijkt te hebben, een bewuste keuze, die ook al werd gemaakt voor de klassieke SX4. Nochtans scoort hij met zijn bodemvrijheid van 17 cm in de (goede) middenmoot van het segment. Het zit hem eigenlijk allemaal in de perceptie van de proporties. Maar die proporties zijn de vrucht van intensief onderzoekswerk met betrekking tot de stroomlijn. Koetswerk, buitenspiegels, bodemplaten, enzovoort. Alles werd in het werk gesteld om de lucht vlot langs de S-Cross te laten stromen, en u kunt verder lezen welke positieve effecten dit werk heeft gehad op het verbruik en de uitstoot.

Bewegingsvrijheid

Een van de belangrijkste troeven van de SX4 S-Cross is zijn binnenruimte – met name achterin – die onbetwistbaar een van de grootste is in zijn categorie. Hetzelfde geldt trouwens voor de kofferruimte, met een inhoud van 430 tot 1.269 liter.

Het design van het dashboard, de instrumenten en de middenconsole trekt de kaart van de eenvoud en de elegantie. Alle uitrusting waarover de bestuurder beschikt, is harmonieus geïntegreerd en ook de ergonomie is zeer verzorgd.

Ten slotte pakt de SX4 S-Cross uit met een optionele voorziening die niets minder is dan een wereldprimeur: het dubbele panoramische schuifdak. Dit volledig transparante dak, dat zich uitstrekt over een lengte van 1 meter, bestaat namelijk uit twee glazen panelen die allebei naar achteren kunnen schuiven om een recordopening van 56 cm vrij te maken. In de winter staat dit dak altijd garant voor een optimale lichtinval in het interieur en in de zomer kunt u uw haren laten wapperen in de wind. Een beeld dat ons doet terugdenken aan mooie tijden waarin we rustig rond flaneerden in een eenvoudige Franse auto, die intussen legendarisch is geworden.

Motoren

Op mechanisch vlak biedt Suzuki voor zijn SX4 S-Cross keuze uit slechts twee motoren en twee versnellingsbakken.

De atmosferische benzinemotor 1.6 VVTi (Euro6) claimt een vermogen van 120 pk bij 6.000 t/min en 156 Nm bij 4.400 t/min. U hebt het dus al begrepen: het is een eerbiedwaardige motor 'op zijn Japans', waarvan het echte karakter pas komt bovendrijven vanaf de tweede helft van het toerentalbereik. Of moeten we zeggen: het 'slechte' karakter? Want bij lage en middelhoge toerentallen vertoont hij een totaal andere persoonlijkheid: beschaafd, soepel en zuinig. Dat heeft hij voornamelijk te danken aan de verlichting van talloze onderdelen, zoals de zuigers, de drijfstangen, de krukas, de radiator, de ventilator, het spruitstuk en de uitlaatlijn. De ingenieurs hebben ook bewust het stationaire toerental verlaagd, terwijl het toerental

waarbij de injectie wordt onderbroken, werd verhoogd. En dan zijn er nog de ingrepen die het verbruik ten goede komen, zoals zuigerveren met lage spanning, een tweefasige oliepomp met overdrukklep, een beperkte belasting van de klepveren en een opvoerpomp met hoog rendement. In combinatie met de manuele versnellingsbak, waarvan de vijf verhoudingen eveneens werden geoptimaliseerd (en waarvan het verstevigde carter bijdraagt tot een perfecte beheersing van de trillingen), stelt deze motor zich op de officiële cyclus tevreden met gemiddeld 5,5 l/100 km voor de tweewielaangedreven versie, en met 5,9 l/100 km voor de 4WD-versie. De CO₂-uitstoot bedraagt respectievelijk 125 en 135 g/km.

De 1.6 VVTi is ook verkrijgbaar met een automatische versnellingsbak. Het gaat hier om een CVT, een oplossing die de Japanse constructeurs na aan het hart ligt, maar vaak niet goed ontvangen wordt door Europese automobilisten. Daarom hebben de ingenieurs hem voorzien van een manuele schakelmodus met zeven 'artificieel' gecreëerde verhoudingen, die bediend kan worden met paddles aan het stuur

De dieselmotor 1.6 DDiS (van Fiat-origine) ontwikkelt eveneens 120 pk, maar ditmaal bij 3.750 t/min, terwijl zijn koppel van 320 Nm beschikbaar is vanaf 1.750 t/min. Deze krachtbron staat al bekend voor zijn aangename werking en voor zijn heel bescheiden dorst. Maar om het comfortgevoel te versterken heeft Suzuki extra veel zorg besteed aan zijn 'inkapseling': de geluidsisolatie van de motorkap, de akoestische voorruit en de bovenzijde van het schutbord zijn stuk voor stuk maatregelen die een optimale filtering van het geluid en de trillingen garanderen.

Deze dieselmotor is standaard gekoppeld aan een manuele 6-versnellingsbak. In tweewielaangedreven versie is deze SX4 S-Cross tevreden met 4,4 l/100 km, tegenover 4,6 l/100 km voor de 4WD-versie. De respectievelijke CO₂-uitstoot bedraagt 115 en 120 g/km.

Zoals gebruikelijk in dit segment is de SX4 S-Cross verkrijgbaar met zowel twee als vier aangedreven wielen. In het laatste geval mag de SX4 S-Cross gebruikmaken van Suzuki's ALLGRIP, de ultieme evolutie van de permanente vierwielaandrijvingen van het merk. Het systeem is gebaseerd op een centraal differentieel met elektronisch gestuurde koppeling en biedt vier mogelijke werkingsmodi die niet alleen ingrijpen op de overbrenging, maar ook op de motorsturing, het ESP, enzovoort.

De AUTO-modus geeft voorrang aan een zuinig verbruik in normale omstandigheden. Hij stuurt het vermogen naar de vooras, terwijl de achteras alleen maar wordt ingeschakeld wanneer gripverlies wordt vastgesteld.

De SPORT-modus is het ideale wapen om de dynamische strijd aan te gaan met bochtige trajecten. Het systeem is altijd klaar om de vierwielaandrijving in te schakelen met het oog op optimale prestaties, terwijl deze modus ook de motorrespons optimaliseert door de vermogens- en koppelkenmerken aan te passen.

De SNOW-modus is – zoals de naam aangeeft – bedoeld voor gladde omstandigheden: sneeuw, onverharde wegen, regen, enzovoort. Normaal functioneert het systeem in vierwielaangedreven modus. Het systeem houdt rekening

met parameters zoals sturbewegingen en druk op het gaspedaal om de trekkracht en de stabiliteit te optimaliseren op een ondergrond met weinig grip.

De LOCK-modus vergrendelt de spreiding van de motorkracht over de voor- en achteras, waarbij iets meer koppel naar achteren wordt gestuurd. Deze modus is bedoeld om te vertrekken in echt moeilijke omstandigheden, zoals sneeuw, modder of los zand.

U begrijpt dus dat de SX4 S-Cross een pionier is van alle technische pistes die gevolgd zullen worden door de toekomstige modellen van ons merk. Die zullen elkaar trouwens in een hoger tempo opvolgen dan wat we de voorbije jaren gewend waren. En als we u een goede raad mogen geven, contacteer ons dan snel om een test te reserveren met de SX4 S-Cross. U zult niet ontgoocheld zijn. Wie hem eerder al getest heeft, zal dat volmondig beamen.

Meer info, technische fiche en foto's:

S-Cross 4x2: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/sx4-s-cross-4x2>

S-Cross 4x4: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/sx4-s-cross-4x4>

Suzuki Jimny

Afscheid nemen bestaat niet

De Jimny heeft intussen 16 kaarsjes uitgeblazen. Voor een auto kan dat al tellen, maar voor een kind is dit amper de leeftijd van de puberteit - en de leeftijd waarop de ouders stilaan de teugels moeten laten vieren opdat hun oogappel zijn vleugels zou kunnen uitslaan.

Bij Suzuki beschouwen we de Jimny als ons kind, dat ons vanaf dag één met trots vervulde door zijn prima prestaties. Sterker nog: jaar na jaar wist hij een mooi stabiel rapport voor te leggen. Vandaar dat we hem moeilijk kunnen loslaten. We hebben dan ook beslist om hem nog tot in 2017 in de running te houden!

De Jimny-fans kunnen dus op beide oren slapen: hij verdwijnt nog niet meteen van het toneel. En waarom zou hij ook, als hij in de smaak blijft vallen bij een trouwe cliënteel...

Die blijkt nog steeds gevoelig voor zijn tijdloze look, zijn authenticiteit en zijn authentieke 4x4-capaciteiten. De rijnsensaties mogen dan de nodige (en allicht terechte) kritiek oogsten, de Jimny is een ras apart en biedt iets bijzonders. Iets wat je niet kunt uitleggen, enkel maar voelen.

Toch valt de regelmaat van de Jimny te verklaren door enkele bijzonder rationele argumenten. Om te beginnen zijn er zijn competitieve tarieven, die hem uniek maken in zijn segment – voor zover je al van een segment kunt spreken. Daarnaast maken zijn compacte afmetingen hem bijzonder handig in de stad – niet meteen een omgeving waarmee je hem spontaan zou associëren, maar het zijn paradoxaal genoeg net de stadsbewoners die bijzonder tuk zijn op SUV's en aanverwanten...

Speciale series

Naar goede gewoonte presenteert Suzuki dit jaar ook weer enkele speciale versies van de Jimny.

Jimny Dakota

Om zijn vermogen om de wijde natuur te verkennen nog een keer in de verf te zetten, hebben we de beperkte reeks een passende naam gegeven: Dakota. De specifieke uitrusting van deze bijzondere Jimny omvat elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels, mistkoplampen, donker getinte ruiten achteraan en een bescherming voor het reservewiel in koetswerkkleur. Die koetswerkkleur is standaard een metaallak en kan op vraag van de klant zelfs worden vervangen door een bicolor-afwerking. Het interieur wordt geüpgraded met een lederen stuur met grijze stiknaden en simililederen zetels, die vooraan zijn afgewerkt met een geborduurd Jimny-logo. Waarom simili in plaats van echt leder? Omdat de Jimny vaak wordt gebruikt in de vrije natuur en dat niemand zijn echt lederen interieur wil besmeuren met aarde of modder...

Jimny Pilot

Ook rond de tweede speciale serie, de Jimny Pilot, hangt een zweem van avontuur, maar dan eerder door zijn 'glamour' aspect. Zoals de Dakota is de Pilot voorzien van elektrische en verwarmde buitenspiegels, mistlampen, donkere achterruiten, een metaalkleur (zonder meerprijs in bicolor-uitvoering), een stuurwiel met grijze stiksels en simillederen zetels met een geborduurd Jimny-logo. Het verschil zit hem in de chroomkit, een specifieke afdekking voor het reservewiel en een geschenk voor de gelukkige koper zelf, namelijk een GMT-horloge.

Voldoende redenen om de Jimny nog een tijdje bij ons te houden, niet?

Meer info, technische fiche en foto's:

<http://www.presscorner.suzuki.be/fr/jimny-3-portes>

Suzuki Vitara

Het wachten is voorbij... Eindelijk!

Het is niet zonder emoties dat wij beginnen aan een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de Vitara, want tegelijkertijd moeten we afscheid nemen van een generatie die gedurende negen jaar bij ons is geweest. Dat is iets langer dan de normale levenscyclus van een moderne auto en we moeten toegeven dat het segment van de SUV's in de loop van het voorbije decennium heel snel is geëvolueerd. Het was de hoogste tijd voor Suzuki om van nul af aan te herbeginnen en de Vitara terug te leiden naar de plaats op de markt die hij verdient. Ziehier dus de generatie die in de loop van haar carrière de dertigste verjaardag van de Vitara zal vieren.

Design

Bij het ontwerp van de allereerste schetsen was één ding duidelijk voor iedereen bij Suzuki: de nieuwe generatie zou opnieuw herkenbaar moeten zijn als een Vitara en een duidelijke link vertonen met zijn illustere voorganger. En we denken dat de designers er wel degelijk in geslaagd zijn om de gelaatstreken van wijlen de Grand Vitara op een onbetwistbaar moderne manier te herinterpreteren: met een grote S midden op het radiatorrooster met lamellen, geflankeerd door assertieve lichtblokken... Het zit er allemaal in, maar dan duidelijk meer 'hedendaags'.

Met diezelfde betrachting hebben de designers voor de nieuwe Vitara een profiel ontworpen met proporties die dichter aanleunen bij het cross-oversegment. Een look die misschien wat meer zelfvertrouwen uitstraalt en die voor een groot deel van het cliënteel minder agressief oogt dan een pronkzuchtige SUV. Je zou het "politiek correct" kunnen noemen, maar wij hebben het liever over een gepast antwoord op de reële vragen van de markt.

Maar vergis u niet: net zoals de SX4 S-Cross, die eveneens bedrieglijk dicht bij de grond lijkt te hangen, heeft ook de Vitara een grotere bodemvrijheid dan wat zijn proporties laten uitschijnen: 18,5 cm, of amper 50 mm minder dan zijn voorganger. Daarnaast heeft hij ook een kortere wielbasis (van 2,5 in plaats van 2,64 meter), die garant staat voor een uitstekende wendbaarheid op zwaar terrein. En aangezien – zoals u verder kunt lezen – de Vitara bovendien uitgerust kan worden met een intelligente vierwielaandrijving, hoeven we niet te vrezen dat hij zijn roots zal verloochenen: dit is en blijft een voertuig dat niet bang is van onverharde wegen.

Hoewel we heel enthousiast zijn over deze nieuwe look, had die van de Grand Vitara nog lang in de smaak kunnen vallen, klassiek als hij was. Zijn interieur daarentegen – laat ons duidelijk zijn – kon niet langer de vergelijking doorstaan met 'frissere' rivalen. Voortaan kunnen wij die rivalen weer recht in de ogen kijken, met een interieur dat werd ontworpen om de meest veeleisende klanten te behagen. Aan de assemblagekwaliteit van de Suzuki-interieurs hoeven we geen woorden meer vuil te maken, want hun duurzaamheid spreekt voor zich. Wat het eigenlijke design betreft, zult u bevestigen dat het sober is zonder ook maar enigszins somber te worden. Wat

we vooral willen toelichten, is de eigentijdse uitrusting, en dan met name ons nieuwe infotainmentsysteem. Allemaal bedacht om onze klanten voor zo weinig mogelijk geld te laten beschikken over een ruim aanbod aan voorzieningen en diensten.

Vertrekkend van het principe dat (bijna) iedereen tegenwoordig beschikt over een smartphone, met onder meer een muziekbibliotheek, een gps en een hele reeks onlinediensten, hebben wij besloten om het aanraakscherm in de middenconsole om te toveren tot een 'spiegel' en een bedieningsmodule van die smartphone. Een simpele USB-aansluiting en een app om te installeren op het toestel volstaan om de bestuurder vanuit zijn Vitara te verbinden met de hele wereld.

Ook zonder dat er een smartphone verbonden is, blijft dit scherm zijn nut behouden om onder meer toegang te krijgen tot bepaalde parameters van het voertuig, zoals zijn nieuwe veiligheidsuitrusting.

Personalisering

De personalisering van een auto is waarschijnlijk een van de belangrijkste modeverschijnselen van dit decennium en met de nieuwe Vitara heeft Suzuki besloten om het spel mee te spelen. De kopers zullen hun nieuwe Vitara helemaal aan hun smaak kunnen aanpassen dankzij de verschillende personaliseringsmogelijkheden.

Het begint natuurlijk allemaal met de keuze van de koetswerkkleur. Naast de klassieke kleuren introduceren wij met de Vitara drie nieuwe tinten: Atlantis Turquoise Pearl Metallic, Horizon Orange Metallic en Savannah Ivory Metallic. Vervolgens kan de klant contrastkleuren kiezen voor de bovenkant van het koetswerk (dak, A- en C-stijl), voor het radiatorrooster en voor de spatbordbekledingen. En om de uiterlijke look af te ronden met hij of zij nog kiezen tussen het pack Urban, dat met verchromde inzetstukken, sierlijsten op de flanken en een dakspoiler de nadruk legt op verfijning, en het pack Adventure, dat onder meer bestaat uit bodembeschermplaten voor- en achteraan en een bescherming van de laaddeempel. Daarna is het de beurt aan het interieur, met keuze uit een blauwgroene, oranje, witte of pianozwarte afwerking voor het paneel in het dashboard en de ringen rond de ventilatiemonden, en tussen carbon of Kanji voor de wijzerplaat van het centrale klokje. Als grijs dan nog altijd de lievelingskleur blijft van de Belgen, moeten we stilaan gaan wanhopen.

Rijhulpsystemen

De nieuwe generatie krijgt rijhulp- en veiligheidssystemen die totaal nieuw zijn voor het Vitara-gamma. We denken dan natuurlijk niet aan oerklassieke systemen zoals het ABS en het ESP, maar wel aan de systemen die gebaseerd zijn op onze nieuwe haarscherpe RBS-radarsensoren. De eerste toepassing van deze radar is een ACC of adaptieve cruisecontrol. De tweede toepassing van deze radarsensoren is een systeem om botsingen te voorkomen (of de gevolgen ervan te beperken), dat werkt in drie fasen. Wanneer het systeem een dreiging van een ongeval detecteert, wordt de bestuurder gewaarschuwd door middel van auditieve en visuele signalen. Als de

dreiging groter wordt, zal het systeem het remsysteem klaarhouden, zodat het voertuig maximaal wordt afgeremd zodra de bestuurder gaat remmen. En als de dreiging aanhoudt zonder dat de bestuurder reageert, zal het systeem de remmen automatisch activeren om de intensiteit van de impact te beperken of – als de snelheid niet te hoog is – de crash te vermijden.

Onderstel

Te oordelen naar uw commentaren en naar zijn veelbelovende carrièredebuut hebt u de rijkwaliteiten van de SX4 S-Cross op prijs gesteld. Er bestaat dus een grote kans dat ook de nieuwe Vitara in de smaak zal vallen, want hij neemt bepaalde principes over van onze compacte cross-over. Om te beginnen is er zijn lichtgewichtstructuur, waarvan de positieve impact op het weggedrag u niet is ontgaan. Vooraan is de ophanging van het McPherson-type, maar de geoptimaliseerde vorm van de onderste armen, de herziene en herwerkte configuratie van het hulpframe en de verbeterde ophangingselementen verzekeren een grotere stijfheid, die resulteert in een grotere rijstabiliteit. Achteraan neemt de nieuwe Vitara de U-vormige torsiestang van de S-Cross over, die de ophanging strakker en comfortabeler maakt en tegelijkertijd een dynamisch en geruststellend rijgedrag verschaft.

Motoren

En het is nog niet gedaan, want ook de motoren van de nieuwe Vitara zijn identiek aan die van de SX4 S-Cross. De nieuwkomer zal dus verkrijgbaar zijn met een atmosferische benzinemotor van 1,6 liter, met 120 pk bij 6.000 t/min en 156 Nm bij 4.400 t/min, of een turbodiesel, eveneens van 1,6 liter en met 120 pk, maar dan wel al beschikbaar bij 3.750 t/min, en met 320 Nm bij 1.750 t/min. De 1.6-benzine is standaard gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak en kan optioneel gecombineerd worden met een zestrapsautomaat, terwijl de 1.6-diesel uitsluitend leverbaar is met een manuele zesbak. Wat ten slotte de transmissie betreft, is alles mogelijk, want voor alle versies – benzine, al dan niet met automaat, of handgeschakelde diesel – kan de klant kiezen tussen twee- of vierwielaandrijving.

In het tweede geval krijgt de nieuwe Vitara ons intussen beproefde ALLGRIP-systeem, dat is gebaseerd op een elektronisch gestuurde centrale meerschijvenkoppeling. Het systeem biedt vier werkingsmodi, waaruit de bestuurder kan kiezen via een module vlak bij de handrem. Dit systeem grijpt niet alleen in op de koppelverdeling, maar ook op de gevoeligheid van het gaspedaal.

In AUTO-modus wordt voorrang gegeven aan een zuinig verbruik. In normale omstandigheden rijdt de auto als een tweewielaandrijver en het systeem schakelt de vierwielaandrijving alleen in als het nodig is.

In SPORT-modus stuurt het systeem de vierwielaandrijving met het oog op een zo dynamisch mogelijk rijgedrag. Dat betekent dat – indien nodig – de achtertrein meer vermogen aangevoerd kan krijgen. Bovendien worden de motorkenmerken in deze modus aangepast met het oog op een betere respons bij lage en middelhoge toerentallen.

In de SNOW-modus wordt het systeem afgestemd op gladde ondergrond. De parameters die worden gehanteerd voor de elektronische sturing, zijn het gripniveau van elk wiel en de stuurhoek.

Tot slot is er de LOCK-modus, waarin het koppel niet 'vergrendeld' is op 25% per wiel, zoals de benaming zou kunnen suggereren. In deze modus doet het ESP dienst als differentieel met beperkte slip op de twee assen, waardoor de doorslippende wielen afgeremd kunnen worden en het koppel doorgestuurd kan worden naar de wielen met de meeste grip.

Inderdaad, het zijn nog maar flarden informatie. Maar we hopen dat dit volstaat om uw nieuwsgierigheid te prikkelen en u ertoe aan te zetten om de nieuwe Vitara te testen. En dat is al voor binnenkort... Beloofd!

Meer info en foto's: <http://www.presscorner.suzuki.be/nl/vitara>

Technische fiche:

Productieplaats	Magyar							
Besturing	LHD/RHD							
Aantal deuren	5-deurs							
Motor	Benzine			Diesel				
	1.6L VVT			1.6L DDIS				
Aandrijfsysteem	2WD		4WD		2WD		4WD	
AFMETINGEN								
Totale lengte	mm	4.175						
Totale breedte	mm	1.775						
Totale hoogte	mm	1.610						
Wielbasis	mm	2.500						
Spoorbreedte	Voor	mm	1.535					
	Achter	mm	1.505					
Minimale draaicirkel	m	10,4						
Minimale bodemruimte	mm	185						
CAPACITEIT								
Aantal zitplaatsen	personen	5						
Bagagecapaciteit*	Max. volume (constructeursgegevens)	liter	1.120					
	Achterzetels neergeklapt	liter	710					
	Achterzetels rechtopstaand	liter	375					
Inhoud brandstoftank	liter	47						
MOTOR								
Type		M16A			D16AA			
Aantal cilinders		4			4			
Aantal kleppen		16			16			
Cilinderinhoud	cm ³	1.586			1.598			
Boring x slag	mm	78.0x83.0			79.5x80.5			
Compressieverhouding		11.0			16.5			
Maximaal vermogen	kW/tpm	88/6.000			88/3.750			
Maximaal koppel	Nm/tpm	156/4.400			320/1.750			
Brandstof distributie		Multipuntinjectie			Directe injectie (common rail)			
TRANSMISSIE								
Type		5MT	6AT	5MT	6AT	6MT	6MT	
Overbrengingsverhoudingen	1e	3,545	4,667	3,545	4,667	3,538	3,538	
	2e	1,904	2,533	1,904	2,533	2,052	2,052	
	3e	1,258	1,556	1,258	1,556	1,225	1,225	
	4e	0,911	1,135	0,911	1,135	0,878	0,878	
	5e	0,725	0,859	0,725	0,859	0,702	0,702	
	6e	-	0,686	-	0,686	0,588	0,588	
	Achterruit	3,250	3,394	3,250	3,394	3,405	3,405	
Eindoverbrengingsverhouding		4,411	3,502	4,411	3,502	3,611	3,611	
CHASSIS								
Besturing		Tandheugel en rondsel						
Remmen	Voor	Gewentileerde schijfremmen						
	Achter	Schijfremmen						
Ophang	Voor	MacPherson veerpoot en schroefveer						
	Achter	Torsiaas en schroefveer						
Banden		215/60R16 (GL), 215/55R17 (GL+, GLX)						
GEWICHT								
Leeggewicht	kg	1,075	1,120	1,160	1,185	1,230	1,295	
Maximaal gewicht	kg	1,730			1,870			
Aanhangers gewicht	Nietgeremd	400						
	Geremd	1.200						
PERFORMANTIE								
Maximum snelheid	km/u	180	180	180	180	TBD	TBD	
0-100 km/u	seconden	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	TBD	
MILIEU								
Emissienorm		Euro 6						
Brandstofverbruik	Stad	liter/100km	6,8	6,6	6,5	6,7	TBD	TBD
	Buiten de stad	liter/100km	4,8	4,9	5,1	5,1	TBD	TBD
	Gemengd	liter/100km	5,3	5,5	5,6	5,7	TBD	TBD
CO ₂ -uitstoot	g/km	123	127	130	131	106	111	