Suzuki S-Cross

Indéboulonnable

Maintenant que le Jimny est entré dans une nouvelle génération, le S-Cross a repris le titre de doyen de notre gamme. Lancé en 2013 et renouvelé en 2017, il est évidemment loin d'avoir atteint l'âge canonique qu'avait le précédent Jimny au moment de prendre sa retraite, mais c'est un fait: sa carrière est plus proche de la fin que du début. Et pourtant…

Pourtant, on ne peut pas dire que cette carrière présente des signes d'essoufflement. En 2018, les ventes du S-Cross ont fait preuve d'une belle régularité. Mieux, elles ont carrément dépassé nos prévisions, puisque comme le reste de notre gamme, notre Crossover compact a bien profité de notre campagne commerciale de dédieselisation.

Puisqu'on parle de diesel, nous vous informons si vous ne le savez pas déjà que depuis le printemps dernier, la motorisation diesel 1.6 DDiS n'est plus proposée au catalogue S-Cross. Ce moteur ayant aussi été abandonné par le Vitara à l'occasion de sa mise à jour de juillet 2018, on peut dire aujourd'hui que Suzuki est un constructeur "Diesel free". Nous tenons à souligner que nous n'avons pas fait ce choix pour des raisons prétendument philosophiques, ni à la suite d'une réaction émotionnelle. Vous et nous savons que la campagne de dénigrement visant aujourd'hui ce carburant est quelque peu exagérée. Ce choix a été pour nous purement rationnel. La part du diesel dans nos ventes n'a jamais été particulièrement significative, et tendait à diminuer depuis quelques années. Maintenir au catalogue un moteur de moins en moins populaire, que nous devions en plus acheter à un autre constructeur, n'avait donc plus beaucoup de sens, vous en conviendrez.

Le S-Cross poursuit donc sa carrière avec deux moteurs essence turbo aux qualités largement reconnues: le 3 cylindres 1.0 BoosterJet et le 4 cylindres 1.4 BoosterJet. Deux moteurs seulement, mais plein de possibilités pour le client.

Car Suzuki est en effet l'un des rares constructeurs à autoriser toutes les combinaisons de moteur et de transmission. Qu'il opte pour le 1.0 ou le 1.4, le client peut choisir entre une boîte manuelle (5 rapports avec le 1.0, 6 rapports avec le 1.4) ou une boîte automatique (6 rapports dans tous les cas), ou encore entre 2 ou 4 roues motrices. Et… chaque boîte peut être associée avec n'importe laquelle de ces transmissions. En clair, être obligé de signer pour tel moteur ou telle boîte si on désire un véhicule 4x4, pas de ça chez Suzuki.

Enfin, parce que nous comprenons que certains conducteurs recherchent une solution réellement économique, ou réellement écologique, ou les deux, nous avons récemment développé pour le moteur 1.4 BoosterJet une déclinaison CNG. Le réseau de distribution atteignant enfin un niveau relativement satisfaisant, ce carburant commence à séduire un public de plus en plus nombreux. A notre avis, nous proposons donc une façon très avantageuse de remplacer le diesel.