Suzuki S-Cross

Rotsvast

Nu de Jimny aan een nieuwe generatie is begonnen, heeft de S-Cross de titel van ouderdomsdeken van het gamma overgenomen. Hij kwam op de markt in 2013 en werd vernieuwd in 2017. Daarmee is hij uiteraard ver verwijderd van de extreem hoge leeftijd die de vorige Jimny had bereikt toen hij met pensioen ging, maar het is een feit dat zijn carrière toch stilaan ten einde loopt. En toch…

Toch kunnen we niet zeggen dat zijn carrière al tekenen van verzwakking begint te tonen. In 2018 bleven de verkoopcijfers van de S-Cross mooi regelmatig. Beter nog, ze overstegen onze verwachtingen, want onze compacte cross-over heeft net zoals de rest van ons gamma goed geprofiteerd van onze reclamecampagne rond ontdieseling.

Nu we het toch over diesels hebben, wijzen we degenen die het nog niet wisten, er meteen op dat de 1.6 DDiS-diesel al sinds afgelopen lente niet meer in de S-Cross-catalogus staat. Omdat deze motor ook door de Vitara is opgegeven bij zijn facelift in juli 2018, kunnen we vandaag zeggen dat Suzuki een *‘diesel free’* autoconstructeur is. We willen echter benadrukken dat deze keuze niet is ingegeven door zogenaamde filosofische beslommeringen of door een emotionele reactie. U weet even goed als wij dat de denigrerende campagne tegen deze brandstof ietwat overdreven is. Wij hebben deze beslissing puur rationeel genomen. Het aandeel van dieselmotoren was nooit erg hoog in onze verkoopcijfers en was al een aantal jaren aan het verkleinen. Het in de catalogus houden van een steeds minder populaire motor die we bovendien bij een andere constructeur moesten gaan inkopen, had dus niet veel zin meer, daar zult u ons wel in volgen.

De S-Cross zet dus zijn carrière verder met twee turbobenzinemotoren met algemeen erkende kwaliteiten: de driecilinder 1.0 BoosterJet en de viercilinder 1.4 BoosterJet. Slechts twee motoren, maar toch heeft de klant volop keuze.

Suzuki is namelijk een van de weinige constructeurs die alle mogelijke combinaties van motor en transmissie mogelijk maken. Of de klant nu gaat voor de 1.0 of de 1.4, hij kan altijd kiezen tussen een manuele versnellingsbak (5 verhoudingen in de 1.0, 6 in de 1.4) of een automaat (altijd met 6 verhoudingen) en tussen twee of vier aangedreven wielen. En… elke versnellingsbak kan met om het even welke aandrijving worden gecombineerd. Of anders gezegd: bij Suzuki word je niet verplicht tot een bepaalde motor of versnellingsbak als je graag vierwielaandrijving wilt.

Omdat we tot slot begrijpen dat sommige bestuurders op zoek zijn naar een echt zuinige of oprecht ecologische oplossing, of de combinatie van de twee, hebben we recent voor de 1.4 BoosterJet een cng-afgeleide ontwikkeld. Nu het distributienetwerk voor aardgas eindelijk een relatief aanvaardbare dichtheid heeft bereikt, begint deze brandstof steeds meer mensen te verleiden. Daarom denken we dat we een heel voordelig alternatief bieden om de dieselmotor te vervangen.