



## Suzuki S-Cross

### We kunnen niet eeuwig bescheiden blijven

Autotest | De S-Cross is een echte Suzuki. De S-Cross is compact en toch ruim, vlot en toch zuinig, groots en toch bescheiden. En juist in dat laatste zat 'm de kneep: bescheidenheid siert de andere modellen van Suzuki, maar is voor een SUV geen deugd. Daarom is de S-Cross vernieuwd voor modeljaar 2017. Maak kennis met de nieuwe, opvallende S-Cross.

De titel van de eerste test van de Suzuki SX-4 S-Cross was veelzeggend: "Camouflage". Op die manier maakte de redacteur fijntjes duidelijk dat de auto op gaat in de massa als het om uiterlijk gaat. Maar juist een SUV (Sports Utility Vehcile) wordt gekocht om op te vallen. Die kritiek heeft Suzuki zich aangetrokken, want de vernieuwde S-Cross (voortaan zonder de aanduiding SX-4) is een bijzondere verschijning geworden.

Met een enorme partij chroom glimt en blinkt de S-Cross de buitenwereld tegemoet. Veel belangrijker is dat het "lachende" gezicht van de eerste generatie is vervangen door een nors kijkend front. De vormen van de koplampen, de onderbumper, de omlijsting van de breedstralers benadrukken de hoogte van de auto om tot een stoere verschijning te komen.



Om de S-Cross nog opvallender te maken, introduceert Suzuki vier nieuwe lakkleuren. De testauto is uitgevoerd in het nieuwe "Canyon Brown Pearl Metallic", een mix van oranje en bruin die de auto nog meer persoonlijkheid geeft. Ook goed om te weten: voortaan is iedere S-Cross voorzien van deurhendels en spiegels in de lakkleur, ook de basisuitvoering.

Een ding kon Suzuki niet aanpassen: de brede A-stijlen. Deze blijven het zicht hinderen en dit is iets om terdege rekening mee te houden bij een proefrit met de S-Cross. In de stad kan er zomaar een voetganger of fietser achter deze balk tussen de voorruit en de voorste zijruit verdwijnen.



## Uitrusting

De S-Cross moest niet alleen meer uitstraling krijgen. Drie jaar na introductie was het ook tijd om de auto te moderniseren, zodat hij beter kan concurreren met jonge modellen van andere merken.

Daarom is de S-Cross voorzien van een nieuw audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dit is niet alleen heel compleet, maar ook zo logisch te bedienen dat de handleiding ongelezen kan blijven. Zo is er een "thuispagina" waarop alle vier de functies (audio, telefonie, navigatie, Apple CarPlay) in één oogopslag beschikbaar zijn.



Op het gebied van actieve veiligheid (ongelukken voorkomen) is de S-Cross nu bij de tijd dankzij radar gestuurde functies. Zo kan de S-Cross zelf afstand houden ("Adaptive cruise control") en zelfstandig remmen voor gevaar ("Radar brake support", actief vanaf 5 km/u).

## Ruimte

Uiteraard is de hoge zit gebleven. Dat zorgt voor een makkelijke instap en een goed overzicht over het verkeer. Tijdens de test viel op dat de vernieuwde S-Cross een veel grootser gevoel geeft dan de eerste generatie SX-4 S-Cross (2013). Dit is puur psychologisch, want de opzet van het interieur is ongewijzigd gebleven. De gewijzigde aankleding heeft zijn uitwerking dus niet gemist!



Voorin is en blijft de ruimte prima. De beenruimte achterin is ook goed, maar het optionele schuif-/kanteldak neemt een enorme hap uit de hoofdruimte achterin. Wie regelmatig rijdt met volwassenen achterin doet er daarom verstandig aan om niet voor de meest luxueuze uitvoering te kiezen die standaard wordt geleverd met panoramadak. De bagageruimte (maximaal 875 liter volgens VDA-norm, 1.269 liter volgens vrije meting) is keurig voor een auto van deze omvang.



## 1.0 Boosterjet

De nieuwste modellen van Suzuki zijn voorzien van zogenaamde "Boosterjet" motoren. Deze halen uit een relatief kleine motorinhoud toch veel vermogen, terwijl het verbruik laag blijft. Suzuki heeft zelfs zo veel

vertrouwen in de Boosterjet-techniek, dat de grote S-Cross wordt voorzien van de 1.0 liter motor die tot nu toe alleen werd ingezet bij de kleinere modellen.

Aanvankelijk lijkt dat geen gelukkige keuze. De "S-Cross 1.0 Boosterjet" komt namelijk wat moeilijk van de plek. Bij een laag toerental is weinig vermogen beschikbaar en dat geeft het idee dat deze motor te klein is voor de grote S-Cross. Maar... zodra de motor goed warm is gereden en het toerental iets oploopt, lijkt de 1.0 Boosterjet juist een uitstekende keuze te zijn!



Vanaf zo'n 2.500 toeren per minuut levert de kleine motor juist volop vermogen en is de krachtbron opvallend levendig. Tegelijkertijd worden alle claims over efficiency waargemaakt. Over een parcours met snelweg (25%), provinciale wegen (50%) en stadsverkeer (25%) kwam het testverbruik uit op 1 op 19.7 (fabrieksopgave: 1 op 20).

## 1.4 Boosterjet

Naast de 1.0 liter boosterjet, is er een 1.4 liter motor die zich bedient van dezelfde brandstofbesparende technieken. De 1.4 liter motor levert niet alleen meer vermogen (140 pk i.p.v. 112 pk), maar heeft ook een verfijndere loop (vier i.p.v. drie cilinders) en een zesbak.

Alhoewel de 1.4 Boosterjet absoluut weet te overtuigen met meer vermogen bij lage toeren, meer daadkracht op hoge snelheid en een lager geluidsniveau ontbreekt het de grotere motor aan levendigheid. Voor het rijplezier geniet de 1.0 Boosterjet daarom toch de voorkeur.

## Weggedrag

Kort na de introductie van de SX-4 S-Cross barstte de discussie los op het forum voor deze auto op Autozine. De besturing zou te wensen over laten. Suzuki had er namelijk voor gekozen om de SX-4 S-Cross een directe en bijna sportwagenachtige besturing mee te geven, zodat het model zich nadrukkelijk zou onderscheiden van de massa. Dat viel in de smaak bij de autopers, maar de koper zocht juist gemak en comfort.

Middels aangepaste software kon Suzuki het stuurgedrag al aanpassen, maar voor de vernieuwde S-Cross is ook het mechaniek grondig herzien. Het resultaat is dat de besturing rond de middenstand nu veel meer vrijheid geeft, waardoor een kleine stuurbeweging niet meteen resulteert in een koerswijziging. Bij een grotere stuuruitslag, reageert de S-Cross nog steeds alert voor het nodige rijplezier. De wegligging is ongemoeid gelaten: die blijft buitengewoon goed.



## Conclusie

De Suzuki S-Cross heeft een facelift ondergaan voor modeljaar 2017. En dat heeft de auto veel goed gedaan! Suzuki heeft namelijk veelgehoorde problemen uit het verleden opgelost. Tegelijkertijd is de compacte SUV gemoderniseerd om de concurrentie beter aan te kunnen.

Om met dat laatste te beginnen: dankzij een moderne uitrusting (veiligheid en infotainment) en moderne motoren is de S-Cross voortaan een stuk concurrerender geworden. De Boosterjet techniek zorgt voor prima prestaties en een laag verbruik, niet alleen in theorie maar ook in de praktijk.

Op verzoek van vele klanten is de besturing minder nerveus geworden en biedt de S-Cross het comfort waar men naar zocht. Het uiterlijk heeft juist een meer uitgesproken karakter gekregen om duidelijk te maken hoeveel deze Suzuki te bieden heeft. We kunnen immers niet eeuwig bescheiden blijven. ■



# Specificaties

## Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet High Executive AllGrip

### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	430 x 179 x 159 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.290 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	430/875 l
Bandenmaat	215/55R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1373 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 5500 tpm
Koppel	220 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	127 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 30.499,-
Prijs instapmodel	€ 20.999,-