Bjorn Blokzijl
5 september 2016

Met de S van Stoerder

Toen we voor het eerst reden met de Suzuki Baleno, kregen we een uitgebreide uitleg over de opbouw van het gamma van het merk: in elk segment twee auto's, waarvan er Ã©Ã©n stijlvol en onderscheidend is en de ander meer 'down-to-earth'. In het compacte crossoversegment werd in 2013 de geheel nieuwe SX4 S-Cross geÃ¯ntroduceerd. We gaven destijds al aan dat de Japanners de focus vooral op de praktische bruikbaarheid hebben gelegd in plaats van een fraai design. Voor een knap smoeltje kwam twee jaar later de Vitara, die de meer modebewuste klanten naar het merk moet trekken. De filosofie van het merk is duidelijk, tot op heden wel te verstaan. Nu al wordt een facelift van de S-Cross voorgesteld aan het publiek die - tegen de gebruikte retoriek in - is voorzien van een meer onderscheidend en stoerder front. Of deze keuze de juiste is geweest, zoeken we uit in een eerste rijtest.

Mission accomplished

Over smaak valt niet te twisten, maar iedereen is het er wel over eens dat de S-Cross weinig spannend was. Met zijn wat anonieme neusje gaat hij zonder problemen op in het verkeer. Heel anders is dat bij broer Vitara. Niet alleen de hippe kleuren en optionele two-tone lak maken hem een nekkendraaier, ook de hoge neus en kloeke grille zorgen voor een stoere, aantrekkelijke uitstraling. Door het opnieuw tekenen van de voorzijde van de S-Cross wil Suzuki - naar eigen zeggen - de klant bedienen. Hoewel er sinds de marktintroductie toch ruim 3.000 exemplaren de Nederlandse dealers hebben verlaten, schat men in dat een stoerder voorkomen zorgt voor een beter verkoopaantal. En het moet gezegd, de auto onderscheidt zich met zijn nieuwe uiterlijk een stuk meer dan voorheen. Dat men niet over Ã©Ã©n nacht ijs is gegaan, blijkt uit het feit dat de gehele neus opnieuw gemodelleerd is. Het geheel is omhoog getrokken voorzien van een glimmende grille. Aan de rest van de auto veranderde qua ontwerp niet zoveel. Buiten iets anders getekende bumpers en lichtunits en zwart kunststoffen accenten op de onderzijde van zowel de de portieren als de achterbumper, zijn de wijzigingen minimaal. Het totaalplaatje overtuigt echt meer dan voor de opfrisbeurt. Of je hem

mooi vindt, is smaakgevoelig, maar de missie van Suzuki is in ieder geval geslaagd.

Ruim in luxe

'Wij' Europeanen stellen hoge eisen aan het interieur van een auto. Niet alleen het ontwerp moet naar onze smaak uitgevoerd zijn, maar ook de gebruikte materialen ontkomen niet aan onze kritische blikken. Waar Suzuki's in het verleden weinig inspirerende dashboards hadden, is dit de afgelopen jaren sterk verbeterd. Qua kleurgebruik zou het nog wel wat sprankelender mogen - zwart heeft de boventoon met enkele zilverkleurige accenten rond onder andere de ventilatieroosters en het centrale scherm - maar het basisontwerp ziet er behoorlijk goed uit. Daarbij is de ergonomie goed in orde. Alles zit waar je het verwacht en het centrale scherm werkt prettig en geheel op gevoel. Suzuki heeft de facelift aangegrepen om de kwaliteit van de plastics aan te pakken. Vooral hetgeen gebruikt op de bovenzijde van het dashboard is sterk verbeterd. Helaas contrasteert het zachte paneel naast het multimediasyteem en het fraai ogende kunststof bovenop het dashboard nogal met de glimmende panelen op de portieren. Gelukkig is de royale binnenruimte gebleven.

Zowel voorin als achterin zit je bovengemiddeld, zeker als je de prijs van de auto bekijkt. Vanaf 20.999 euro staat er een S-Cross op de oprit. Hoewel dit een forse verhoging lijkt ten opzichte van zijn voorganger, is dit in de praktijk niet het geval. Suzuki koos er voor om de Base te schrappen en de Comfort als basisuitvoering te voeren. Hierdoor zit de auto standaard al ruim in zijn spullen - zoals airco, cruise-control en elektrische ramen voor en achter. Wil je net wat meer, dan bestel je de Exclusive. Met 17 inch lichtmetaal, LED-koplampen, climate-control en verwarmbare voorstoelen lijkt er weinig te wensen over. Voor de absolute verwennerij is er de High Executive. Navigatie op het touch screen, lederen bekleding, adaptive cruise-control en een groot schuif-kanteldak zijn maar een greep uit waar de auto van voorzien is. Het glazen dak zorgt echter voor een lager plafond, waardoor lange inzittenden wat sneller met de kruin tegen het hemeltje zitten.

Geen verlangen naar meer

In het vooronder van de S-Cross lag voorheen een benzine- of dieselmotor met een

inhoud van 1.600 cc. Beide motorvarianten hebben het veld moeten ruimen bij de facelift. Een dieselmotor verdwijnt in zijn geheel, aangezien hier volgens Suzuki nauwelijks vraag naar is in dit segment. De 120 pk sterke benzinemotor kreeg twee opvolgers in de 1.0 BoosterJet - die we al kennen uit de Baleno - en de 1.4 BoosterJet - tevens een bekende. Aangezien eerstgenoemde zo'n 80 % van de verkopen voor zijn rekening zal nemen, namen we deze mee voor een ritje. In de Baleno maakte de driecilinder op ons grote indruk. Met zijn soepele loop en prettig vrijkomende vermogen, maakt hij van de compacte auto een rappe verschijning. Door het hogere gewicht van de S-Cross is hij geen racertje meer, maar de auto komt ruim voldoende mee met het verkeer. Dankzij het hogere koppel - ten opzichte van de 1.6 - voelt de 112 pk sterke motor een stuk sneller aan en doet hij zijn werk in ruste. Tijdens het rijden heb je nooit het verlangen naar de bijna 30 pk extra die de 1.4 vierpitter levert. Het gemiddeld verbruik van de 1.0 BoosterJet is volgens de fabriek 5.0 liter per 100 km. Tijdens de test gaf de boordcomputer een waarde aan van rond de 6 l / 100 km. Het lagere verbruik is Ã©Ã©n van de redenen dat de auto - met gelijke uitrusting - een gunstigere prijs heeft gekregen.

Gericht op de doelgroep

EÃ©n van de aandachtspunten voor de engineers van Suzuki was de nerveuze besturing. Vooral op de snelweg was het constante corrigeren vermoeiend. Gelukkig is dit door de opfrisbeurt verdwenen. Gebleven is het beperkte gevoel in het stuurwiel. Hoewel de stuuruitslag overeenkomstig is met de bewegingen die de voorwielen maken, krijg je geen informatie van wat er onder deze wielen gebeurt. Dat auto's als deze niet hoeven te sturen als een sportwagen staat als een paal boven water, maar iets meer gevoel en interactie met de weg zou toch prettig zijn. De wegligging van de S-Cross ligt daarentegen op een hoog niveau. Het onderstel biedt veel comfort, zonder daarbij week te worden en in bochten op Ã©Ã©n oor te hangen. Ook de remmen zijn ruim berekend op zowel het wagengewicht als de rappe motor. Suzuki is realistisch als het gaat om de daadwerkelijke doelgroep van de auto. De perspresentatie staat eens niet vol met jonge gezinnen of anderszins jonge mensen. Er is zelfs rekening gehouden met de wensen van de 50-plussers van tegenwoordig als het aankomt op de fietsendrager. Omdat de elektrische fiets gemeengoed is geworden, moet de mogelijkheid er ook zijn om deze mee te nemen achterop de auto. Met een kogeldruk

van maximaal 75 kilo kunnen ook deze zware tweewielers zonder problemen een plek vinden.

Precies op tijd

Suzuki wil in alle populaire segmenten actief zijn. Om ook succes te boeken, bieden ze twee modellen aan die elkaar niet beconcurreren. De Ã©Ã©n ziet er stoer en hip uit, de ander is vooral praktisch en zal niet voor verdraaide nekken zorgen. Toch komt het merk hier enigszins van terug door de ietwat saai vormgegeven S-Cross een nieuw front te geven. Na drie jaar vond men het al tijd voor een vrij ingrijpende facelift om meer consumenten aan zich te binden. Consumenten die nu nog kiezen voor een Qashqai of Yeti moeten door het stoerdere voorkomen van de S-Cross meer voor het model vallen. Dat de auto er aansprekender uitziet, staat buiten kijf. Daarnaast is de wijziging in motorenaanbod een goede zet. Niet alleen het vermogen overtuigt, maar door de lagere uitstoot is de auto nog aantrekkelijker geprijsd. Al met al kun je wel stellen dat Suzuki de S-Cross zeker niet te snel een opfrisbeurt gegeven heeft en dankzij deze zet de toekomst een stuk rooskleuriger tegemoet gaat.

Plus

+ Prettige aandrijflijn
+ Veel luxe voor relatief weinig
+ Ruim interieur

Min

- Nog steeds goedkope plastics in het interieur
- Gevoelloze besturing
- Exterieurdesign smaakgevoelig