



Dwa oblicza Suzuki

Na przełomie marca i kwietnia 2023 r. testowaliśmy trzy modele marki Suzuki z napędem na cztery koła, które są dostępne w salonach. Łącznie z rodziną modeli Suzuki spędziliśmy prawie miesiąc. W tym numerze ocenimy Vitare i S-Cross, a w następnym legendę – Suzuki Jimny.

Jak podał Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, w styczniu i lutym 2023 r. klienci indywidualni zarejestrowali 22 366 nowych samochodów, co oznacza wzrost o 14,7% w porównaniu z rokiem poprzednim. Zdecydowanym liderem jest – podobnie jak na koniec 2022 r. – Suzuki. To jedyna marka na polskim rynku z udziałem osób prywatnych w rejestracjach nowych aut na poziomie aż 63%. Najpopularniejszym modelem w sprzedaży był S-Cross, cieszący się największym zainteresowaniem wśród klientów indywidualnych.

Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid 4WD AGS

Vitara jest obecna na rynku od ponad 30 lat i kontynuuje osiągnięcia kultowego SUV-a. Najnowszy model zdobył uznanie za wygląd, zwrotność i przyzwoite osiągi poza asfaltem. Do kolejnych zalet należą atrakcyjna i opływowa linia nadwozia typu SUV z rozsądnym prześwitem podwozia, ergonomiczna kabina, wysoka pozycja siedzeń, napęd na cztery koła AllGrip Select i jednostki napędowe mające zapewnić niskie zużycie paliwa oraz mniejszą emisję spalin.

Testowanym modelem było Suzuki Vitara 1.5 Strong Hybrid 4WD AGS z automatyczną, sześciostopniową skrzynią biegów 6AGS, w wersji wyposażenia Elegance SUN (odsyłamy do strony dystrybutora po więcej informacji), w kolorze Ice Grayish Blue. Wymiary samochodu to długość 4175 mm, szerokość 1775 mm, wysokość 1610 mm, rozstaw osi 2500 mm, minimalny promień skrętu 5,20 m, prześwit 175 mm. Pojemność bagażnika 289 l,



maksymalna pojemność (po złożeniu siedzeń) 1046 l. Masa własna bazowa pojazdu wynosi 1315 kg, dopuszczalna masa całkowita 1770 kg. Zbiornik pomieści 47 l paliwa.

Zespół napędowy Vitary składa się z czterocylindrowego, wolnossącego silnika benzynowego 1.5 DualJet z bezpośrednim wtryskiem paliwa (moc 102 KM), silnika elektrycznego z generatorem tworzących tzw. zespół MGU (Motor Generator Unit; moc ok. 33 KM – 24 kW), układu ISG (znanego z wcześniejszej Vitary Mild Hybrid), sześciostopniowej, zautomatyzowanej skrzyni biegów oraz akumulatorów litowo-jonowych, które zamontowano pod podłogą bagażnika (pojemność 0,84 kWh, napięcie 140 V). Moc hybrydy wynosi 116 KM, a jej moment obrotowy to 138 Nm

(plus dodatkowe 60 Nm generowane przez MGU, lecz niedodawane do wartości momentu silnika spalinowego). Samochód rozpędza się do 180 km/h (0–100 km/h w 12,7 s). Hybryda Suzuki ma dwa tryby jazdy: standard lub eco, w tym drugim praca zespołu MGU jest podporządkowana przede wszystkim maksymalnemu obniżeniu spalania i co za tym idzie – niższej emisji gazów do atmosfery. Właśnie dlatego samochód nieco spokojniej reaguje na ruch gazu – przepustnicy, napęd możliwie najczęściej przełącza się na jazdę elektryczną, a sprężarka klimatyzacji włącza rzadziej. Testowana Vitara była także wyposażona w napęd na cztery koła AllGrip Select (4WD), oferujący cztery tryby pracy. Spalanie samochodu w teście w trybie standard wyniosło w mieście 8 l/100 km i na trasie 7,2 l/100 km. Auto można kupić za 145 390 zł.

Vitara w 2023 r. nadal nawiązuje do swojej legendy i poprzedników – ma te same zalety i wady. Jednym zdaniem, to poprawnie jeżdżący SUV w swojej klasie i półce cenowej. Największą jego zaletą jest napęd na cztery koła, który utrwalił pozycję modelu na rynku. Technologicznie i stylistycznie to stuprocentowa Vitara – tutaj wiemy, czego możemy oczekiwać. Jest więcej niż skromnie i konserwatywnie. Auto polecamy do miasta dla kierowców, którzy cenią sobie spokojną, bezpieczną, oszczędną jazdę w automacie. Na trasie nie jest zbyt dynamiczne.

Suzuki S-Cross Mild Hybrid

Do testów otrzymaliśmy Suzuki S-Cross Mild Hybrid 1.4 BoosterJet (129 KM) 4WD (AllGrip) w kolorze Titan Dark Gray Pearl Metallic, z wyposażeniem Premium i manualną skrzynią biegów. Jeśli chodzi o zawartość pakietu wyposażenia zapraszamy wszystkich czytelników do odwiedzenia strony dystrybutora, gdzie podano szczegółowe dane.

Wymiary samochodu to długość 4300 mm, szerokość 1785 mm, wysokość 1580 mm, rozstaw osi 2600 mm, minimalny promień skrętu 5,40 m, prześwit 175 mm. Masa własna auta wynosi 1285 kg, dopuszczalna masa całkowita 1755 kg. S-Cross osiąga prędkość maksymalną 195 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km/h w 10,2 s. Pojemność bagażnika z podniesionym oparciem tylnej kanapy wynosi 430 l, maksymalna pojemność po złożeniu siedzeń – 230 l. Zbiornik paliwa mieści 47 l.

Auto posiada napęd na cztery koła AllGrip Select i oferuje możliwość wyboru jednego z czterech dostępnych trybów pracy w zależności od warunków drogowych. Kierowca, korzystając z pokręteł, może ustawić tryb auto, sport, snow lub lock. Elektronicznie sterowany system AllGrip ustawia moment obrotowy na tylne koła i wykorzystuje ESP, moc silnika, wspomaganie kierownicy oraz inne systemy pokładowe do realizacji czterech trybów jazdy.

S-Cross ma wiele systemów wspierających bezpieczeństwo i komfort, m.in. jest wyposażony w system Suzuki Safety Support z układem kamer i czujników, aby pomóc kierowcy w bezpiecznym prowadzeniu auta. System Dual Sensor Brake Support (DSBS), wykorzystując kamerę jednoobiektywową i czujnik laserowy, wykrywa pojazd lub pieszego przed samochodem. W przypadku ryzyka kolizji ostrzega kierowcę lub inicjuje automatyczne hamowanie.

Auto wyposażone jest też w kamerę 360°, która zapewnia kierowcy dodatkowe bezpieczeństwo i wygodę. Cztery kamery (przednia, tylna i po obu bokach) tworzą różne obrazy na dziewięciocalowym wyświetlaczu w kabinie, w tym widok 3D przydatny przy ruszaniu lub widok z lotu ptaka ułatwiający parkowanie.



S-Cross w naszej ocenie dobrze się prowadzi zarówno w mieście, jak i na trasie z uwagi na dynamiczny charakter silnika i małą masę własną. To typowy, lekki japończyk, lubiący wysokie obroty i sprawną jazdę do celu. Dużym atutem auta jest jego zwinnosc oraz napęd na cztery koła, który w złych warunkach pogodowych lub w niezbyt trudnym terenie pozwoli zachować kontrolę i bezpieczeństwo kierowcy. Jest też oszczędny pod względem zużycia paliwa, spalanie w mieście wyniosło 6,8 l, a na trasie 5,8 l na 100 km.

Cena testowanego S-Crossa to zaledwie (jak na dzisiejsze ceny na rynku) 126 390 zł.

Vitara kontra S-Cross

Naszym zdaniem wygodniejszym i bardziej uniwersalnym autem do jazdy jest S-Cross. Auto zaskakuje i oferuje więcej, niż można się spodziewać. Przekonał nas swoim dynamicznym charakterem, zwrotnością, oszczędnym zużyciem paliwa, ergonomią i wielkością bagażnika. Czuć w nim lekkość i sprawność. Ma przyjemniejsze wnętrze, nie przytłacza i daje lepszą widoczność z pozycji kierowcy. Do tej listy należy dodać jeszcze cenę. Sam napęd na cztery koła niczym nie ustępuje Vitarze. Nawet ręczna skrzynia biegów nie jest męcząca podczas jazdy. Auto ma dyskusyjny wygląd i wykończenie, ale kto jest bez wad? S-Cross to taka – w żargonie wojskowym – lekka jazda. Potrafi mile zaskoczyć użytkownika i wprowadzić w zakłopotanie innych kierowców na trasie. S-Cross nie jest tylko ciekawszą propozycją od Vitary, ale dobrą alternatywą dla innych marek w tej klasie, przede wszystkim pod względem ceny.

Oprac. Redakcja na podstawie testów i materiałów producenta, zdjęcia: nbi medla



Czytaj więcej