



Uudessa S-Crossissa on ledivalot edessä ja takana. Mallin tunnistaa umpioiden pimeällä nähtävistä kolmesta erillisestä valosta. Keulalla on kookas kiiltävän musta maski, jonka kromiosasta tosin jo musta maali hiukan irtoili.

S-Cross GLX +SR on Suzukin uusi crossover kokoluokan maastokykyinen henkilöauto, joka esiteltiin marraskuussa 2021, ja on nyt saatu lehdistökoeajoihin. Uutuus sijoittuu Vitaran ja ACrossin väliin ja on Suomessa aina nelivetoinen ja kevythybridi. Viime talven lumipaljous ja polanteiset tiet muistaen ajatteleekin, että Suomessa kaikkien autojen tulisi olla nelivetoisia, joten eiköhän Suzuki siinä oikeilla jäljillä ole.



Hallintalaitteet ovat ihan asialliset, mutta ohjauksen tarkkuudessa olisi hiomisen varaa. Kojelaudan näyttö on kiitettävän kokoinen.

Kevyttä S-Crossin kevythybridiominaisuus on tosiaan sieltä keveimmästä päästä, koska alkuun oli hieman vaikea huomata, mikä autossa hybridiä olikaan. Se osoittautui olevan auton laturi, joka toimii lisäksi niin sähkömoottorina, generaattorina, kuin starttimoottorinakin. Vaikka sen toimintaa oli vaikea huomata, tekee se kiihdytyksistä nopeampia ja sulavampia lisäämällä sähkömoottorin väännön moottorin väännön päälle, sekä sähköinen tyhjäkäynti säästää polttoainetta.



Takapenkkien selkänöjaa on mahdollista kallistaa mukavuuden lisäämiseksi.



Tavaratilaa on 430 litraa ja lisää saa taittamalla takapenkin selkänöjat.

Ajossa S-Cross tuntuu ihan pirteältä, 1,4 litraisessa Boosterjet- moottorissa on 129 hv ja 235

Nm vääntöä. Ohjaus ei ole kovin tarkka, siinä tuntuu olevan melkein pientä klappia. Muuten ajotuntuma on kyllä ihan kohdallaan. Maasto-ominaisuudet ovat yksi S-Crossin valttikortteja ja siinä se pärjääkin luokassaan hyvin. Maavaraa on mukavasti ja ajotilat varmistavat pidon.



Neljä ajotilaa eri olosuhteisiin.

Maastokelpo Valintarullasta löytyy neljä ajotilaa. Auto-tilassa S-Cross on etuvetoinen, paitsi jos nelivedolle tulee tarvetta. Sport-ajotilassa takapyörät saavat jatkuvasti voimaa, mikä tekee ajettavuudesta vakaampaa ja moottorin kierrokset ovat korkeammat, mikä parantaa kiihtyvyyttä. Snow-ajotila lisää pitoa liukkaissa olosuhteissa ja Lock tulee valita vaikeimpia paikkoja varten, sillä siinä voima välittyy tasaisesti kaikille pyörille. S-Crossin maavara on 175 mm, joten sillä ei jää pulaan yhtä usein kuin perushenkilöautolla.



Takavalot ovat modernit ja mustat lokasuojamuovit tuovat maastohenkisyttä. Mallimerkintöjä piisaa.

S-Cross on manuaalivaihteinen, ellei ruksaa lisävarusteista automaattia kuten koeajoautossamme. Testaamamme yksilö oli muutenkin tappiinsa varusteltu GLX+SR- versio avattavaa lasikattoluukku myöten. Tässä versiossa oli myös 9-tuumaisella kosketusnäytöllä varustettu viihdejärjestelmä älypuhelimien bluetooth liitännäisyydellä, ääniohjauksella ja navigoinnilla. Lisäksi löytyy muun muassa 360-asteen pysäköintikamera. Turvallisuuspuolellakaan Suzuki ei ole laiskotellut, vaan varusteita löytyy muun muassa mukautuva vakionopeudensäädin, kaista-avustin, kuolleen kulman valvontajärjestelmä ja risteävän liikenteen varoitusjärjestelmä.



Suzuki ei hätkähdä hankea, johon etuvetoinen auto jo jäisi pohjastaan kiinni.

Tilat Ohjaamossa mukavuutta lisäävät kaksialueinen automaatti-ilmastointi, avaimeton kulku ja käynnistys sekä hämärä- ja sadetunnistin. Näihin kontrastina tosin kuljettajan ja matkustajan istuimissa oli yllättävän vähän säätömahdollisuuksia. Takapenkillä matkustaneiden

mukaan tilat olivat ainakin riittävät kunnolliselle levolle pidemmällä matkalla. Maantiellä ohjaamossa esiintyi jonkin verran tuulen ja tien suhinaa.



1,4-litrainen Boosterjet-turbomoottori, jonka apuna 48 voltin hybridijärjestelmä. Mittariston mukaan auto myös keräilee virtaa erilliseen Li-ion akkuunsa jarruteltaessa.

Järkevän muotoinen tavaratila on 430 litran kokoinen ja tilaa saa jopa 1 230 litraa taittamalla takapenkin selkänojat. S-Crossin hinta alkaa 30390 eurosta, joka ei kuullosta pahalta nelivetoisesta ja modernisti varustellusta crossoverista. Varusteita lisäämällä päästään aina koeajetun GLX+SR version 35 390 € hintaan saakka.

Teksti, kuvat | Juho Kauranen

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)