

Peaaegu nagu Duster, aga parem! - proovisõiduks Suzuki Vitara

3 aastat tagasi - 13.01.2023 Autor: [Marko Habicht](#)

Auto peaks andma võimalusi juurde, pakkuma vabadust, mitte tekitama täiendavaid piiranguid. Talv on tekitanud olukorra, kus ägedad autod ei saa hoovist välja või istuvad kuskil hanges kõhu peal kinni. Kuna auto peaks viima sinna, kuhu vajad ning pärast ka tagasi tooma, on üheveolised „maasturid, monomähkijad“ pigem naljanumber ja Vitara nende kõrval päris apetiitne valik.

Läheb kohtadesse, kuhu keskmine eestlane ülemäära tihti ei satu

Päris tühja sõitmine ei anna ei emotsiooni ega materjali, millest kirjutada, seega sai ühildatud seekordne proovisõit väljasõiduga Eestisse, kus kontorirotid end tuulutada said.

Lumi oli kohati põlvini, koeral rinnuni ja talveilm imeline: ideaalne aeg nelikveolise testimiseks.



Keskmiselt sõidan kruusa- ja metsateid sama palju, kui asfalteeritud. Olgugi, et enamuse kilomeetritest neelab põhjakonn nimega Audi, millel kliirensit pole ollagi, on nelikvedu oma väärtust tõestanud rohkem kui korra.

Tahtes nelikveolist autot täna tähendab see aga päris korraliku väljaminekut ning lisades soovidesse kliirensi, peab inimene teenima vähemalt kahe- või kolmekordset Eesti keskmist palka. Võttes arvesse, et mõistlik transpordikulu ei ületa 20% sissetulekust.

Seega valikuid palju ei jää ja odav-autona tuntud nelikveolise Dacia saab kätte juba 20 000 euro pealt. See tegi Dusterist ka pikalt ühe soodsaima nelikveduri, kui mitte kõige soodsama.

Duster on äge ennekõike selle poolest, mida oma hinna eest pakub: nelikvedu, Android Auto ja sama keskpärane kvaliteet, mis oluliselt kallimatel Saksa markidel. Sellega aga nimekiri piirdub, sest Dusteril on puudused, mida Suzuki kenasti väldib.



Automaatkast ja nelikvedu neile, kelle jaoks kepikast üle jõu käib

Olgugi, et Suzuki Vitara automaatkast tundus üpris uimase käiguvahetusega, ei tähenda see, et auto kuidagi kehvem oleks.

Tegu ei ole ühestki otsast raketiga ja seda meeles pidades rahulikult kulgedes ning "ökotades" on käigukast mõnus ja sujuv, etteaimatav.

Looduses liikujana võib-olla eelistaks manuaali veelgi parema kontrolli ja pukseeritavuse pärast, aga seda peab enne proovima, äkki maaletooja või mõni esindaja annab?

Automaatkastiga Dusterit aga olemas ei ole.

Peamine põhjus, miks eelistada Vitarat Dusterile?

Üks põhjus võiks olla *Adaptive Cruise* ehk distantssi hoidev püsikiirus ja reahoidmine, mida teeoludes, kus jooni pole näha, kontrollida ei õnnestunud. Proovisõidu ajal tasus rõõmustada selle üle, kui oli teedki näha.

Külglibisemise vastased abid töötavad üle ootuste hästi ning auto tundus ka kiilasjäljel kindlam, kui osad proovisõidua autod kuival asfaldil.

Natuke laseb masin kontrollitult libiseda, kuid säilitab kenasti nina suuna ning kordagi ei tekkinud ka käänulisel teel ebakindlat tunnet, mis uue, harjumatu auto puhul on pigem erand.

Mõne sõidukiga ei teki kindlustunnet ka peale tuhandet kilomeetrit.



Hübriid?

Lõpuni ei saanud ma aru, millal ja kuidas hübriidajam töötab.

Alla 6 L kütusekulu, mida tootja lubab, ei suutnud me näha ka maanteel, pigem võtab auto 7-8 l/100 km ning Suzuki on saadaval vaid bensiinimootoriga. Diislite tootmine lõpetati, kui kuuldavasti hoolduskulud ületasid väiksemast küttekulust saadud säästu.

Sh start-stopp nagu töötab, aga elektriveoga see pooltel juhtudel käivituse aega ei vähenda. Segane värk, mida lühikese proovisõiduga selgeks ei saa. Ometi ei olnud viide nii suur, nagu mõnel "taksona" tuntud automargil.

Tarkus sekkub lollidesse otsustesse

Pidev nelikvedu, diferentsiaalilukk ja lumi lõpetab sõidu siduri kärsakaga hange pargituna. Teistpidi tuli välja, nagu poleks midagi juhtunudki. Seega auto alalhoiuinstinkt? 90% juhtidest on olemasolevad režiimid piisavad, ligi 19 cm kliirens on rohkem kui küll, auto on lühike, hea pöörderaadiusega jne.

Vitarat saab nimetada Maasturiks, mida näiteks 2022. aasta lõpus testitud Honda C-RV kohta öelda ei saa, olgugi et kliirens on suurem ning samuti on nelikvedu.

Mõõtudelt on Vitara võrreldav Dusteriga, aga natukene parem, peamiselt varustuse ja millimeetri võimekama nelikveo poolest.

Olemas eraldi lume, liiva režiim, lukk, mis suunab rohkem jõudu rataste peale laiali.

Kõrva järgi on salong Daciast natukene vaiksem ja nupud loogilise asetusega, n-ö õiges kohas. Meedialust toetab ka Android Autot ja hea on Waze'i kasutada, mis ainsana Eestis adekvaatset liiklusinfot kuvab.



Mis maksab see noobel sõiduk?

1,4-liitrise bensiinimootoriga nelikveoga Vitara maksab 22 tuhat eurot, mille eest saad ka *Adaptiivne Cruise*´i ja LED tuled. Kaua selle hinnaga saab, ei tea, sest enne odavauto nime kandnud Dacia hind on üsna sama, nii et eks oodata ole ka Vitara hinnatõusu (spekulatsioon).

Kuigi seal, kus Dusteri hind lõpeb, Vitara nelikveo hind alles algab. Täisvarustuses Suzuki Vitara eest on võimalik ka 30 tuhat maksta.

Mida lisadega 8000 euro eest saab? Peamiselt automaagilise kasti, nahkistmed ja klaasist katuse. Ülejäänu on tilulilu, eriti kui õnnestub kampaaniahinnaga ja auto hinnas ohutuspaketiga mudel napsata.

Auto andis proovisõiduks [Autohalle Laagri](#).

- [Testid](#)
- [Sõidukid](#)

Pilt

