

[Home](#) > [Prove su Strada](#) > Suzuki Splash 1.2 VVT: prova su strada

Suzuki Splash 1.2 VVT: prova su strada

Abbiamo messo alla prova la piccola giapponese, ecco come va la Suzuki Splash 1.2 VVT

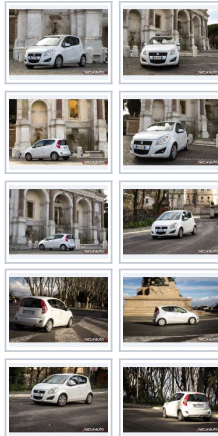
Categoria: **Prove su Strada** | 26 Febbraio 2014

Nel 2008 si concludeva la storia commerciale della Suzuki Wagon R+, la piccola monovolume gemella dell'Opel Agila che ha avuto un successo quasi inaspettato nel nostro paese, fatto di 900.000 unità consegnate ai clienti europei. Infatti, la Wagon R+ in origine era una kei car, ovvero una di quelle microscopiche auto che i giapponesi comprano perché hanno un fisco vantaggioso, dimensioni ridottissime e motori di massimo 660 cc. **Nel 2000, grazie a un accordo con Opel, dalla kei car veniva derivata una versione "europea" che prendeva il nome di Agila e varcava anche i confini nazionali mantenendo la denominazione Wagon R+.** Di Opel se ne sono vendute tantissime ma anche la Suzuki ha avuto le sue soddisfazioni. Come si dice spesso in ambienti sportivi, squadra che vince non si cambia, per cui **la partnership tecnico-industriale veniva estesa anche alla successiva generazione che cresceva dal segmento A al segmento B.** Questa volta la piattaforma di partenza è stata quella della Swift ([qui la nostra prova](#)), visto che in casa Opel c'era solo quella della Corsa-Punto, non adatta allo scopo. Il risultato, però, è molto diverso, visto che **la Splash si posiziona come una piccola monovolume**, mentre la Swift ha proporzioni più tradizionali e comunque un'indole più brillante. A dir la verità, **le misure della Splash, coi suoi 3,7 metri di lunghezza sono quelle delle segmento B di qualche anno fa**, dal momento che le attuali sono cresciute fin oltre i quattro metri. Pertanto, la piccola Suzuki va a confrontarsi con auto come la [Fiat Panda](#), la [Hyundai i10](#) e la [Volkswagen up!](#)

DESIGN - Il design è molto personale, la linea della Splash è inconfondibile, a patto di non trovarsi accanto a un'Opel Agila. In quel caso le due auto possono perfettamente sovrapporsi, con differenze molto limitate, soprattutto nella vista laterale. Dalle prospettive anteriori e posteriori, invece, risaltano i disegni differenti sia dei paraurti che dei gruppi ottici, che contribuiscono a mantenere un po' di personalizzazione. **Il family feeling con gli altri modelli Suzuki è comunque ben presente, grazie al lavoro svolto sulla calandra con il restyling 2012.**



Fotogallery



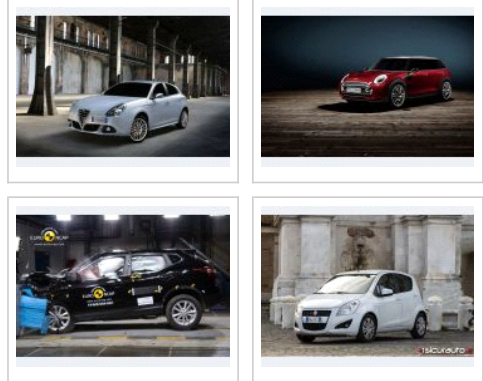
COME NASCE UN CRASH TEST?

Seguiteci nel nostro viaggio esclusivo al Centro Sicurezza Fiat

VIDEO ESCLUSIVO



Ultime fotogallery



Listino auto nuove

Seleziona marchio

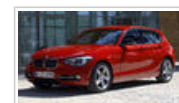
Seleziona modello

Listino auto nuove

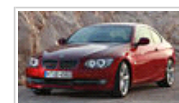
Le più cliccate



Abarth 500 - berlina 2 vol. 3 Porte
€ 17.700 - € 24.750



BMW Serie 1 - berlina 2 vol. 5 Porte
€ 23.700 - € 47.600



BMW Serie 3 - coupé 2 Porte
€ 36.050 - € 71.850



Citroën DS3 - cabriolet 2 Porte
€ 18.950 - € 25.600



Rolls-Royce Phantom - coupé 2 Porte
€ 475.000 - € 475.000

COMPARATIVA PNEUMATICI INVERNALI

In una comparativa le migliori gomme invernali 2013 - 2014

SCARICA I RISULTATI



QUANTO È SICURA LA TUA AUTO?

Tutti i crash test Euro NCAP con video, foto e schede tecniche

GUARDA I CRASH TEST



ASSISTENZA CODICE DELLA STRADA

Hai preso una multa ingiusta? Chiedi assistenza agli esperti

PARLA CON L'ESPERTO



INTERNI - Gli interni sono uno dei punti forti di quest'auto, in parte perché il guidatore non sia troppo alto. Non è tanto lo spazio in altezza che manca, anzi quello è disponibile in abbondanza. **Il problema può essere rappresentato dalla pedaliera molto vicina al sedile e abbastanza orizzontale**, che costringe le gambe, soprattutto la destra, ad assumere una posizione poco naturale. È un difetto connaturato alle dimensioni dell'auto che peraltro il suo pubblico di riferimento, le donne e i giovani, dovrebbe avvertire solo marginalmente. **Per il resto lo spazio a bordo è buono ed è anche possibile pensare di affrontare qualche breve viaggio in quattro persone.**

INFOTAINMENT - Questa è sicuramente la nota dolente della vettura, l'argomento dove la Splash ha meno frecce al suo arco. **È come se la piccola Suzuki fosse rimasta ferma al 2008, sia nel design della console centrale che nelle sue funzionalità.** Infatti, oltre ai comandi del climatizzatore manuale, si trovano solamente quelli della radio integrata nella plancia, mentre sul volante sono riportati quelli del volume. **Peccato che la lettura dei file mp3 sia demandata solo al lettore CD.** Come accessori ufficiali aftermarket **sono disponibili alcuni kit di prese per avere la connettività USB e per iPod, ma del Bluetooth non v'è traccia.**

CORPO VETTURA - La Suzuki Splash è **lunga 3,72 metri, larga 1,68 m, con un passo di 2,36 m.** L'altezza raggiunge gli 1,59 metri, configurando **un bagagliaio da 202 litri, che aumentano fino a 1.000 se si abbattano i sedili posteriori.** Sono disponibili i sensori di parcheggio posteriori, ma viste le dimensioni dell'auto e l'abbondante vetratura non se ne sente la necessità. Infine, nonostante la tipologia di carrozzeria, **il coefficiente di penetrazione aerodinamica CX è di 0,32.**

SU STRADA - La forma dell'auto e la sua indole cittadina traggono in inganno, per cui non ci si aspetta assolutamente che la Splash abbia un motore pieno di verve, accoppiato, tra l'altro, a **un cambio manuale a 5 marce che ha una manovrabilità e una velocità da riferimento. Il 1.2 quattro cilindri in linea è un "peperino" che ama girare in alto** (ma senza essere vuoto in basso), merito anche del doppio variatore di fase, sul lato aspirazione e sul lato scarico; la potenza dichiarata è di 94 CV 6.000 giri, con **una coppia massima di 118 Nm raggiunta 4.800 giri.** Suzuki dichiara **uno scatto da 0 a 100 km/h in 11,5 secondi** e, considerata la risposta su strada, non faticiamo a crederle. Ai semafori la Splash balza in avanti con convinzione, a patto di frequentare la zona alta del contagiri e di farle distendere i rapporti, che sono piuttosto lunghi. **La 5° marcia, da 3.400 giri a 130 km/h, è quasi di riposo considerando la tipologia del propulsore, ma consente comunque di effettuare sorpassi e buone riprese senza dover passare in quarta.** Certamente non si tratta dell'auto adatta per fare 50.000 km all'anno in autostrada ma può sopportare un lungo viaggio senza alcun problema. **Nella marcia cittadina, invece, il mix tra brillantezza, dimensioni ridotte e buon diametro di sterzata (9,4 metri) la rendono estremamente a suo agio, pronta a sgusciare nel traffico in totale scioltezza e sicurezza.** Infatti, anche l'assetto è sincero, con il classico sottosterzo che compare non appena si esagera, ma con assoluta gradualità. Merito di questo comportamento trasparente è anche dello sterzo, che non è leggerissimo come certi comandi elettrici di ultima generazione, ma aiuta sempre a capire quanta aderenza sia rimasta tra la strada e le ruote. **Buone, infine, le prestazioni dell'impianto frenante, che risultano assolutamente adeguate alla massa della vettura (1065 kg).**

SICUREZZA - La Suzuki Splash è stata testata da Euro NCAP nel 2008, quindi con il vecchio protocollo, ottenendo quattro stelle con un punteggio di 30, 32, 19 nelle categorie di protezione adulti, bambini e pedoni. **Di serie ci sono 6 airbag, l'ABS e l'ESC,** mentre in opzione non c'è nessun sistema di sicurezza.

IN OFFICINA - La Splash viene prodotta in Ungheria nello stabilimento Suzuki di Esztergom e porta con sé un piccolo record, visto che **per la prima volta un'auto della casa di Hamamatsu viene importata in Giappone direttamente dall'Europa.** La base meccanica è quella della Swift quarta serie, con le sospensioni che rispettano lo schema classico del segmento, ovvero **McPherson all'avantreno e a ponte torcente al retrotreno.** Sia il 1.2 4 cilindri che il 1.0 3 cilindri possono avere il sistema Start/Stop, mentre la versione con il 1.3 DDiS di origine Fiat non è più disponibile. **Si può avere, invece, l'alimentazione a GPL e anche un cambio automatico a 4 marce con convertitore di coppia.**

PREZZI - Il listino della Suzuki Splash parte dai 12.100 € della versione Splash 1.0 VVT GL per

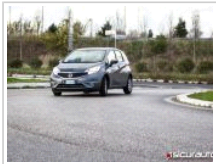
arrivare ai 14.400 € della Splash 1.2 VVT GL Style Start & Stop. La **Splash 1.2 VVT GL Style** della nostra prova costa **13.900 €**

di *Alessandro Vai*

TAGS: SUZUKI, PROVA SU STRADA, SEGMENTO A

© Riproduzione Riservata

LEGGI ANCHE:



19 Febbraio 2014
Nissan Note 1.2 12V
Acenta: prova su strada



11 Febbraio 2014
Mazda3 1.5 SkyActiv-G
Evolve: prova su strada



06 Febbraio 2014
Lexus IS 300 Hybrid:
prova su strada



04 Febbraio 2014
Citroen C3 1.4 e-HDi 70
CMP: prova su strada

Vuoi partecipare alla discussione?

Puoi farlo indicando solo nome e indirizzo email (anonimo), oppure accedendo con il tuo account facebook o twitter cliccando sui due pulsanti corrispondenti.

Sign in with Twitter

Sign in with Facebook

News e Magazine

Attualità
Novità Auto
Crash Test
Auto Elettriche
Codice della Strada
Leggi e Sentenze
Sistemi di Sicurezza
Pneumatici Auto

Rubriche

Blog SicurAUTO
Test e Recensioni
Il Semaforo
Osservatorio Automobilista
Il Blog dell'esperto
Airbag Difettosi
Psicologia Viaria

Guide

Acquisto Auto Usata
Guida Anti Truffa
Pratiche Auto
Codice della Strada
Ricorsi Multe
Bollo Auto
Guida Sicura
Garanzia Auto
Noleggio Auto
Primo Soccorso
Alcol e Farmaci

Sicurezza in Auto

Glossario Sistemi
Crash test Auto
Crash test Speciali
Pneumatici Invernali
Test Neve su Pneumatici Invernali
Comparativa Pneumatici Invernali

Servizi

Forum Auto
Albo Richiami
Consulenza Legale Gratis
Quesiti Codice della Strada
Quesiti Assicurativi
Esperti di Meccanica
Shop Accessori Auto
Video
Fotogallery

Crash test Auto

Utilitarie
Berline Compatte
Berline Medie
Berline Premium
Piccoli Monovolume
Grandi Monovolume
Piccoli SUV
Grandi SUV
Pick-Up
Sport Roadster
Test di Tamponamento