

Test

## SUZUKI BALENO 1.3

Glasba je lahko klasična. Moda tudi. In to se da upravičeno ali neupravičeno trditi še za ducat drugih stvari, ki se tolmačijo tako ali drugače. Kako bi bilo, če bi rekli, da je avto klasičen »japonec«. Kako bi se odzvali?



# KLASIKA



»Klasičen« Slovenec, ki prav umno preračunava včerajšnje tečaje dolarja, jena in marke, na prvo mesto postavlja ceno. Toda to delajo vsi, ne samo mi, saj so na ta način Japonci začeli svojo avtomobilsko ekspanzijo. Še zmeraj se nekateri držijo tega tržnega načela in tako je tudi v Suzukijevem primeru. Za slabih 22 nemških tisočakov tako dobite večji in bolj zrel avto od swifta, z dvema zračnima vrečama ameriške prostornine in z volanskim servoojačevalnikom. Ugodno.

V misli kmalu nato pride dejstvo, ki so ga daljnovzhodni avtomobili dosegli, to pa je izjemna

zanesljivost in trpežnost. Marsikdo oporeka, jasno, da so izjeme, po drugi strani pa so dokaz servisi z zelo malo dela, ugodne statistike in več kot zadovoljni lastniki vozil po vsem svetu. To so stvari, ki postajajo vse pomembnejše v takšnih razmišljanjih.

Komur prvi dve dejstvi ne dišita preveč, bo navrgel hitrejšo padanje vrednosti rabljenega vozila v primerjavi z drugimi. Res je. Rešitev pa je, da avto kupite na leasing in ga preprosto brez večjih stroškov vsako tretje ali četrto leto zamenjate. Tako počnejo to v tujini in ni razloga, da se ne bi uveljavilo tudi pri nas.

Odlika japonskih avtomobilov so tudi živahni motorji. Praviloma so skoraj vsi s po štirimi ventili na valj, tudi baleno jih ima. Osnova motorja je znana že iz swifta 1.3, nova pa je glava, v kateri je le ena odmična gred, za razliko od swifta GTI, kjer sta pri prav tako štirih ventilih na valj dve odmični gredi, ali navadnega swifta 1.3, kjer ena gred krmili po dva ventila na valj. Motor je precej glasen, vendar oddaja prijeten zvok, zelo rezek in odrezav. Sportni prizvok ni iz trte izvit, saj se v hipu odkupi s svojo prožnostjo in voljo do vrtenja, še tudi v rdečem polju, ki se začne pri 6500 vrtljajih, vse tja

SUZUKI BALENO

33

KODAK 1056 PRD



33

do številke 6800. Dovolj navora zmore že pri nižjih in srednjih vrtljajih, motorni prostornini pa ugaja razmeroma nizka balenova teža (890 kg) in le potnik ali dva v vozilu. Pri polno obremenjenem vozilu pa začne moči in navora nekoliko primanjkovati. Če ste sami v vozilu, vam motor zmore ponuditi kar precej športnega veselja in se vam bo v hipu prikupil. Tudi zato, ker se Suzuki Baleno odlikuje z nizko porabo goriva, kar govori o veliki gospodarnosti. Pa bi mu kljub temu lahko namenili večjo posodo za gorivo, saj ob ostrem priganjanju poraba naraste nekaj manj kot 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov in na tak način lahko prevozite le okoli 350 km. Seveda pa jih je mogoče z eno posodo goriva prevoziti tudi 500 in več.

Menjalnik je natančen, prestavna ročica je dovolj hitra, z ne predolgimi gibi, celoten sklop pa deluje včasih nekoliko krhko. Morda se ta občutek porodi zato, ker tudi ogret menjalnik ni dosti bolje raz-

položen kot ob zagonu motorja. Razočara nikakor ne in skupaj z motorjem sta ugleden del Suzukija balena.

Notranjost je ponovno tipično japonska. Sodobno oblikovana armaturna plošča s preglednimi merilniki, z merilnikom goriva, ki deluje tudi ob izključenem vžigu, z nekoliko pretankim volanskim obročem, z nepogrešljivo digitalno uro, z dokaj pov-

prečnimi sedeži in s pravilno nameščenim stikalom za vse štiri utripalke na sredinski konzoli, med voznikom in sovoznikom. Ponoči ni praktično, da niso osvetljena drsna stikala prezračevanja, ampak samo njihovi položaji, za lučko pa ste prikrajšani tudi v sicer dovolj velikem predalu pred sovoznikom. Baleno v tej karoserijski različici, torej kot kombi-limuzina, premore troje vrat, jasno je, da vsakega zanima dostop do zadnje

klopi, ki je v balenu kar zahtevno opravilo. To je zahtevno opravilo predvsem tedaj, kadar hočete lesti za voznikov sedež, ki mu je moč preklopiti le hrbtni del, nekoliko lažje, pa nič kaj bolj praktično je pri tipično naprej in nazaj pomičnem sovoznikovem sedežu.

Tukaj se opazi nekaj preveč varčevanja na vozilu, še bolj pa je to opazno, ko začnete iskati v notranjosti vzvoda za nastavitve vzvratnih ogledal, ki ju ni. Treba je, tako kot nekaj, odpreti šipo in

34

KODAK 1056 PRD



34

34A





jih nastaviti od zunaj, za uspešno nastavitve desnega ogledala pa potrebujete pomočnika ali pa nekaj več časa. Stikala so dovolj velika in solidno postavljena, pozabili pa so na ročiči za odpiranje zadnjih

tornem pokrovu mu dajejo več resnosti, bočna linija se počasi dviga in izkazuje nekaj športnosti. Suzuki baleno kot kombi-limuzina je homogen in simpatičen avto. Živa barva, kot v testnem primeru,

Karoserijska avtomobila deluje čvrsto, bolj kot pri drugih Suzukijevih osebnih avtomobilih, vsa štiri kolesa so na posamičnih obesah, vodljivost avtomobila pa je zelo neprobledna. To dokaže ba-

léno tudi ob namernem zaviranju sredi ovinkov, v pomoč pa je tudi natančen volan. Zaznavno je le nekoliko pretirano drsenje preko prednjega kolesnega para, delno so tega krive tudi gume. Pri ostrejši vožnji je slišati nekaj dodatnega hrupa iz podvozja. Več natančnosti bi si želeli od ročne zavore, ki pa je kljub temu zelo solidna. Suzuki baleno ima to dobro lastnost, da za svojo ceno izpolni vsa kupčeva pričakovanja. Ugotoviti morate le, ali vam avto prostorsko zadošča, motor vas bo v hipu osvojil. Japonska »klasična« pač!

ANDREJ SUPÉ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Pregledna armaturna plošča

vrat in posode za gorivo, ki sta nameščeni levo ob voznikovem sedežu, saj sta majhni, neprikladni in ob zaprtih vratih težko dosegljivi.

Pri japonskem oblikovanju je značilno, da se včasih začudimo zaradi drznosti potez ali pa spada zunanja oblika avtomobila v del klasične japonske konfekcije. Nekaj podobnega velja tudi za najnovejši Suzuki. Pa to ne pomeni nič slabega, saj je avto pristrčno zaobljenih linij s kompaktno in homogeno delujočim zadkom. Hladilne reže na mo-

mu tudi lepo pristoji. Baleno s trojimi vrati ima v primerjavi z limuzino s četverimi vrati za 10 cm krajšo medosno razdaljo, s skupno dolžino 387 cm pa se uvršča nekoliko nižje kot na primer golf, ki je za 15 cm daljši. Je pa baleno zato za 11 cm daljši od, recimo, punta. To gre upoštevati tudi pri prostornosti, ki jo od balena pričakujemo. Delna omejenost prostora se ne čuti toliko na prednjih sedežih, kot na zadnji klopi in v prtljažniku. Sicer pa je prostor v novem Suzukiju zelo dobro izkoriščen.



Japonska poskočnost s po štirimi ventili na valj



Majhen, vendar povečljiv prtljažnik

# SUZUKI BALENO 1.3

## Tehnični podatki



**Motor:** štirivaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 74 x 75,5 mm - gibna prostornina 1299 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 63 kW (85 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 48,5 kW (65,4 KM)/liter - največji navor 103 Nm pri 3000/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrzganje goriva in vžig - vodna hlajenje 4,7 litra - motorno olje 3,4 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 50 A - uravnnavni izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,42; II. 1,89; III. 1,28; IV. 0,91; V. 0,76; vzvratna 3,27; diferencial 3,61 - platišča: 6J, - gume: 175/70 R13 (Dunlop SP sport 200), - katalni obseg 1,87m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34 km/h.

Voz in obese: limuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vzmetni nogi - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 3870 mm - širina 1690 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2380 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1435 mm - rajdni krog 9,4 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalca) 1610 mm - širina (kornalci) spredaj 1390 mm, zadaj 1375 mm - višina nad sedežem spredaj 970 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1080 mm, zadnja klopa 760-540 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normni) 177 - posoda za gorivo 37 l.

**Teža:** prazno vozilo 890 kg - dovoljena skupna teža 1320 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h 11 s - poraba goriva [ECE]: 5,2/6,9/7,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
172 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,8 s
0-100 km/h	11,7 s
0-120 km/h	17,9 s
0-140 km/h	30,0 s
1000 m z mesta	34,3 s
(144 km/h)	

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	39,2 s (133 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	44,1 s (119 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h	47,9 m
-------------	--------

### Natančnost merilnika hitrosti:

<b>kazalec na: resnično:</b>	
40	38,2 km/h
60	57,8 km/h
80	77,3 km/h
100	98,5 km/h
120	116,6 km/h
140	137,5 km/h

### Trušč v notranjosti (dB): prestava III. IV. V. hitrost

50 km/h	62	62	62
100 km/h	70	69	68
150 km/h	-	74	74

### Poraba goriva:

testno povprečje  
8,1 l na 100 km

## Cena

DEM 21,900  
Wolf in Odar

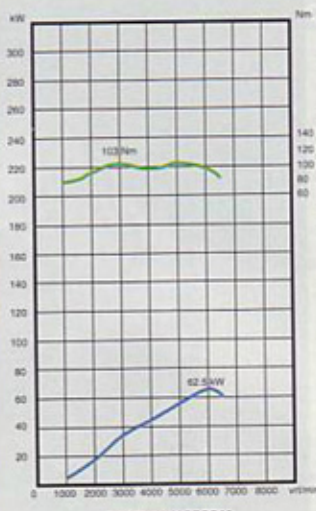


DIAGRAM MOTORJA

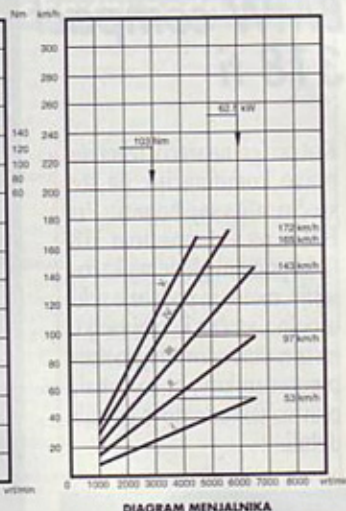


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- poraba goriva
- menjalnik
- dve zračni vreči
- vodljivost
- oblika

## Grajamo

- dostop do zadnje klopi
- nastavitve zunanjih ogledal
- tanek volanski obroč
- odpiranje posode za gorivo in zadnjih vrat

## Iz oči v oči

Ni samo za balerine! Japonska konfekcija ni Pierre Cardin, ampak tega ne pripovedujte drugim. Pred leti sem v nemški Summi kupil hlače, ki jih nosim še zdaj, pa niso Lacoste. Tudi tega ne pripovedujte drugim. Največji Suzukijev osebni avtomobil ta hip (terenci ne štejejo!) je značilen 'japonec' z dobrimi in slabimi lastnostmi. In ker je nov, se vsi ozirajo za njim. Poveste drugim, če tega še niso opazili.

Martin Česenj

Suzuki ostaja pri tistem, kar zna in obvlada: pri malem avtomobilu. Takšen je namreč tudi (testni) baleno, ki pa ne predstavlja takšne novosti, kot jo je pred dvajsetimi (!) leti swift. Kljub temu ne smem zamikati: baleno je prijetno oblikovan, poskočen in lahko vodljiv mali mestni avtomobil japonskega izvora; z vsem, kar spada zraven.

Vinko Kernc

Dvomim, da bo Suzuki baleno takšna senzacija, kot je bil swift, ko so ga na Hrvaškem množično imenovali po tedanjem Tudmanovem »duty free« sistema. Testnemu swiftu so se celo vrata skrivila zaradi hitrosti. Res je tudi, da je v njemu ugasnilo marsikatero mlado življenje. Upajmo, da ima baleno bolj varno razmerje med motorno močjo in karoserijsko trdnostjo.

Nada Popov Trifunović

Morda je kriv prevelikonočni čas in pisarnice, morda njegovo ime, ki zveni tako mehko, da je prvo, kar opaziš na balenu, njegova ovalnost, zaobljenost tako zunan kot v notranjosti. Ne prevelik, glede na moč motorja dovolj poskočen. Ne v minus ne v plus nič hudo izstopajočega.

Tjaša Smrekar