

**SUZUKI BALENO 1.6 4X4
WAGON GLX**

O PREVOZU POTNIKOV IN PRTLJAGE

Poletje 1966. Fičko, trije potniki, dva kovčka prtljage.

Smer: Split. Nihče ni niti pomislil, da nam ni udobno. Poletje 1996. Suzuki baleno wagon, dva potnika, dve torbi. Smer: Luksemburg. Razlika? Ogromna!



Armaturna plošča: pregledno, a plastično

Ni dvoma: suzukiji iz dneva v dan rastejo. Še pred leti je bil, ko govorimo o osebnih avtomobilih, njihov največji izdelek, swift, še vedno le majhen avtomobil. Potem pa: triratni baleno, pa baleno limuzina in sedaj še baleno wagon. Tako so pri Suzukiju poimenovali petratno, kombijevsko različico balena, ki v osnovi spada v spodnji srednji avtomobilski razred.

Baleno wagon v primerjavi z limuzino ali s kombilimuzino na prednjem delu ne prinaša bistvenih oblikovnih sprememb, čeprav pazljivemu očesu ne uideta čvrsta vzdolžna strešna nosilca, ki sta pri vseh wagonih serijska. Ta dajeta poseben značaj avtomobilu tudi s

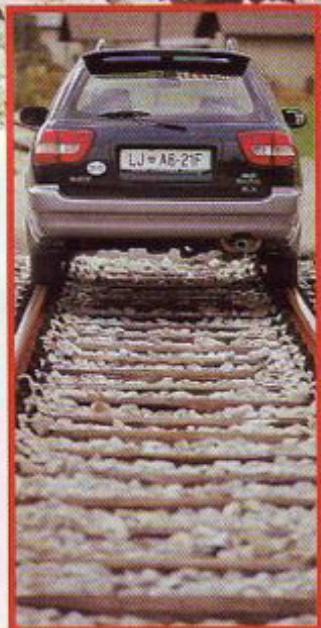
Nahrbtnik, ki ga nosi baleno wagon, končujejo skoraj navpična peta vrata.



strani, saj ga optično dvigneta. Nekaj posebnega so tudi svetle bočne plastične obrobe, ki slovno dopolnjujejo enako pobrvana odbijača. Prav ta svetla barva je močno opazna na temnem avtomobilu in nekoliko spominja na enako rešitev pri vitari V6. Kakorkoli že, zadnji del obeh bokov in zadek sam sta tisto, kar je pri tem balenu najbolj opazno in najbolj drugačno kot pri drugih balenih. Nahrbtnik, ki ga nosi baleno

wagon in zaradi katerega ima ta baleno takšno ime, končujejo skoraj navpična peta vrata, ki se za lažje nakladanje odpirajo vse do (na tistem delu nekoliko znižanega) odbijača. Na vrhu vrat je zajeten serijski spoiler, ki v sredini nosi tretjo zavorno luč, njegova oblika pa je veliko bolj športna, kot tale avtomobil v resnicu je. Njegova najslabša stran pa je, da na spodnjem delu ostaja ves čas umazan, če avtomobil perete le v samodejnih avtopralnicah.

Zanimivi sta zadnji bočni šipi, ki dajeta vtis, kot da ne spa-



data k temu avtomobilu, saj imata drugače zasnovano vpečje, pa tudi kromast okvir, ki krasi druge bočne šipe, pri zadnjih manjka. Toda uporabnosti notranjosti oziroma prtljažnega dela to ne prizadene, saj je baleno wagon zasnovan čim boljši izkorisčenosti davnega prostora na ljubo. Nad prtljažnim delom je serijsko pokrivalo z vzmetjo (rolo) in že osnovna prostornina je več kot zadovoljiva. Pokrivalo je mogoče zlahka in hitro sneti, napolnilo zadnje klopi pa se pri vseh wagonih zgiba po tretjini,

kar zagotavlja štiri različne načine, kako izkoristiti prostor za potnike in njihovo prtljago.

Velikost prtljažnika je, upoštevajoč štirikolesni pogon tega suzukija in upoštevajoč rezervno kolo normalnih mer na njegovem dnu, zelo velika, še posebej pa navdušuje lična opremljenost prostora pod oblogo na dnu. Tam so še trije koristno veliki predali (dva celo s pokrovom),

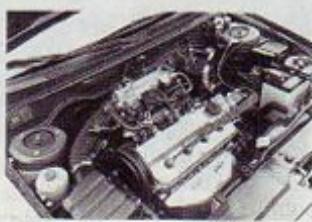
zanke za pričvrstitev tovora ter čisto pravo vedrce. Uporabna zadeva, če hočete na dopustu umiti šipe, če na izletu naletit na izredno dobro rodno jabolko ali če se hoče smrkavec ob Savi igrati v pesku.

Jasno je, da bo vsakdo kupil baleno wagon predvsem zaradi njegovega zadnjega dela, ampak baleno zasluži pozornost tudi drugod. Predvsem ljubitelji suzukijev bodo prišli na svoj

Oblika spojlerja je veliko bolj športna, kot tale avtomobil v resnici je.



račun, saj je notranjost, jasno, povsem v hišnem slogu. Že armaturna plošča je takšna: pregledna, z izjemo nekaterih stikal (zadnja megljenka) funkcionalna, a tudi oblikovno nevsiljiva. Volanski obroč s štirimi prečkami, ki nosi serijsko zračno vrečo in ki ga je moč nastavljati po višini, je odet v plastiko, sam obroč pa je za dober oprijem pretanek in na njem še vedno ni Suzukijevga znaka. Obvolanski ročici sta nameščeni nekoliko visoko, desna pa ima cel kup stikal in prvič si je treba vzeti kar nekaj časa, da se nanje navadite. Varnosti na ljubo je zračna vreča (spet serijsko) tudi pred sovoznikom in zgornji oprijemališči prednjih pasov sta na-



Motor: zmogljiv, a glasen

stavljeni, tako kot voznikov sedež, po višini. Prednja sedeža dajeta, še posebej če upoštevam namembnost tega avta, več kot soliden oprijem, na zadnji klopi pa bo zmanjkalo prostora za kolena. Peti potnik v sredi zadnje klopi bo naredil zmedo tudi v širino, le v višino je pri

tem balenu tudi zadaj presenečljivo veliko prostora.

Testni baleno je bil opremljen z že znanim, 1,6-litrskim motorjem, izdelanim v celiem iz lahke kovine. Le ena odmična gred v glavi, gnana z zobatim jermenom, krmili šestnajst ventilov, temu primerena pa je tudi moč motorja. Boljšemu navoru na ljubo so batni gibi opazno daljši od njihovih premerov, zato je srednja hitrost bata razmeroma velika in zato se motor nasploh ne vrtil rad. Nekoliko je za to kriv tudi diferencial z dolgim prenosom, res pa je, da to po drugi strani zmanjšuje porabo goriva. Ta je prav pri testnem suzukiju

lahko večja od pričakovane, saj se moč ves čas prenaša k vsem štirim kolesom prek hidromehanske lamelne sklopke. Takšen pogon je namenjen poslabšanim voznim razmeram: snegu, blatu ali pesku v kombinaciji z vzponom. Res je, da je takšen avtomobil prav zabavno hitro voziti po vijugasti makadamski cesti, dokler imajo gume oprijem, toda nevarno postane, ko gume »spustijo«; takrat ni več mogoče rešiti zadeve ne z volanom ne z zavorami. Še posebej nepredvidljiv je lahko štirikolesni pogon (pa ne samo Suzukijev ali celo le balenov, da ne bo pomote) na (od dežja) spolzki asfaltni cesti, ko je hitrost še razmeroma velika, pa gume ne nadoma ne zmorejo več držati želenega stika s podlago.

Klub štirikolesnemu pogonu takšen baleno torej ni športni avtomobil, saj se pretirano priganjanje močno pozna pri postankih na bencinskih črpalkah, zelo hitri vožnji pa tudi ni prirejeno podvozje.

V takšnem primeru močno trpi udobje, saj postane motor zelo hrupen, le zavore, čeprav brez dodatka ABS, avtomobil ves čas zanesljivo ustavlja.

Če imate torej veliko opravka s prevozom potnikov in prtljage, pa vam je hkrati všeč Suzukijev imidž, ne morete zgrešiti. Baleno wagon vas utegne prijetno presenetiti. In če se ozrete nekoliko nazaj, boste hitro opazili, kako velika je razlika. Haja, časi se nesramno hitro spreminjajo.

Tam je čisto pravo vedrce.

VINKO KERN
Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štitaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1590 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,0 m/s - specifična moč 45,3 kW/liter (61,6 KM/liter) - največji novor 127 Nm pri 3200/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmicačna gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovinje - elektronski veččrkovni vbrizg in elektronski vžig - vodno hlajenje 5,3 l - motorno olje 4,0 l - akumulator 12 V, 36 Ah - alternator 50 A - urovnovanji katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - enokalutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,416; II: 1,894; III: 1,280; IV: 0,914; V: 0,757; vzvratna 3,272; diferencial 3,789 - platišča 5J x 13 - gume 175/70 HR 13 (dunlop SP sport 200), katalni obseg 1,73 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,2 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna in dvojna prečna vodila - dvokražne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bavnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato ležijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4345 mm - širina 1690 mm - višina 1460 mm - medenosna razdalja 2480 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1435 mm - rajdn krog 9,8 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja) 1610 mm - širina (komolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1380 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-950 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klop 380-630 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 375/1377 l - posoda za gorivo 48 l

Teže: prazno vozilo 1095 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavor 400 kg - dovoljena obutežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,0 s - poraba goriva (ECE): 9,5/6,8/7,8 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
171 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h:	5,2 s
0-80 km/h:	8,1 s
0-100 km/h:	12,3 s
0-120 km/h:	18,3 s
0-140 km/h:	28,1 s
1000 m z mesta:	33,6 s 145 km/h

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	38,3 s [138 km/h]
1000 m od 40 km/h (V.)	43,3 s [123 km/h]

Zavorna pot:

od 100 km/h:	45,6 m
--------------	--------

Natančnost hitrosti: merilnika

kazalec na:	resnično:
60	55,0 km/h
80	74,4 km/h
100	93,8 km/h
120	112,8 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/m	60	60	59
100 km/h	70	68	67
150 km/h	-	75	74
Prsti tek		42	

Poraba goriva:

Testno povprečje
11,1 litra/100 km

Cena

30.990 DEM
(Suzuki Wolf & Odar,
Ljubljana)

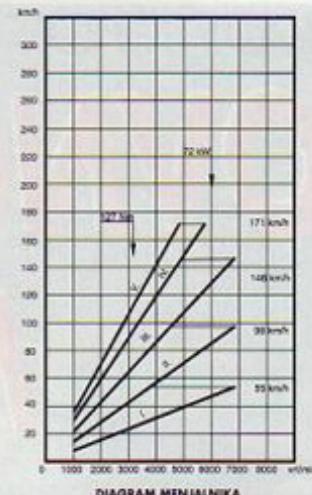


DIAGRAM MENJALNIKA

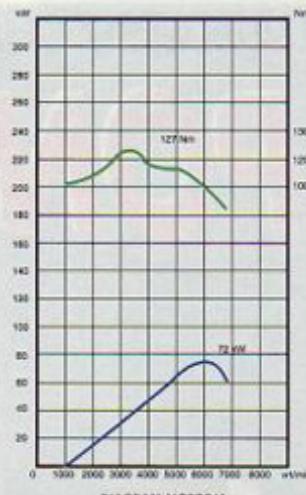


DIAGRAM MOTORJA

Hvalimo

- uporabnost in velikost prtljažnika
- podvozje, lega na cesti
- višina nad zadnjo klopo
- bogata oprema
- prednja brisačnika
- zavore

Grajamo

- ABS ni na voljo
- trušč v notranjosti
- dolga prestavna razmerja
- nepriročni gumbi za pomik šip
- lega ročice za pomik sedežev
- pretikanje v vzvratno prestavo

Iz oči v oči

To je avto ki bo glede na svojo zasnovo in namembnost ob ugodni ceni zagotovo našel precej kupcev.

Andrej Supé

Pri Suzukiju z balenom jasno dajejo vedeti, da njihova domena niso samo majhni avtomobili in terenci, temveč znajo prav tako dobro narediti tudi avto srednjega razreda. Večji, toda še vedno dovolj okreten, prostornnejši, varnejši - takšen je čisto pravi družinski avto, ki je s sprejemljivo ceno in dobro opremljenostjo prav gotovo dovolj privlačen.

Tjaša Smrekar

Solidna izdelava, soliden avto, veliko prostora, ko pa misliš, da ga je zmanjkal, je v dnu prtljažnika nad rezervnim kolesom še veliko majhnih, zaprtih predalčkov za drobnarije, vključno s čisto pravim vedrom. Red in disciplina.

Igor Puciher