



Mali robustnež

Suzuki od nekdaj slovi po kakovostnih terenskih avtomobilih. To, da so majhni, je danes že razumljivo samo po sebi! Nekoč je bil Samurai, danes je Jimny, v vsakem primeru pa malček uspešno nadaljuje tradicijo. To, da je majhen, je logično, sicer bi Suzukiju manjkalo košček v paleti avtomobilske ponudbe. Za tiste, ki mislijo, da je Jimny premajhen, pa tako ali tako ponujajo Vitaro in Grand Vitro.



Platnena streha potrebuje precej časa za snemanje ali vsaj delno odpiranje, kar pa je tudi edina slabost. Odlično tesni tudi pozimi.

Torej, Jimny je posebej med terenskimi avtomobili. Res je nekoliko majhen, prav ste opazili. Tehnični podatki razkrijejo, da v dolžino meri 3625 milimetrov, v širino 1600 in višino 1705 milimetrov. Se vam še zdi tako zelo majhen? Da, videz pri njem vara. Avto dejansko ni malček v primerjavi z običajnimi osebnimi avtomobili nižjega srednjega razreda. Pustimo zdaj ob strani velike terence s šestimi sedeži, ti sodijo v težko kategorijo tako po dimenzijah kot ceni. Suzuki pa za pol manjšo ceno ni pol manjši.

Ko smo že pri prostornosti in velikosti, naj to poglavje še dokončamo. Sedenje v Jimnyju je za dva (voznika in sovoznika) povsem spodobno. Vrata so sicer nekoliko blizu in se bodo širokopleči uporabniki avtomobila počutili sprva malce utesnjeno glede širine, a na Jimnyjevo srečo ta občutek ni pretirano moteč. Po kratkem času za volanom smo ugotovili, da sukanje volanskega obroča s tem ni ovirano. Nekaj povsem drugega

potem Jimny pač ni za vas. Preprosto, kajti Jimny je tak, kakršen je.

Jimny kabrio, najmanjši med Suzukijevimi terenci, namreč dobesedno zablesti, ko se zapelje po mestu ali po obmorski promenadi. Odprta streha omogoča neposredno komuniciranje z mladenkami ali tudi obratno. Kje pa piše, da je tak avto samo za moške? V takih trenutkih osvaja s svojo prikupno zunanostjo, ki je posrečena zmes sodobnega dizajna in terenske klasike, ki se kaže v terenski prednji maski in lučeh. Ker polejte ne traja celo leto, se bo ob tem morda kdo vprašal, kaj s platneno streho pozimi? Zapisali bi, da je brezhibna, a ji do tega manjka nekaj več udobja pri zapenjanju zadnjega dela, sicer pa med vožnjo v mrazu in dežju ni niti enkrat spustila vodo ali veter v notranjost avtomobila. Glede tega si zasluži najboljšo oceno. Čeprav je nismo preizkusili v poletni vročini, verjamemo, da v Jimnyju ni težav, saj klimatska naprava deluje hitro in učinkovito.

»Zaradi kratke medosne razdalje zmore premagovati tudi ostrejša robove, ne da bi s trebuhom podrgnil ob tla.«



pa je na zadnji klopi. Tam je prostora za dva odrasla potnika, ki pa vsakič, ko avto zapelje prek luknje ali grbine, z glavo udarita v streho. Sreča je, da ima Jimny platneno streho, torej je bližnje srečanje z njo neboleče. Dejstvo je, da je zadnja klop bolj kot kaj drugega zasilna. Na kratkih razdaljah zadaj ne bo težav, za kaj več kot uro vožnje (ko začnejo boleti skrčene noge) pa zadnja klop ni primerna. Otroci zadaj ne bodo imeli težav. Če pa vas to moti, lahko na njegovo prostorsko utesnjenost zadaj (tudi dostop na zadnjo klop ni ravno preprost) gledate tudi drugače. Jimny je lahko tudi dvosedežnik. Zložite ali celo odstranite zadnjo klop, pa boste dobili sprejemljivo velik prtljažnik. No, resnici na ljubo v tem primeru šele pridete do prtljažnika. Ob normalni postavitvi zadnje klopi je osnovni prtljažnik velik le za dve nakupovalni vrečki prtljage. O kakšni uporabnosti zato niti ne moremo govoriti. Če vas vse to moti, če se zgražate nad majhnostjo prtljažnika,

Izredno učinkovit pa je Jimny tudi na terenu. Postavite ga pred še tako strmo oviro, on jo bo z lahkoto premagal. Kdor ga po igračkastem videzu sodeč podcenjuje glede terenskih zmogljivosti, se bo moral ugrizniti v jezik, ko bo spoznal, kam vse ta avto pripleza. Odlično terensko prehodnost si Jimny zagotavlja s klasično terensko zasnovo. Na togo šasijo, ki preprečuje zvijanje, je pritrjena celotna karoserija. Podvozje je robustno in močno utrjeno ter dovolj visoko dvignjeno od tal, da se avto ustavi res šele pri tako ekstremnih ovirah, kjer bi namesto terenca potrebovali gozdarski delovni stroj. Spredaj in zadaj sta togi premi, vzmeteni z vijajničnimi vzmetema. Pogon, ki je v osnovi speljan na zadnjo os, pa je priklopljiv s preprostim in natančnim gibom ročice v kabini. Ko so klanci zelo strmi in dizelskemu motorju pojenjajo moči, je na voljo še reduktor, ki omogoči Jimnyju napredovanje v zelo strme klanke. Ker je od tal privzdignjen za 190 mm in



»Postavite ga pred še tako strmo oviro, z lahkoto jo bo premagal.«



ker nima kičastih štrlečih plastičnih dodatkov na odbijaču, je njegov vstopni kot v klanec 38°, izstopni kot (zadaj) pa kar 41°. Zaradi kratke medosne razdalje (2250 mm) zmore premagovati tudi ostrejšše robove (do 28°), ne da bi s trebuhom podrgnil po tleh. Jimny je tako na terenu prava igrača in glede na naše izkušnje na poligonu, kjer preizkusimo praktično vsak terenski avtomobil, se nima česa sramovati. Za seboj v blatu ali pod klancem pusti marsikatero težjo in večjo terensko zverino. V prenesenem lovskem ali gozdarskem pomenu (lovci in gozdarji so pogosti kupci tega terenca): če so veliki terenci medvedi, torej močni, a nekoliko okorni, potem je Suzuki okreten in drobcen gams. Za tega se pa ve, da pripleza marsikam.

Takšen 'gams' sicer ni najbolj poceni (ali pa tako poceni, kot bi si želeli mi), saj po rednem ceniku stane 4.290.000 tolarjev (akcijska cena znaša slabe 4 milijone). Po eni strani je veliko, po drugi strani spet ne, saj je avto v resnici dobro izdelan in čisto krvni terenec z vso drago in robustno mehaniko. Lahko pa se potolažite tudi s tem, da Jimnyji kot rabljeni avtomobili dobro držijo ceno, torej boste na njem izgubili dokaj malo denarja. Sploh če upoštevamo dejstvo, da je na testu v povprečju porabil 7 litrov dizelskega goriva na 100 kilometrov, 1,5-litrski turbodizel niti ni požrešen. Avto sicer ne požene več kot do 140 km/h, kar ne govori najbolj v prid dolgim potovanjem. A po drugi strani za teren ponudi dovolj prožnosti in moči. Pri Jimnyju ima seveda to zadnje večjo težo. ■

Suzuki Jimny Cabrio 1.5 DDiS 4×4	
Cena osnovnega modela:	4.311.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.311.000 SIT

NAŠE MERITVE	
(T=5°C / p= 1000 mbar / rel. vl. 63 % /Stanje km števec: 6115 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	19,9 s
402 m z mesta:	20,8 s (103 km/h)
1000 m z mesta:	39,5 s (123 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h [IV.]:	12,6 s
80-120 km/h [V.]:	56,6 s

NAJVEČJA HITROST	
	136 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	47,8 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	7,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1461 cm³ - največja moč 48 kW (65 KM) pri 4000/min - največji navor 160 Nm pri 2000/min.	
Prenos moči: priklapljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/75 R 15 (Bridgestone Dueler H/T 684).	
Mase: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna masa 1500 kg.	
Mere: dolžina 3805 mm - širina 1645 mm - višina 1705 mm - prtljažnik 113-778 l - posoda za gorivo 40 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 130 km/h - pospešek 0-100 km/h ni podatka - poraba goriva (ECE) 7,0/5,6/6,1 l/100 km.	

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲	zabaven, prijetnega videza
▲	dobra terenska prehodnost
▲	robustna zasnova
▲	poraba goriva

▼	cena
▼	skopa oprema
▼	občutljiv senzor ABS (se hitro vklopi)
▼	udobje (je bolj dvosedežnik kot štirisedežnik)
▼	zmogljivosti na cesti

Končna ocena	
Jimny je nekaj posebnega med terenci. Je majhen, v določenih pogledih celo utesnjen, sicer pa strašansko zabaven in uporaben avtomobil. Verjetno se z njim ne bi odpravili na zelo dolgo potovanje, saj smo dandanes razvjeni z limuzinskim udobjem, zagotovo pa bi se z njim podali na avanturistično odkrivanje lepote slovenske in okoliške neobljudene narave.	