



Test: *MARUTI SUZUKI 800*

PRETEKLI ČAS

Indija, dežela sonca, čaja in riža, po dohodku na prebivalca pa v zadnji tretjini svetovnih držav. A tudi te, s krepko zamudo sicer, je zajela avtomobilomanija - želijo imeti svoj avtomobil.

Recepti te vrste so znani: stopiš k nekemu, ki ima in ki je pripravljen odstopiti. Tokrat je bil to Suzuki, ki je imel Suzuki alto, rezultat pa je licenčna proizvodnja tega modela z novim imenom. Vsaka licenčnost, naj gre za avtomobil ali kaj drugega, pa ima eno slabo lastnost: kdorkoli že daje, gotovo ne bo dal nečesa, kar je sveže. Maruti 800 je zgovoren dokaz za to.

Karoserijska škatlaste oblike je tisto, kar pri tem avtomobilu najprej opazimo. Hitrosti, ki jih dosega, in namen, kateremu služi, seveda ne zahtevajo oblin in okroglin in mnogim je prav taka oblika lahko všeč, pa vendar; leta kaže že na zunaj! Po drugi strani pa prav ta preprosta oblika in zasnova avta (spredaj prečno nameščen motor, pogon na prednji kolesi) omogočata odlično vidljivost iz avtomobila (po kateri prekaša prenekateri

**PRVI
TEST**



**Notranjost:
skromno**

sodobni avtomobil) ter dobro izkoriščenost prostora, kateri daje piko na i (kar) pet vrat.

Avtomobil(ček) je dolg le dobre tri metre in četrin in tudi par vrat na boku ne more povečati notranjega prostora. Omogoča le razmeroma dober dostop v notranjost. Tu pa je seveda prostor omejen. Tako na prednjih sedežih (kjer posebej grajam prekratek pomik vsaj voznikovega sedeža) kot na zadnji klopi, tako v širino kot v dolžino. Pravzaprav tudi v višino, ampak ta je še najbolj radočarna v primerjavi z drugima dvema merama. Že na prvi pogled, pa tudi potem, ko odprete kateregakoli od pokrovov ali vrat, je konstrukcija karoserije izjemno nežna. Če preskočimo poglavje o poskus-

nih trčenjih (crash-testih), to povzroča zelo slabo zvočno in toplotno izolacijo notranjosti. Tudi pri slednji ne moremo uporabiti pojmov, kot sta kakovost ali ergonomija: uporabljena plastika je iz slabega kakovostnega razreda, sedeži pa imajo prekratek sedalni del, prekratek pomik in so na daljši vožnji močno utrujajoči, čeprav so na pogled lični. Tudi varnostna pasova sta samo dva (le za prednja sedeža), s trdo vzmetjo za navijanje ter trdim mehanizmom za zapenjanje. Armaturna plošča je skromna. Vozniku pred očmi je sklop instrumentov, ki vsebuje merilnike hitrosti, goriva ter temperature hladilne tekočine motorja, števec prevoženih kilometrov in najnujnejše kontrolne lučke. Na desni strani tega sklo-

pa so (vrtljivi) vzvodi za nastavljanje gretja in zračenja, stikalo za tristopenjski (bravo!) ventilator ter vzvod za zapiranje dotoka zraka od zunaj (tudi bravo!). Zračenje in gretje na splošno zaslužita pohvalo. Povsem levo in na takem mestu, da so slabo vidna, so stikala za zadnjo megljenko ter za ogrevanje in brisanje zadnje šipe. Brisalniki prednje šipe so dvostopenjski, a žal brez prekinjevalnika, obrišejo pa presenetljivo velik del šipe, in to kakovostno.

Na sredini armature plošče sta odprtini za zrak, pod njima prostor za radijski sprejemnik in uro (pa tako poceni so tiste daljnovzhodne ure...), še niže pa sta vžigalnik ter pepelnik. Pred sovoznikom je le (po merah) skromen zaprt predal, sicer pa za kaj več tako ni prostora. Tudi volanski obroč in prestavna ročica sta iz cenene plastike; prvemu zaradi lahkotnosti vrtenja zlahka odpustimo njegovo pičlo debelino, prestavna ročica pa ukazuje (le) štiristopenjskemu menjalniku. Skromne širinske mere vplivajo tudi na namestitev pedal, ki so zelo blizu skupaj, poleg tega pa sta pedali sklopke in zavor (ta zato, ker zavore nimajo servoojčevalnika) zelo trdi. No, da so zavore brez servoojčevalnika, avtomobilčku, težkemu le sedemstopenjnajst kilogramov ne moremo zameriti, saj je bilo navsezadnje podtlačno zavorno pomagalo še ne dolgo tega (vsaj pri nas) velikokrat del luksuzne opreme. Spomnite se le fičkov in prvih stoenk. Zavore so pri marutiju dovolj učinkovite, saj so spredaj celo kolutne in se le težko pregrejejo. Vendar pa so na testnem avtu prijemale neenakomerno; to pa je bilo pri zaviranju



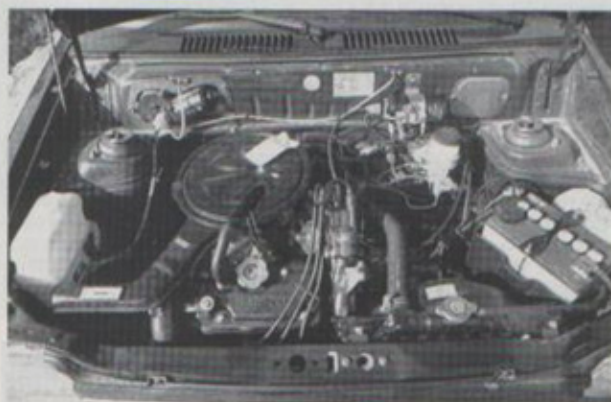


Poreklo: daljni vzvod

ob večjih hitrostih čuti kot močno tresenje celega avta, predvsem pa volanskega obroča.

Suzukijev trivaljni motor ima sicer uplinjač (in ročni čok) in je žal brez katalizatorja ter kakšne bolj kompleksne elektronike, kljub temu pa topel ali hladen brez težav v hipu vžge in se rad vrti tudi v višjih območjih, porabi malo bencina, zaradi uplinjača pa je odzivnost motorja odlična. Menjalnik odlikujejo natančni in kratki gibi, izračunan pa je (motorni moči primerno seveda) predvsem za mestno vožnjo. Osemsto kubikov ter 28 kilovatov (35 KM) motorja je dovolj, da zmore maruti 800 v drugi prestavi 61 kilometrov na uro, v tretji prestavi 100 kilometrov na uro, hkrati pa v prvih treh prestavah ponuja zmerno živahnost, prepotrebno za hitre odzive v mestni gneči. Tako do 40 kilometrov na uro pospeši že v štirih, do 60 pa v osmih sekundah. Četrta prestava je nekoliko daljša in v njej maruti seveda doseže svojo največjo hitrost. Mi smo mu izmerili največ 126 kilometrov na uro, kar je štiri kilometre na uro manj, kot obljublja tovarna, vendar to bistveno ne spremeni splošne slike o avtomobilu. In ker doseže največjo hitrost prav okrog tistih vrtiljev, kjer motor daje največjo moč, tovrstne dolgotrajnejše obremenitve niso priporočljive. Če se pri tem spomnimo še na neudobne sedeže, se utegne "potovanje", daljše od ene ure, sprevreči v močno utrujajočo zgodbo, tako za voznika kot za (največ tri) sopotnike. Tudi os-

Avtomobil(ček) je dolg le dobre tri metre in četrt.



Motor in menjalnik: trije valji, štiri prestave



Prtljažnik: povečljiv do 1000 litrov

novna prostornina prtljažnika (160 litrov, resda pa povečljivih na dobrih 1000 l) ne daje upanja na prevoz več kot enega kovčka, pa še ta ne sme biti prevelik. Vse skupaj je le še dokaz več, da je maruti 800 namenjen predvsem mestu ter kratkim vožnjam.

Tudi podvozje marutija je povsem kos njegovim celotnim zmogljivostim. Kratak avto še nikoli ni bil zelo udoben. Tudi ta medosna razdalja je dolga le dobra dva metra, to pa je vzrok, da je avto občutljivejši na cestne valove, naj bodo kratki ali dolgi. Dvanajststoletne gume majhnega obsega so zelo občutljive na cestne (udarne) luknje, predvsem na večini makadamskih cestišč. Zaradi prednjega pogona nos vozila v ovinkih in pri večjih hitrostih (po pričakovanju) sili navzven, kar zlahka nadzorujemo z majenkostnimi dodajanja volana. Zlahka pravim zato, ker je sukanje volanskega obroča pri vseh hitrostih ne glede na podlago zelo lahkotno opravilo, kolesa pa ubogajo že na najmanjši voznikov ukaz.

Kljub nekaterim dobrim lastnostim ni moč prezreti, da je maruti 800 avtomobil od včeraj, in tega tudi ne skriva. Vendar je tudi "pretekli čas" v Sloveniji še močno aktualen; v poplavi vsega mogočega, kar vozi po naših cestah, z nekaterimi lastnostmi gotovo prednjači, pri vsem skupaj pa je dodaten čar tudi njegova cena.

**Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: trivaljni - štiristaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtilna in gib 68,5 x 72,0 mm - gibna prostornina 796 kubikov - kompresija 8,7:1 - največja moč 26 kW (35 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 32,7 kW/liter (44,0 KM/liter) - največji navor 56 Nm pri 2500/min - ročni gred v 4 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - dvojni podotočni uplinjač z ročnim čokom - magnetni vžig - vodno hlajenje 4 litre - motorno olje 3 litre - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 500 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,580; II. 2,170; III. 1,330; IV. 0,900; vzvratna 3,360; diferencial 4,350 - platišča 4J x 12 - gume 145/70 SR 12 michelin MXL, kotalni obseg 1,60 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 24,5 km/h

Voz in obese: kombi/minuzina - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokolne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3300 mm - širina 1410 mm - višina 1400 mm - medosna razdalja 2170 mm - kolotek spredaj 1215 mm, zadaj 1200 mm - rajdni krog 8,8 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (kolalci) spredaj 1180 mm, zadaj 1180 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 830-960 mm, zadnja klop 820-690 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljajnik (normno) 160/1050 litrov - posoda za gorivo 30 litrov

Teže: prazno vozilo 715 kg - dovoljena skupna teža 1030 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 130 km/h - pospešek 0-100 km/h: ni podatka - poraba (ECE): 5,5/-/6,9 litra bencina super (98 ROZ) na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

126 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 8,0 s

0 - 80 km/h 14,1 s

0 - 100 km/h 24,5 s

1000 m z mesta:

42,7 s (111 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

44,2 s (108 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60 58,8 km/h

80 78,5 km/h

100 98,4 km/h

120 117,9 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:

8,1 litra/100 km

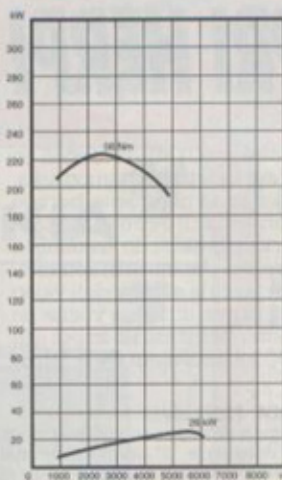


DIAGRAM MOTORJA

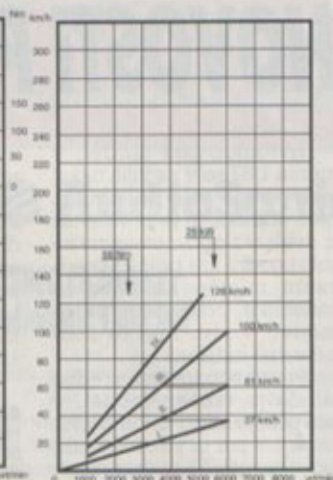


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- vidljivost
- lahkotnost volana
- okretnost, rajdni krog
- motor
- poraba goriva

Grajamo

- zastarela oblika
- materiali v notranjosti
- sedeži, prostornost
- tresenje zavor

Cena

SIT 798.600
(Globus, Ljubljana)

Končna ocena

Maruti 800 ne skriva ambicij: predvsem zaradi majhnosti, okretnosti in ugodne cene želi postati tretji, drugi (ali pa celo prvi) avtomobil pri hiši, res pa je, da ne ponuja nikakršnih tehnoloških novosti. Glede na ceno pa to niti ni prevelik greh.