



Suzuki maruti 800

Suzuki via maruti do jugoslovanskega kupca – tako bi lahko rekli za bližnjo prodajo indijskih avtomobilov, izdelanih po licenci znanega japonskega izdelovalca malolitrskih vozil. Maruti 800 – mestno vozilo, morda pa celo več kot to je sedaj končno tu, za dinarje na voljo našemu kupcu in pripravljen, da osvoji ljubitelje ekonomičnih, dovolj prostornih, lepo oblikovanih »konzerv«.

Medtem ko pišem tele vrstice po temeljitem preizkusu indijskega vozila (indijski je 20 odstotkov, 80 odstotkov pa japonski), še ni gotovo, kdaj bodo naši zvezni organi dovolili njegovo prodajo na domačem trgu, kajti novi predpisi zahtevajo, da je treba najprej opraviti homologacijo. Verjetno šele na jesen, do takrat bo, upamo, vsak uspel opraviti svoj del posla. Generalnemu zastopniku, beograjski Balkaniji gre zahvala, da smo imeli priložnost po beograjskem salonu avtomobilov odmeriti konurenčne možnosti novinca na našem trgu.

Maruti sodi med lepo izdelane automobile, nekakšno diplomsko delo oblikovalcev na temo: kako izkoristiti prostor v avtomobilu, dolgem 3,300 m, širokem 1,410 m in visokem 1,405 m? Za japonske dizajnerje to ni bilo kdove kakso zahtevna naloga, prav tako ne, kam in kako postaviti trivaljni motor. V naši reviji št. 12 smo predstavili Subaru Rex SDX, to pa je

PO MERI NAŠEGA ČLOVEKA

Štiri vrata v mini avtomobilu – Prodaja bo potekala za dinarje – Izredno prikladen za mestno vožnjo



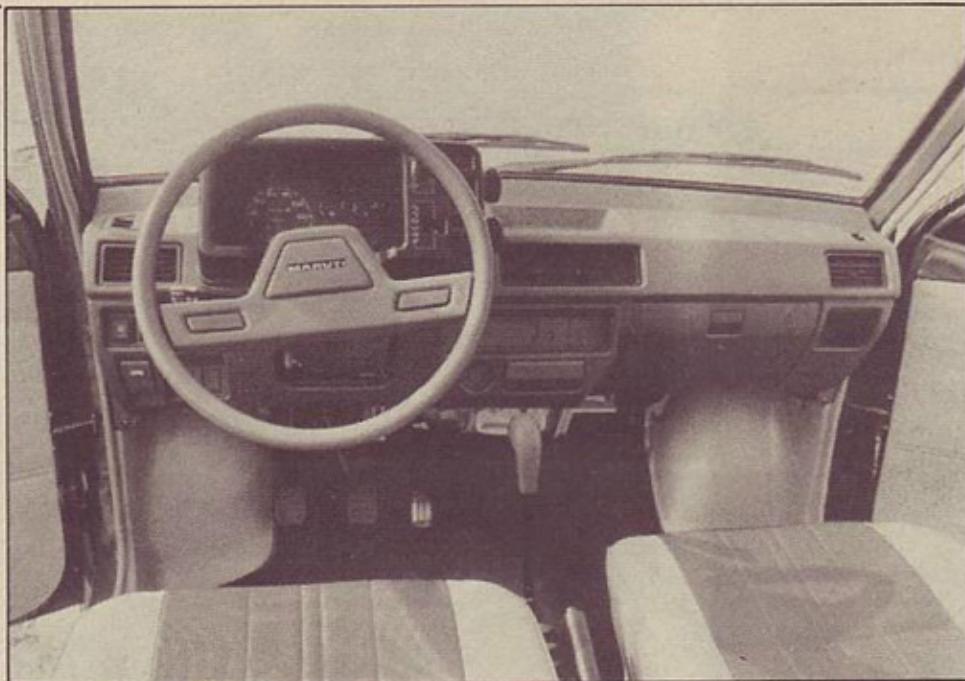
razred, v katerega sodi tudi maruti 800, in za obe vozili, razen nekaj podrobnosti, velja isto, kar se tiče rešitve notranjosti.

Pri Suzukiju so skrbno odmerjali prostor, tako da se enako udobno počutijo potniki na vseh štirih sedežih. Da, samo štirje sedeži, kajti z obremenitvijo ne gre pretirati, čeprav se zadaj v sili lahko stisnjejo tudi tri sloke osebe. Pomembnejše pa je, kako je z višine. Na zadnjem sedežu se je znašel tudi človek, visok 190 m, in uspel med teme glave in strop zriniti se dva prsta. Bili smo tudi navdušeni, ko smo ugotovili, da s koleni ne bo pritiskal v ledvica voznika pred seboj, ki si je sedež prilagodil po želji. Za prtljago je ostalo prostora bore malo, na primer za tenak kovček ali dve potovalki. Če pa podremo naslonjalo, dobimo že kar nekaj prostora (žal naslonjalo ni dodeleno), toliko, da v vozilo spravimo predmet, visok 74 cm, dolg 108 cm in prav toliko širok. Razmak med zadnjima vratoma je 118 cm. Zadaj torej ne moremo postaviti postelje, zato pa tja lahko zbašemo kompletno prtljago z gumastim čolnom in motorjem za dva potnika.

Pri marutiju 800 še posebej navdušuje to, da so vrata široka, visoka in da se dovolj na široko odprejo (približno 40 stopinj), zaradi česar je vstop v vozila zares udoben. Vsa vrata se zapirajo natančno in brez potrebnega loputanja. Vrnilo se k voznikovemu sedežu. To ni kakšno posebno doživetje. Deleže nekako asketsko, saj je izdelan iz skrbno odmerjene količine materiala (več prostora in manjša teža), preoblečen je v umetno usnje, toda na veliko presenečenje se na njem izredno udobno sedi. S svojega položaja voznik ne vidi niti prednjega niti zadnjega dela vozila, kar pa za te vrste vozilo niti ni pomembno. Pred voznikom je vpadljivo velik obroč volana (boljši bi bil volanski obroč od fička ali fiata 126), s katerim prek zvobodne doseže velik obrat kolesa, tako da celo tisti vozniki, ki so po desetkrat delali praktični del vozniškega izpitja, odkrijejo, da znajo odlično parkirati.

Na skromni armaturni plošči je merilnik hitrosti, količine goriva in termometer. Ima pa zato celo vrsto odprtin za ventilacijo, celo usmerjevalnike zraka za okna. Ob trohitrostnem ventilatorju pride v kabino velika količina zraka. Japonci so si izmisliли tudi poceni in praktično rešitev za vgradnjo tistega, česar ni v avtomobilu. Predvidena mesta za vgradnjo radija, vžigalnika in stikala so že vtisnjena v plastiko in je treba samo odlomiti plastiko z že oblikovanih odprtin.

Različica marutija 800, ki smo jo imeli na testu, je očitno oskrbljena opremo, kajti če dvignete pokrov motorja, boste zapazili veliko neizkorisčenih priključkov. Med drugim je mogoče priključiti tudi klimatske naprave. Da ne bi izpadli povsem skupški, je na zadnjih vratih steklo z grelnikom (brez bri-



Skromno opremljena armaturna plošča

salnika), ima pa desno zunanje ogledalo. No, za svoj denar ga lahko po mili volji opremljate v sodnejši Grčiji. Zaradi konkurenčnosti na našem trgu je vozilo oskrbljeno, podobno kot Ford Escort ali Mazda in ostalih različic.

Marutijeva školjka ni širša od zunanjih robov gum. Kolesa so skoraj v samih kotih, kar pomeni, da je medosna razdalja do skrajnosti izkorisčena. Školjka, ki v zadnjem delu spominja na fiat uno, ima veliko steklenih površin, dobro vidljivost in veliko zračnost. Če boste kupili to vozilo, naj bo vaš prvi strošek nakup pregrinjal z ličkanja za prva sedeža.

OZEK, TODA LEGA DOBRA

Maruti 800 ima izredne enostavne rešitve vzmetanja. Sprejaj so

enojna vodila z vijačnimi vzmetmi, zadaj tega prema z enim vzmetnim listom in teleskopskim blažilnikom. Kolesa imajo gume 5.65-12, ki se pa vizualni plati ne vključujejo dobro v format karoserije.

Trivaljni motor, prostornine 796 kubikov in 39.5 KM pri 5500 vrtljajih, vžge na prvi zavrtljaj ključa. Tudi reakcija na pritisk pedala za plin je takojšnja. To je pravo vozilo za tiste, ki želijo vedno prvi speljati s semafora. Poln plin spreminja podoben hrup kot pri wartburgu in tresljaji, ki jih povzročajo trije bat. Kajpak, nihče vas ne sili, da v prvi prestavi potegnete do 35 km/h, drugi do 60 km/h, to je pač davek na divjanje s takšnim avtomobilom. Hitra reakcija uplinjača na pritisk pedala deluje tudi v obratni smeri, ko pedala spustimo, kar se odraža v močnem zaviljanju. Takšen način vožnje daje zadovoljstvo vozniku, nikakor pa ne potnikom v avtu. Tako so potniki po vožnji na avtocesti, ko je vozilo zlahka dosegalo 120 km/h, radovedno pokukali pod pokrov motorja in kar niso mogli verjeti, ko so zagledati tako majhen motor. Eden od njih je takole komentiral: "Tako majhen motorček, kot pri kakšnem motociklu, pa tako sijajno vlečel". In zares, s takšno hitrostjo je mogoče voziti, ne da bi utrujali sebe in motor. Pri tem pa moramo upoštevati še to, da je bilo vozilo, ki smo ga preizkušali, povsem novo, saj je imelo za seboj vsega 74 km.

Marutijev štiristopenjski menjalnik je imeniten. Prestavljanje teče gladko, hodi je kratek, še posebej pri preseneča natančnosti pri prestavljanju iz druge v prvo prestavo, ki je takšna kot pri avtomobilih najvišjega razreda. Avtomobil smo med preizkušnjo vozili po najrazličnejših cestah in ugodovili, da podobno kot fiat uno, opel kadett in drugi boljši avtomobili dosledno registrira vse neravnine na cesti. Kratka medosna razdalja in majhna kolesa s pritiskom 2 bar v gumenih so razlog, da je vožnja na valovitem asfaltu precej "staccato", zato pa se na gladkem asfaltu ne razlikuje od vožnje v limuzini. Med vožnjo po klancih navzgor dobi motor rezek zvok, ki pa ni takšen, da bi motil med dolgotrajnejšo vožnjo po planinskih poteh. Izpušni sistem ima dva dušilnika.

Kolutne zavore na prednjih kolesih tudi brez servo naprave dobro zaustavljajo vozilo, tudi kadar je polno obremenjeno.

V dežju se je izkazalo, da sta brisačnika učinkovita (hitra), zadnja šipa pa se ne umaze prehitro, če upoštevamo odsek nadzorni del brez spojlerja.



Dovolj prostora na zadnjem sedežu



DRAGA ZASNOVA

Maruti je nenavadna kombinacija novih in starih rešitev. Bodeti lastniki tega avtomobila mora vedeti, da sta žarnici sočasno tudi žarometa. Kaj to pomeni? Pomeni to, da je treba v primeru, če odpove žarnica, zamenjati celoten žaromet! draga rešitev, mar ne? V razdelilniku so platine, bencinska črpalka pa je stare konstrukcije, kar pomeni, da je razstavljava, saj jo skupaj držijo vijaki. Še ena podrobnost o žarometih: dajeta simetričen snop luči in ne asimetričen, kot je navada pri nas, a treba je reči, da sta zelo učinkovita. Običajno šala na račun treh valjev v motorju pravi, da ima lastnik takšnega vozila vedno eno svečko v rezervi. Poenostavljeno servisiranje tega motorja je dobra stran marutija 800, saj je motor dostopen za vse vrste popravil, dobro je edinole imeti poseben zglobovni ključ za zamenjavo svečk, sicer je treba sneti masko hladilnika.

V nekaterih elementih maruti lahko konkurira našemu yugu. Na

primer, prednost je v tem, da ima 5 vrat, čeprav je 19 cm krajiš, ozj 13 in višji za 1,5 cm, čeprav ima

krajsko medosno razdaljo, manjši koletek in je lažji za 105 kg. Ne smemo pa pozabiti, da je yugo



S prevračanjem sedeža dobimo veliko prostora

Tehnični podatki

Motor: trivaljni – vrstni – štirikotni – nameščen prečno pred prednjim premem – vrtlina in hod 68,5 x 72 mm – kompresija 8,7:1 – gibna prostornina 796 kubikov – največja moč 29,5 kW (39,5 KM) pri 5500/min – največji navor 59 Nm pri 2500/min – ročična gred v 4 ležajih – odmična gred v glavi (zobati Jermen) blok iz lahke litine – uplinjač mikuni solex – vodno hlajenje – akumulator 12 V 30 Ah, alternator 40 A.

Prenos moči: motor spredaj

poganja prednji kolesi suha – enolamelna sklopka – sinhroniziran menjalnik štiristopenjski, ročica menjalnika na podu – prenosna razmerja: I. 3,585, II. 2,116, III. 1,33, IV. 0,900, vzvratna 3,363 – platišča 4 J x 12, gume 5,65 – 12 4 PR.

Voz in obese: kombi-limuzina – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi posamično obeseni z enojnimi vodili, višajčnimi vzmetimi in prečnim stabilizatorjem – zadaj je tega prema, listnate vzmeti in teleskop-

ski blažilniki – zavore spredaj kolutne, zadaj bobnaste, dvo-krožni sistem – mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 3,300 m – širina 1,410 m – višina 1,405 m – medosna razdalja 2,175 m – koletek spredaj 1,215 m, zadaj 1,200 m – rajdn krog 8,8 m – posoda za gorivo 30 litrov – teža praznega vozila 620 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 130 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 20,5 sek – poraba po ECE: 5/7,7/6,4 litra super bencina na 100 km.

registriran za 5 oseb, dasiravno vožnja s petimi ljudmi v njem ni najbolj udobna. Medtem ko je treba vrata močno butniti, se pri marutiju zapirajo brez napora. Toda tako, kot je Zastavi uspelo zapraviti nekaj, kar je Fiat naredil odlično, tako tudi Maruti ni dosleden pri izvajanju Suzukijevih načrtov. Finalna obdelava ponekod zašepa, na podu je, na primer, zmečkan ponjava namesto lepo oblikovanega tepiba, v tem smislu je naš yugo boljši. Tudi guma zadnjih vrat ni najbolj natančno vstavljenja, pa zato vratna ne tesnijo najbolje.

Upoštevati je treba tudi dejstvo, da je maruti po vseh značilnostih »nacionalni« avtomobil, mnogo bolj kot naš yugo. Zato tudi lahko njegove lastnosti, opremljenost in tehnične značilnosti, kot tudi enostavnost servisiranja, ko vse skupaj postavimo pod drobnogled, ocenimo pozitivno.

NAŠE MERITVE

Maruti 800 je provokativni avtomobil. Na neki način zahteva hitro vožnjo, saj se motor hitro vrti, takoj reagira na pritisik pedala za plin in povsem človeško je, da smo izkoristili, kar ponuja. Poraba med mestno vožnjo je zato tudi dosegla 7 litrov na 100 km, kar je nekaj več od tovarniških podatkov – 6,4 litra. Ampak, saj vemo, da je vožnja v mestu povsem relativna stvar in v veliki meri odvisna od drugih voznikov.

Izmernili smo tudi pospeške, za katere smo že zapisali, da so dobre. Z mesta do 60 km/h je porabil 8,27 sekunde, do 80 km/h 13 sekund, 20 100 km/h 20 in od 80 do 120 km/h 23,11 sekunde. Največja hitrost je 130 km/h, kolikor zagotavlja tudi tovarna. Toda ponovimo: vozili smo še ne utecen avtomobil, ki po našem prepričanju ni imel za seboj niti poštov servisni pregled.

Prepričani smo, da čakajo maruti 800 nekatere izboljšave v notranjosti (če bo to vaš uvoznik zahteval). Suzuki namreč v svoji izdaji z imenom alto ponuja veliko več od indijske tovarne.

Uvoza teh avtomobilov, kakršni so na našem trgu zelo iskani, se je lotila Balkanija in obljublja uvoz celo 1000 vozil letno. Za toliko vozil bo tudi na voljo dovolj servisov in rezervnih delov. To je pomembno, še bolj pa to, da naj bi bila njegova cena 15,500.000 dinarjev. Da, niste se zmotili, maruti bo na prodaj za dinarje in k tej vsoti je treba pristeti samo še stroške registracije vozila. Zastopnik je v to ceno vračunal tudi približno inflacijo, in upajem, da bo poleti tudi ona na počitnicah.

MIROLJUB NIKOLIĆ
foto DRAGAN JOVANOVIĆ