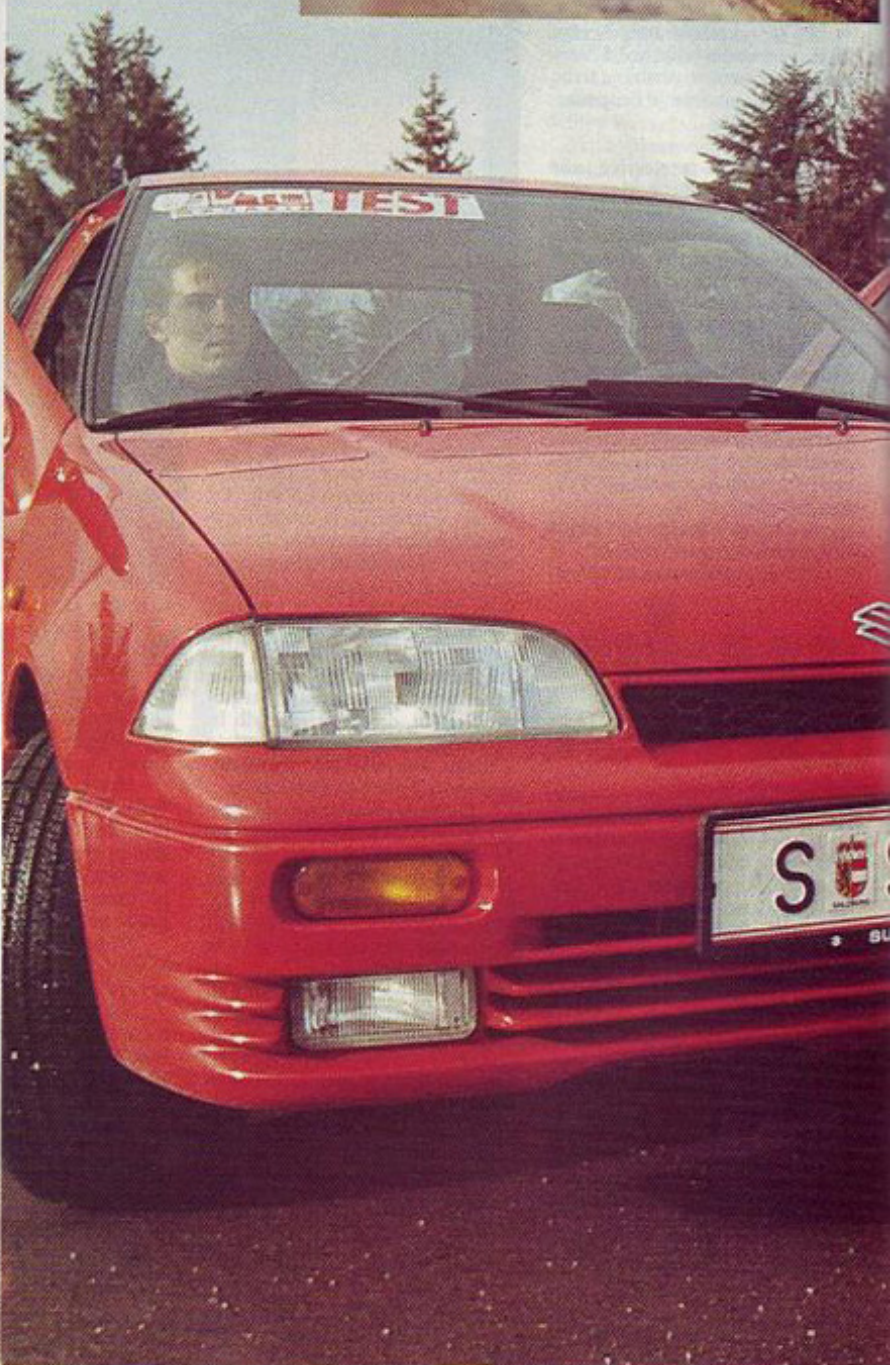


## Vzporedni test

SUZUKI SWIFT 1.3 GTi  
SUZUKI SWIFT 1.3 GL  
SEDAN

# AVTO, MOTOR IN ŠPORT

Naj bo z ljudmi tako ali drugače, primerjave so nam "v krvi". Primerjamo dogodke, ljudi, stvari, pa naj bodo ti med seboj povsem različni ali pa zelo podobni. Trudimo se, da bi bile primerjave karseda objektivne, pa vendar nam to redko povsem uspe. Zelo pogosto, ali pa vsaj pred nakupom, primerjamo tudi avtomobile. Pri AVTO MAGAZINU nam je bila tokrat iztočnica beseda "swift".









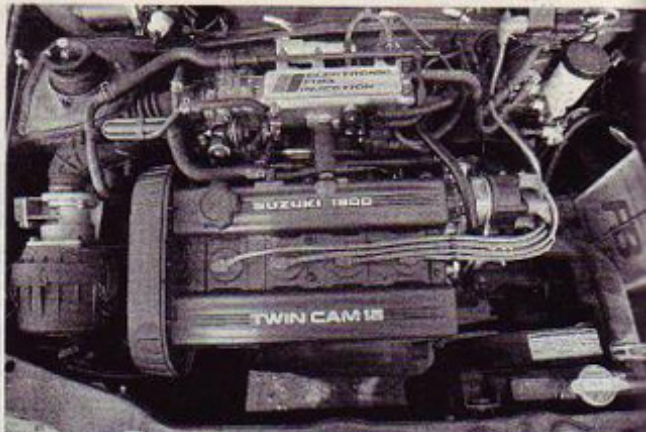
## Vzporedni test

Neverjetno, kako leta tečejo; dobrih deset let že poznamo Suzukijev model swift. V tem času se je kupcem v Evropi, pa tudi čez veliko lužo, močno priljubil: majhne zunanje mere, zmerna cena ter (še vedno) simpatična oblika. Preprosto, a učinkovito. Zaradi tega ima avtomobil uspeh.

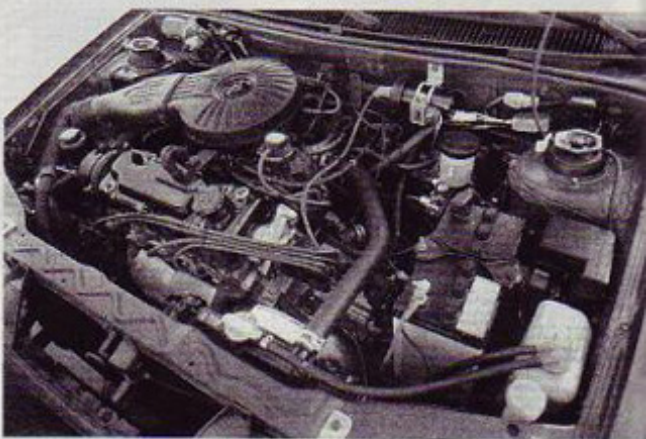
Suzuki swift je na voljo kot kombilimuzina ter kot klasična limuzina in preskusili smo obe različici. Prvo je poganjal 1,3-litrski motor s štiriventilsko tehniko v glavi, drugo pa motor enake prostornine, a le z dvema ventiloma za vsak valj in zato tudi z bistveno manjšima navorom in močjo. Predvsem zaradi različnih motorjev imata ti dve različici zelo malo skupnega: le ime in nekaj karoserijskih delov. Model GTi ima, kot se za tovrstne avtomobile spodobi, le en par bočnih vrat, limuzina pa streže z lažjim dostopom k zadnji klopi po zaslugi (skupaj) štirih vrat. Če je "spredek" skoraj enak, je zadek primerjanih swiftov povsem različen. Seveda: limuzina oziroma sedan, kot se uradno

(po ameriškem izrazoslovju) temu strokovno reče, je petintrideset centimetrov daljša - približno toliko meri pokrov ločenega, a po zaslugi prekuljive in deljive zadnje klopi povečljivega prtljažnika. Skupaj s spremenjenimi lučmi daje povsem drugačno podobo kot športno naravnani model GTi. Še bolj je ta razlika opazna z boka, saj naredi drugačen zadek različico sedan zaradi večjih mer (tudi medosna razdalja je za deset centimetrov daljša) odraslejšo.

Precejšnja razlika je tudi v potniškem prostoru. Kljub enaki armaturni plošči (no, GTi ima kakšno stikalo več) gre za dva povsem različna avtomobila. K šibkejšemu motorju spada merilnik vrtljajev z razponom do osem tisoč, k močnejšemu pa do devet tisoč petsto motornih vrtljajev, ampak razpona sta obakrat nesmiselno velika, saj elektronika prekine "vzpenjanje" motorjev že pri 6500 oziroma 7500 vrtljajih v minuti. Različica GTi je opremljena z volanskim obročem čedne oblike in ugodnega pre-



Motor: enaka osnova, druga nadgradnja (zgoraj GTi)







**Vidna razlika: zadek, pokrov prtljajnika**

**Klasičen zadek, prekucljiva zadnja klop**



mera ter z odličnimi sedeži. Ti imajo visoko naslonjalo združeno z zglavnikom, sedalni del je dovolj dolg in, enako dobro kot naslonjalo, bočno oprijemljiv. To, o sedežih in volanskem obroču, za različico sedan ne velja! Obroč je pretanek, sedeži pa so premečki in slabo oprijemljivi. Tudi kakovost izdelave notranjosti nasploh ni zadovoljiva in daje vtis kakovostne ravni vzhodnoevropskega avtomobila.

Prenovljena armaturna plošča je sodobnejše oblike in pregledna. Žal so nekatera stikala (na primer za zadnjo meglenko) dokaj odročna, prav

Prav nerodni in odročni so tudi notranji vzvodi za zaklepanje vrat: če želite pri sedanu odkleniti zadnja vrata, morate obvladati nekaj telovadnih gibov, da zatiče sploh dosežete, saj swifta nista bila opremljena z osrednjima ključavnicama. Ko pa vam uspe vrata odkleniti, je dostop k zadnji klopi, v primerjavi s športnikom močno olajšan. Dvoje bočnih vrat nikakor ni v prid sedanju v drugo vrsto, samodejni pomik prednjega desnega sedeža v primeru, ko je naslonjalo zvrnjeno, pa ga le rahlo omili.

Pod enakima prednjima



**Zadnje luči in odbijač: nekaterim je bolj všeč stari model**

nasprotno pa sta obvolanski ročici zelo pri roki. Vse pohvale zaslužita tudi zračenje in ogrevanje notranjosti. Žal pa sta bila tako GTi kot sedan zelo skopo opremljena. Prvi je imel sicer električno pomični prednji šipi ter zunanji ogledali, pa nič več kot to. Niti ogledala v senčniku za sopotnika(-co)!

pokrovoma sta (do neke mere) enaka tudi motorja. Razlikujeta se v glavah, saj ima GTi dve odmični gredi, ki krmilita šestnajst ventilov, sedan pa eno odmično gred in osem ventilov. Za večje zmogljivosti ima GTi tudi večtočkovni vbrizg namesto enotočkovnega. Tako je razlika v moči 24 kW (30 KM),





kar se seveda pozna, saj je GTi veliko bolj poskočen in živahen, malo pa k temu prinese tudi njegov kratek menjalnik. Motor GTi se rad vrti vse do vklopa elektronskega prekinjevalnika, menjalnik je natančen in hiter (a žal s predolgo ročico in zato s predolgimi gibi) in vožnja je lahko športno uživaška. Sedan je njegovo nasprotje; veliko šibkejši motor, daljši menjalnik in večja dolžina (zgodbo o sedežih ter vo-

je trše. Zato je nagibanje v ovinkih manjše, lega pri velikih hitrostih boljša, čuti pa se vsaka neravnina na tleh. Za oba je značilna potreba po dodajanju volana v ovinkih; čim večja je hitrost, bolj je treba dodajati volan in to velja za ugodno rešitev, dokler gume lahko primejo cestišče. Kratka medosna razdalja pri GTi je prednost na zelo ostrih ovinkih, bolj neposreden volan pa bi to še izboljšal.

*Če je "spredek" skoraj enak, je zadek obeh swiftov povsem različen.*

lanskem obroču že poznamo) zadovoljujejo vsakdanje normalne družinske vožnje, tudi dopustniške, kar ga uvršča med izrazito "civilne" avtomobile. Priganjanju v višje vrtljaje motor ni naklonjen in na to opozarja s svojo hrupnostjo.

Oba swifta "sedita" na geometrijsko enakem podvozju, le da ima GTi tudi zadnji stabilizator; njegovo vzmetenje pa

Suzukija na testu sta bila torej kljub enemu imenu popolnoma različnih značajev. Oba, klasično limuzinski sedan in športno nastrojeni GTi, pa sta le slaba polovica ponudbe swiftov, ki jim tolikšen uspeh očitno prinaša izpolnitev gesla: za vsakogar nekaj!

Tekst VINKO KERNC  
Foto: MATEJ DRUŽNIK



**Notranjost: pregledno, a monotono in plastično (zgoraj GTi)**





## Naše meritve

**Največja hitrost:** 1.3 GTi 190 km/h (V.) 1.3 GL sedan 161 km/h (IV.)

## Pospeški:

0- 60 km/h	4,4 s	5,5 s
0- 80 km/h	6,8 s	8,6 s
0-100 km/h	9,7 s	13,5 s
0-120 km/h	14,0 s	21,0 s
0-140 km/h	20,5 s	33,6 s
0-160 km/h	30,2 s	-

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,3 s	41,4 s
	(155 km/h)	(129 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,1 s	46,7 s
	(137 km/h)	(110 km/h)

## Zavorna pot:

od 100 km/h 50,7 m 55,3 m

## Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično	
60	56,6 km/h	58,8 km/h
80	76,1 km/h	77,6 km/h
100	95,0 km/h	97,6 km/h
120	116,4 km/h	116,7 km/h

## Poraba goriva:

testno povprečje 10,8 l/100 km 9,1 l/100 km

## Tehnični podatki

SUZUKI SWIFT	1.3 GTi	1.3 GL SEDAN
motor (zaznava/namestitev)	štirivaljni, štiristopenjski vrstni/spredaj, prečno	
vrtnina in gib (mm)	74,0 x 75,5	
glina prostornina (ccm)	1299	
kompresija	10:1	9,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	74/101 pri 6450	52/71 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	113 pri 4950	101 pri 3500
odmična gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)
št. ventil. za valj/št. ležajev roč. gredi	4/5	2/5
polnjenje z gorivom, vžig	el. večročni, vbrizg, elektron. vžig	el. motorč. vbrizg, el. vžig
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)/pogon	5/spredaj	
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trkotna prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	posamične obese, poševna vodila s pomožnimi prečnimi vodili, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator (GTi)	
zavore spredaj	kolatne (notranje hlajene) servo	kolatne, servo
zavore zadaj	kolatne, servo	bobnaste, servo
volan/št. zavrtiljajev	z zobato letvijo: 3,5	
platišča	5,5J x 14	4,5J x 13
gume	165/65 R 14 M+S (senzorji tip pipi)	155/70 R 13 M+S (senzorji tip pipi)
teža praznega vozila (kg)	850	840
medosna razdalja/koloteka(s/z) (mm)	2265; 1365/1340	2365; 1365/1340
dolžina x širina x višina (mm)	3745 x 1575 x 1350	4095 x 1580 x 1380
prtljažnik (litri)	160/1200	324
posoda za gorivo (litri)	40	40
največja hitrost (km/h)/prestava	188/V.	165/V.
pospešek 0 - 100 km/h (s)	9,5	13
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,7/7,2/7,9	4,7/6,2/6,5
vrsta goriva (bencin)	neovinseni bencin super	

## SUZUKI SWIFT 1.3 GTi

## Hvalimo

- volan, sedeži
- živahen motor
- natančen menjalnik
- lega na cesti

## Grajamo

- skromna notranjost
- skopa oprema
- nekatera stikala odročna
- slabi brisalnik

## Hvalimo

- solidne zmogljivosti
- velikost prtljažnika
- preglednost iz vozila
- poraba bencina pri zmerni vožnji

## Grajamo

- sedeži, volanski obroč
- površna izdelava
- skopa oprema
- prožnost

**Cena** ATS 178.104  
(Wolf in partnerji d.o.o., Ljubljana)

**Cena** ATS 155.224  
(Wolf in partnerji d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Suzuki zna narediti majhen avtomobil, kar dokazuje tudi uspešnost modela swift. Čeprav je že precej v letih, je oblikovno še vedno privlačen, kljub prenovi (tudi notranjosti) pa je potniški del zelo skromen. Glede na število različic med njimi ni težko izbrati ustrezne, seveda le, če vas zanima majhen avtomobil.