

Vozili smo: SUZUKI SWIFT 1,3 GTi

POPER V NOSU

Beseda swift pomeni po angleško uren, hiter. Pri Suzukiju so tako poimenovali avto. Posebno ko gre za različico 1,3 GTi, boljšega imena zanj niso mogli izbrati!

Suzukijev avtomobilizem se je začel – ob že dobro utrjeni motociklistični slavi – z majhnimi terenci SJ. To je zganilo ameriški General Motors, da je z desetodstotnim deležem pospešil razvojno dinamiko te japonske firme: tako sta nastala osebna avtomobila alto in swift.

Zdajšnji swift je že druga generacija suzukijev s tem imenom: od

jeseni 1988 je karoserija večja, podvozje pa temeljitejše. Ob tem je različica GTi hišna posebnost; navkljub samo 1,3-litrskemu motorju je najmočnejši suzukijev avtomobil, močnejši od swifta s podobnim, a 1,6-litrskim motorjem v nosu.

Swifta 1,3 GTi ni mogoče prezreti. Še vedno razmeroma majhen avtomobil, največkrat živordeče,

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 74,0 × 75,5 mm – gibna prostornina 1299 kubikov – kompresija 11,5:1 – največja moč (JIS) 85 kW (115 KM) pri 7500/min – največji navor 110 Nm pri 6500/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (hitachi) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 38 Ah – alternator 700 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,416; II. 1,894; III. 1,375; IV. 1,030; V. 0,870; vzvratna 3,272; diferencial 4,105 – platišča 5J × 15 – gume 175/60 HR 14 (dunlop)



Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševno in prečna vodila, vijolčne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,710 m – širina 1,585 m – višina 1,350 m – medosna razdalja 2,265 m – kolotek spredaj 1,365 m, zadaj 1,340 m – rajdni krog 9,2 m – teža praznega vozila 790 kg – dovoljena skupna teža 1190 kg – prtljajnik (tovarna) 252/526 litrov – posoda za gorivo: 40 litrov

Zmogljivosti (naše meritve): največja hitrost 198 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,9 s – poraba goriva (testno povprečje): 9,4 litra bencina super na 100 km



črne ali bele barve, je temeljito obrobjen s spojlerji pod nosom in zadkom ter z obrobami pragov. Nos je obel in potlačen, približno takšen kot pri Citroënu AX. Prednji spojler, ki je del odbijača, je izrezan zaradi hlajenja zavor, hlajenja motorja ter vgrajenih utripalk in meglenk. Ohišji električno vodenih zunanjih ogledal sta enake barve kot karoserija. Vrata so troja: dvojna široka na bokih in izdatno zastekljena, in tretja, s previsokim izrezom na zadku. Z boka sta značilna skoraj vodoraven spodnji okenski rob in rahlo »padajoča« streha. Obline so namenili še zadnjima bočnima oknom, katerih stekli se odpirata navzven, daleč čez vidna izreza, pa tudi komaj opazno izbočenim blatnikom nad široko in nizko obutimi kolesnimi platišči.

Zaradi zunanjih mer je swift GTi majhen, po celotnem videzu pa močno napadalen avtomobil. Temu primerna je tudi njegova notranjost: s športno temeljitima in zares dobrima prednjima sedežema, z arogantnim (tri dvojne prečke, zajeten sredinski del) volanskim obročem, s paličasto ter dovolj kratko in »hitro« prestavno ročico, z japonsko običajno, a bogato opremljeno armaturno ploščo (vključno stikala, preglednost in zasenčenost) ter z dovolj skrbno odmerjenimi razdaljami med pedali in drugimi napravami (če pri tem zatisnemo oko zaradi rahlo previsokega voznikovega sedeža.

Sedanje na zadnji klopi je bolj teoretično in namenjeno otrokom: zmanjkuje prostora za kolena in za glavo, dostop je (spet po japonsko) možen le mimo drsno-odmičnega in na pol zlozljivega desnega prednjega sedeža, širok pa swift tudi ni toliko, da bi bil lahko pravi petsedežnik. Pač pa je zadnja klopi po polovici deljiva in jo lahko po potrebi prilagodimo v korist sicer pičlega prtljajnega prostora.

Ampak swifta GTi človek vendar ne kupuje zaradi zadnje klopi ali zaradi prtljajnika. Tisti »GTi« se skriva v nosu. Torej odprtime motorni pokrov!

Prizor, ki ga boste s tem razkrili, je vreden postanka med nedeljiskim izletom. Prečno nameščeni štirivaljni iz lahke kovine sodi med dosežke japonskega »high-tech«. Trije veliki napisni na njem oznanjajo vse, kar je zares pomembno: »suzuki 1300« je tam zaradi hitre znamke in 1,3 litra gibne prostornine; »electronic fuel injection« pomeni po naše elektronsko vbrznavanje goriva (z vžigom vred), »twin cam 16« (natanko enaka napisa sta tudi na swiftovih bokih) pa oznanja dve odmični gredi v glavi in po štiri ventile za vsak valj.

Težavneje je – kot ponavadi pri avtih z Daljnega vzhoda – ugotoviti nominalne zmogljivosti motorja. Ker izpuh testnega swifta ni bil kataliziran, more njegova največja moč znašati (po tovarniških podatkih in priznано veljavnih evropskih katalogih) edino 85 kW (115 KM) pri 7500 vrtljajih v minuti, največji navor pa 110 Nm pri 6500 vrtljajih v minuti (oboje po japonskih normah – JIS). Oba podatka je dovolj jasno mogoče občutiti tudi za volanom. Motor swifta 1,3 GTi se namreč neznanansko rad vrti. S to svojo lastnostjo se oddolži za pičlo prožnost in za trušč, ki ga zganja. Pri tem gre najbolj zoprn ropot na račun motornega nosilnika, ki popušča med preostrimi pospeški in zahtevnimi vijuganji, skratka vedno, ko se prednji del avta pretirano stresa.

No, prožnost je moč nadoknaditi s pretikanjem pri visokih vrtljajih, trušča, vključno z izpušnim, ki je športno zdrav, pa se morajo ušesa pač privaditi. Prepovedano rdeče polje se na merilniku vrtljajev začne šele pri številki 8000. Ko smo med našimi meritvami (dve osebi v avtu), polna 40-litrska posoda za gorivo) pretikali na tej meji, je swift GTi pospešil z mesta do hitrosti 80 km na uro v 5,8 sekunde, do 100 km na uro v 7,9 sekunde, in do 120 km na uro v 12,0 sekunde. Največja hitrost je znašala 198 kilometrov na uro, testno povprečje porabe goriva pa 9,4 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Presneto se boste namučili, če boste hoteli – v tem avtomobilskem in vrednotnem razredu – najti avtomobil(ček), ki bo postregel s podobnimi, kaj šele z enakimi zmogljivostnimi številkami.

Za volanom in na cesti znajo biti te zmogljivosti za neveščega in nepremišljenega voznika celo preostre. Zavore (čeprav štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene) se še vedno prerade pregrevalno, da bi bilo ustavljanje avta vedno povsem sprotno in povsem zanesljivo; vzmetenje je – navkljub športni uravnosti – še vedno premeško, da bi bila lega vozila v cellem prilagojena vsakični hitrosti; in skušnjava za swiftovim volanom je vsekakor prevelika, da bi se bil voznik pripravljen povsem prstovoljno odreči hitrosti. Tudi zato, ker je lega na cesti nadpovprečno dobra in zelo dolgo časa povsem nevtralna – tudi če je ovinek zelo hiter in zelo oster. Neubogljivostane swift GTi le na hitrih ravniinah in na zgubanem (in obenem) vijugastem asfaltu. V slednjem primeru veljajo značilnosti prednjega pogona, sprotno odzemanje plina in hitri zasuki volana s tremi in pol zavrtljaji od ene do druge skrajne



Prtljajnik: GTi-jevski, ampak se da povečati



Kokpit: civilizirana športnost

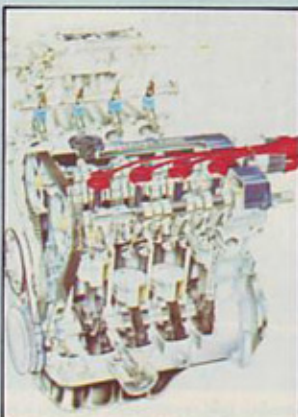


točke. Ampak vse to sodi že med večšine cestnega dirkanja in natančno to swift GTi tudi zahteva: da znate ravnati z njim cestno-dirkaško.



Motor: dirkaški – za vsakdanjo rabo

Poper v njegovem nosu je namreč zelo pristna reč. Dobro se poda karoserijski aerodinamiki ($C_w = 0,32$) in samo 790 kilogramom teže celotnega vozila. Zelo dobro pa se poda tudi vsakomur, ki takšen avtomobil zna, obenem pa hoče hitro voziti.



*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*