Vozili smo

Suzuki vitara 5 TD 2.0

ŽIVLJENJE NA OBROKE

Vitalnost suzukija vitare se bliža polnemu desetletju časa. Ko je vitara nastala, je bila eden od prvih terencev za mestne ulice, avtomobil, ki je sesul teorijo o obvezni oglatosti takšnih vozil, in upanje za tiste kupce, ki so vitalnost vitare želeli prenesti na svoja, ne več ravno mlada pleča. Pravim mladostnežem pa je bila vitara tako in tako takoj všeč.

Prikupna in srčkano majhna vitara je bila ves čas namenjena predvsem kompromisu med vsakodnevnimi vožnjami in preživljanjem prostega časa, odraščala pa je v obrokih: karoserijsko z daljšo medosno razdaljo in petimi vrati, strojno z bencinskim motorjem V6, nasploh pa z založenostjo opreme, vště-

Suzuki vitara 5	TD 2.0
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni, turbodizelski
vrtina in gib (mm)	86,0 x 86,0
gibna prostornina (ccm)	1998
kompresija	20,9:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	64 (87) pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	216 pri 2000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	visokotlačna črpalka, turb. polnilnik, hladilnik pol. zraka
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni (5) ali samodejni (4)
prednja prema	šasija, vzmetne noge, trikotna vodila, stabilizator
zadnja prema	šasija, toga prema, vzdolžna in trikotno vodilo, vijačne vzmeti
zavore spredaj	kolutne, prisilno hlajene
zavore zadaj	bobnaste
volan	s kroglicami, servo
platišča	6,5 J x 15
gume	215/65 R 16
teža praznega vozila (kg)	1420
dovoljena skupna teža (kg)	1945
medosna razdalja (mm)	2480
dolžina x širina x višina (mm)	4125 x 1695 x 1695
prtljažnik (litri)	-
posoda za gorivo (litri)	70
največja hitrost (km/h)	137 (135)
pospešek 0 – 100 km/h (s)	-
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,4/6,9/7,8 (10,5/7,4/8,6)
vrsta goriva	plinsko olje

vši tudi tisto za več potniške varnosti.

Zdaj prihaja (k nam, Japonci že od prej vedo zanjo) še vitara 5 TD 2.0: torej različica s petimi vrati, s skoraj povsem enakim videzom, kot ga ima vitara 6, ter z dvolitrskim, štirivaljnim turbodizlom v nosu. Ta je kooperacijski rezultat Suzukija in Mazde (in poganja tudi po duši podoben terenec kia sportage). njegove odlike pa so: spretna pretočnost lahke glave z vrtinčnimi komorami ter osmimi ventili pod eno odmično gredjo, optimalna skladnost vžiga in vbrizgavanja goriva (tudi po zaslugi elektronizirane visokotlačne črpalke), majhen in živahen turbinski polnilnik na izpušne pline ter temeljita termodinamika, ki ji strežeta hladilnik polnilnega zraka in toplotna uravnoteženost celotnega stroja. Ugodni lastnosti sta tudi zunanja majhnost in razmeroma majhna teža tega motorja.

Vitarin TD 2.0 streže s hitrim predgretjem, s kultiviranim tekom (brez odvečnih trušča in vrtljajev), z moderno čistim izpuhom in z dovolj nežno porabo plinskega olja. Ta motor zares lahkotno vžiga in se rad vrti. Krivulja njegovega navora se z začetnimi vrtljaji hitro dviga, nato pa zlagoma znižuje, krivulja moči pa omahne pri 4300 vrtljajih v minuti.

Vitaro 5 TD 2.0 je navzven mogoče spoznati po hladilni reži sredi prednjega pokrova in po plastičnih obrobah z zlatim odtenkom, k njeni serijski opremi spadajo volanski servoojačevalnik, zračni vreči, osrednja ključavnica, elektrificirane šipe in ogledala ter zaščita proti kraji, k doplačilom pa zavorni ABS, klimatska naprava in dodatni izbor karoserijskih barv.

Slovenkam in Slovencem bo vitara 5 TD 2.0 na voljo za približno 44.000 nemških mark, kar pomeni tisočak manj kot pri vitari V6. Življenje na obroke vabi!

MARTIN ČESENJ