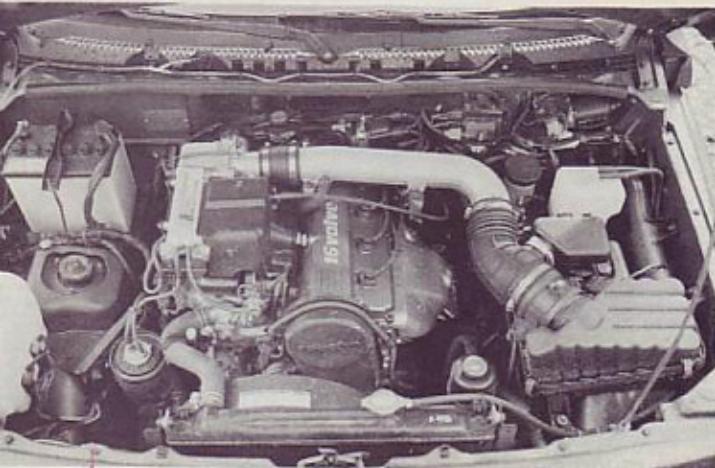


Test: SUZUKI VITARA 5



Motor: ena odmična gred, 16 valnov

Kar spomnite se! Sredi leta 1988 je bila vitara pravi mali božji dar. Prijetno majhna, srčkano oblikovana in s podobno motorizirana je postale eden prvih terencev za mestne ulice. Jasno, da so se pogledi lepili nanjo!

Teorija o tem, da mora biti terenec oglat, se je čez noč sesula. Teorija o tem, da salonski terenci nimajo prihodnosti, pa prav tako. Mladi, predvsem tisti z bogatimi žepninami, so se v vitaro zaljubili že na prvi pogled. Pa tudi starejšim kupcem je vlivala varljivo, a prijetno upanje: da so vitalni toliko, kolikor so vitalne njihove vitare.

Seveda se je brž izkazalo, da je vitara s tremi vrati in s štirimi sedežev avtomobil za dva. Kaj bo v zadku – otroci, pes ali prtljaž? – pa so ljudje odločali vsak dan sproti.

Potem je Suzuki leta 1991 ponudil vitaro 5. Pet vrat, pet sedežev, pa tudi za 280 milimetrov večja medosna razdalja, za 410 milimetrov večja celotna dolžina, za 85 milimetrov več notranje dolžine (od armature plošče do zadnjega naslonjala) in za 30 milimetrov privzdignjeno podstrešje. Tako se vitara 5 po dolžini meri s krajšima različicama mitsubishiha pajera in toyote landcruiserja, pa tudi s VW golftom. In za njenim zadnjim naslonjalom je za skoraj 60 centimetrov prtljažniške dolžine: rekordna številka za suzuki!

Zadnje naslonjalo je po tretjini deljivo, klop ob njem pa v celoti zložljiva. Pet vrat omogoča dobro dosegljivost notranjosti, toda zadnjim ni mogoče odpustiti stranskega obešenja. Poskusite vitarin zadek napolnit z desnega pločnika in v tesno parkirani avtomobilski vrsti, pa boste zvedeli, zakaj ne!

Trije vštiri na zadnji klopi? Samo če je potres in morate



Poveljniški most: ročice in stikala



Štiri bočna vrata: za štiri do pet sedežev

ŽIVJE

bežati. Ali pa, če je vožnja zgolj uvod v skupinski seks. Drugače svetujem dva in dva. Prednja sedeža sta sicer majhna, a pravšnjih oblik, na zadnji klopi z dvema vzglavnikoma pa tudi ni treba gristi v lastna kolena. Notranjost te vitare bi lahko pripadala tudi kakšni ne ravno veliki limuzini, ali kombiju pov-

prečnega srednjega razreda. Peti prostor sredi zadnje klopi so si izmislili le za Evropo. Američani so tudi v vitari 5 lahko največ le štirje. Zato so v avtu tudi zgolj štirje varnostni pasovi (samodejni in spredaj po višini nastavljivi), štirje vzglavniki in štiri preproge.

Ključavnicanam, šipam in



Pogled s prednjih sedežev: terenec ali limuzina?

Prednja sedeža: japonske mere, evropska čvrstost

'NJE ZA PET?

vzvratnima ogledaloma (ta sta razmeroma majhna, a lepo pristajata stopničastima robovoma na prednjih vratih) streže elektrika. Tudi radiokasetofon, po višini nastavljiv volanski obroč s štirimi spremno odmerjenimi prečkami, zadnja meglinka in brisalnik zadnje šipe sodijo k serijski opremi. Armatura

plošča z merilniki hitrosti, vrtljajev, goriva in temperature je obrobljena s kontrolnimi lučmi, večina stikal je združenih v obvolanskih ročicah, druga pa je treba vsakič znova najti.

Velikih suzukijev (še) ni, zato je tudi vitarina notranjosti – če že ne utesnjena – tolikan majhna, da je vse v njej doseg-

ljivo brez težav. Žal so pedala vsadili preveč levo, pa brez pravšnje nožne opore.

Ventilator, ki pospešuje zračenje in gretje notranjosti je štirostenjski, brisalnika za prednjo šipo imata dve hitrosti, prekinjevalnik teka in hitri vklop, sredinski greben med prednjima sedežema pa je za-

seden z ročicami za menjalnik, terenski prenos moči in ročno zavoro. Zato so odprtji drobnarijski predali zgolj v notranjih oblogah vrat.

Motor je majhen (štirivaljni, 1,6-litrski), moderen (16 ventilov, lahka glava in blok) ter zmogljiv (71 kW oziroma 96 KM, 132 Nm). Odmična gred je



Zadek: rezervno kolo na (nepripravnih) vratih, zložljiva zadnja klop



Prednja vrata: trik s »stopnico«, premajhno zunanje ogledalo in priročna stikala

ena sama, poljenje z gorivom, vžig in katalizacijo izpuha nadzira elektronika (multipoint), petstopenjski menjalnik pa je v kombinaciji z diferencialom in s petnajstčolskimi kolesi namenjen ugodnim pospeškom v prvih treh, največji hitrosti v četrti in prizanašanju z visokimi vrtljaji v peti prestavi. Motor poslušno vžiga in rad steče. Za največji navor potrebuje natanko 4000, za največjo moč pa

Trije na zadnji klopi? Samo če je potres in morate bežati!

5600 vrtljajev v minuti. Med našimi meritvami smo pretikalni na meji še dovoljenega: pri številk 6500, ampak temu se je motor že zelo glasno upiral. Njegove prožnostne zmogljivosti so v tesni povezavi z obtežbo vozila. V praznem avtu je s pretekanjem navzdol moč brez škode odlašati, ob štirih osebah v avtu pa to ni več pametno. Motor hoče sapo, ki mu pripada, in brez nič je nič!

Če ceste zmanjka, pa vseeno hočete naprej, je pri roki kratka ročica, ki vklaplja pogon tudi s prednjih koles, po želji pa še terensko preostavo, ki prej veljavna razmerja skorajda prepovolji. Torej je z vitaro moč peljati tudi čez drin in strn, a pri tem upoštevati nekaj dobratamernih napotkov. Prvič: vitarine zunanje obline so dostikrat prenežne za krute terenske udarce. Drugič: vitarino vzmetenje in blaženje je naklonjeno predvsem cestno-terenskemu udobju, manj pa robatim udarcem s surovih tal. In tretjič: 200-



milimetrsko razdalja vitarine karoserije od tal je – glede na njeno tokratno medosno razdaljo – včasih prepičla.

Obenem je dobro vedeti, da vitara nima diferencialnih zapor in da tudi vzvojna čvrstost tega avta ni preračunana na drzne skoke prek alpskih grap.

Motor hoče sapo, ki mu pripada, in brez nič je nič.

Ima pa tudi ta vitara čisto spodobno šasijo, posamično obesni prednji kolesi in togo premo s trikotnim vodilom (pa ni alfa romeo!) za zadnji kolesi. Prednje zavore so kolutne in posebej hlajene, zadnje pa

bobnaste in opremljene z omejevalnikom moči.

Volan s kroglastim prenosom je servojačan in s 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke enako primeren za ulični asfalt in za »koniec sveta«. Tudi zapori prednjih kolesnih pest vozniku ne povzročata dodatnega dela: njihova samodejnost pač sodi v paket prijaznosti tega vozila. Manj pripravna je njegova štirikolesna pogonska klasika: za vklapljanje tudi prednjega kolesnega para, ali terenskega prenosa moči je treba vitaro vsakič povsem ustaviti.

Ravn smeri, bočnemu vetru in dolgim cestnim valovom je vitara 5 presenetljivo dobro kos. Hitro vijuganje utegne postati drzno, če so tla pod kolesi

spolzka ali peščena: v takšnih razmerah zna biti zadek hitrejši od nosu in celo od voznika. Vklop štirikolesnega pogona spravi zadevo vnovič v ravnotežje. Seveda če veste, da so tudi tereni in terenci na njih zelo različnih vrst.

• • •

Suzuki vitara 5 je namreč čeden salonsko-terenski avtomobil: oketen na mestnih vogalih, udoben tudi na slabših cestah in rahlo prenežen za najhujša brezpotja. Kaj pa življenje za pet? Tudi tega ne gre vzeti dobesedno! Dva ali trije se bodo v njem najbolje počutili. Pa še skrbi, kam s prtljago, ne bo. Saj tudi vitara najraje lahko živi!

Tekst: MARTIN ČESENJ

Foto: IGOR MODIC

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktini - vrtni - nameščen spredajzdolžno - vrtina in gib 75,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1590 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 71 kW (96 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 44,7 kW (60,4 KM) /liter - največji navor 132 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi - 4 ventilii za vsak valj (zobati jermen) - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vgrizovanje goriva in vžig - vodno hlajenje, 5,3 litra - motorno olje 4,2 litra - akumulator 12 V, 38 Ah - alternator 770 W - utravnavani izpušni katalizator



Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,652; II. 1,947; III. 1,379; IV. 1,000; V. 0,795; vzvratna 3,670; diferencial 5,1250 - ročno priključljiv pogon prednjih koles - terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,816 - ročica za izbiro prenosa moči s položaji: 2H-4HN-4L - samodejni zapori prednjih kolesnih pest - plastična 5 1/2] x 15 - gume 195 R 15 M+S (bridgestone), katalni obseg 2,18 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi 31,0 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj juga prema, vzdolžna vodila, sredinsko trikotno vodilo, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,75 zavojljajo od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4030 mm - sirina 1635 mm - višina 1700 mm - medosna razdalja 2480 mm - kolotek spredaj 1395 mm, zadaj 1400 mm - najmanjša razdalja od tal 200 mm - rajdnih krog 10,8 m - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjal) 1650 mm - širina (komolci) spredaj 1350 mm, zadaj 1340 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1000 mm, zadaj 970 mm - vzdolžnica prednji sedež 920 - 1040 mm, zadnja klop 750 - 630 mm - premer volanskega obroča 390 mm - priličnik (normno) ni podatka - posoda za gorivo 5,5 litrov

Teža: prazno vozilo 1195 kg - dovoljena skupna teža 1650 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1650 kg, brez zavor 600 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h - poraba goriva (ECE): 7,7/10,4/10,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost:
151 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	8,5 s
0 - 100 km/h	13,5 s
0 - 120 km/h	22,1 s
0 - 140 km/h	35,5 s
1000 m z mesta:	
	35,7 s (140 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.):	37,5 s (140 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	43,0 s (121 km/h)

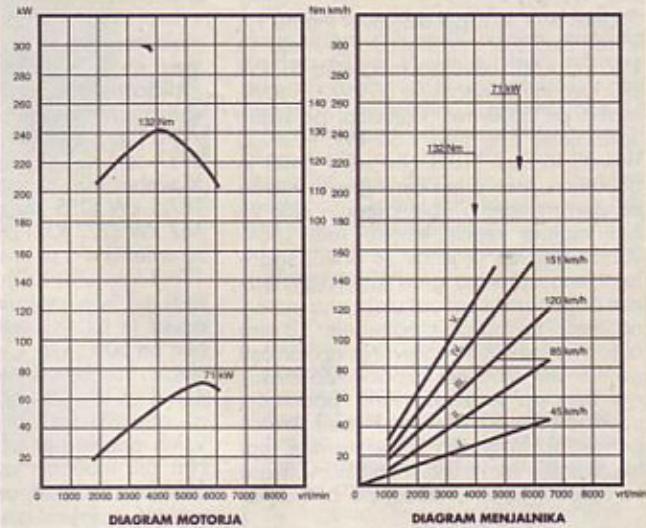
Zavorna pot:
od 100 km/h 54,8 m

**Natančnost
merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	58,1
80	76,5
100	96,2
120	115,7

Poraba goriva:

testno povprečje:
11,6 litra/100 km

**Hvalimo**

- šminkerska zunanjost
- 5 vrat in vstopanje
- prtljažnik
- notranja višina
- zunana višina po merah garaž
- zmogljivosti
- štirkolesni pogon

Grajamo

- premajhni zunanjji ogledali
- ni opore za levo nogo
- stransko obešena zadnja vrata
- salonska terenskost
- zadnji brisalnik brez prekinjevalnika

Cena

ATS 289.900 (Suzuki, Avstrija)

Končna ocena

Ce suzuki vitara 5 ne bi bil takšen, kakršen je, ga na svetu sploh ne bi bilo treba. Terencev za v kino ali v opero je tudi brez njega dovolj. Ampak vitara 5 je terenec svojstvene oblike in limuzinski kombi s štirkolesnim pogonom hkrati. In prav kombinacija oblike, prostornosti in cestne vsestranskoosti mu daje prostor v času, ki ga živi.