

Test

SUZUKI VITARA V6

Vsak narod, ki da kaj nase, ima v svoji zakladnici bajk in pripovedk tudi zmaja. Zmaj! Brrrr... Izmišljena žival z groznim značajem, z ognjem iz nozdrvi, a vsepovsod občudovana, spoštovana in malikovana. Zmaj je bil vedno tisto, česar si človek ni zmožal podrediti; zmaj je bil preprosto premočan.



Vitara V6 ni takšna. Ne bruha ognja, ima pa nov, večji motor. Ta je večji od dozdajšnjega motorja po prostornini, po številu valjev in po zmogljivostih. Seveda: šestvaljni motor V-oblike in z že skoraj klasičnim 60-stopinjskim kotom med valji spada med sodobnejše, a manjše tovrstne izdelke. Tako glava kot blok sta iz lahke kovine, kar motorju zmanjšuje težo, v vsaki od glav pa sta dve odmični gredi, gnani z verigo. Po zaslugi večventilske tehnike v glavah ter elektronsko nadzorovanih vžiga in večtočkovnega vbrizga je tudi litrska moč razmeroma velika in znaša kar



ZMAJEV POLJUB



Da gre za suzuki, tudi v notranjosti ni težko uganiti.

70 KM/liter. Že tako majhni bati imajo v primerjavi s svojim premerom razmeroma kratke gibe, kar omogoča hitro vrtenje ročične gredi. Tako ta motor doseže največjo moč (102 kW ali 140 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti, to pa hkrati pomeni tudi dokaj veliko srednjo hitrost bata pri teh vrtljajih, saj je ta več kot 15 metrov v sekundi! Tehnično bi se takšen motor lepo podal tudi kakšnemu manjšemu avtomobilu z oznako GTi, saj teorija in praksa kažeta, da je zelo živahen in zmogljiv.

Kdor se le malce spozna na tehniko motorjev, bo po vsem naštetem pričakoval ustrezno slabšo motorno prožnost oziroma slabšo porazdelitev motornega navora in manjši navor nasploh. Pa vendar se izkaže, da je motor kos tudi večji teži vitare (ki je za terenca s svojimi 1310 kilogrami pravzaprav lahka) in v primerjavi z osebnim avtomobilom tudi slabši aerodinamiki nasploh: ko gre za količnik zračnega upora in ko gre za velikost preseka čelne

površine. Mali V6, edini v tem terenskem velikostnem razredu, tako zlahka zadovoljuje vse zmerne terenske zahteve, pa tudi vse družinske želje po hitrejših potovanjih na avtomobilskih cestah, kjer sta tudi piš vetra in glasnost nasploh manjša od pričakovane.

Da bi vitara pokazala svojo resnost, ko gre za pridevnik »terenski«, je seveda opremljena s priključljivim štirikolesnim pogonom ter z reduktorjem. Kdor se zmrduje nad priključljivostjo pogona k prednjima kolesoma, mora vedeti, da se s tem takrat, ko vitaro uporabljate kot osebni avtomobil zmanjša poraba bencina, da se zmanjša obraba zobnikov v prednjem diferencialu ter ležajev kolesnih pest in da je tudi odpravljen značilen zvok, ki prihaja iz tistega dela pogona, ki je namenjen prednjima kolesoma. Da ne omenjam iz tega izhajajoče daljše življenjske dobe. Vklon prednjega pogona in reduktorja je povsem mehanski, vedno zanesljiv in voden



Notranjost: brez loga, a takoj prepoznavna



Prtljažnik: povečljiv, a še vedno ne prevelik

prek trde, a natančne dodatne ročice med prednjima sedežema, ki ne dela težav niti takrat, ko sta prednji kolesi povsem v eni od skrajnih leg. To pa pride še posebno prav v kritičnih primerih, ko se križajo





tornosti v notranjosti: na zadnji klopi so trije odrasli še vedno utesnjeni in kombijevska karoserija ne pomeni hkrati tudi neizmerljivo veliko prostora v prtljžniku.

Z voznikovega sedeža je vitara V6 seveda tipičen mali terenec. Visoko sedenje omogoča dobro vidljivost pred avtomobil, velike zunanje površine pomenijo posledično boj z močnejšim vetrom z boka ali od spredaj. Ročica menjalnika je v vitarinem primeru zgledno natančna in streže dokaj dolgo izračunanemu petstopenjskemu menjalniku, zaradi česar doseže vitara V6 največjo hitrost v četrti prestavi, pa še takrat igla na merilniku vrtljajev ne doseže rdečega polja, ki se začne pri številki 6500, torej prav tam, kjer motor doseže

njihova širina pa je kriva za slabše zmogljivosti na mokrih ali blatnih podlagah. To in pa slabšo okretnost zaradi večje medosne razdalje ter zaradi razmeroma velikega rajdnega kroga je dobro upoštevati vsakokrat, ko se voznik pogumno poda na tisti košček brezpotja, ki ga zakon tako ali drugače še pusti v uporabo motornim vozilom.

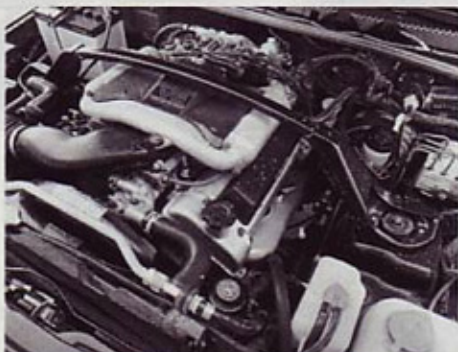
Dvakrat pa kaže premisliti tudi o rezervnem kolesu, ki je seveda terensko nameščeno na zadnjih vratih. Oblika in namestitve kolesa sicer ne motita, vsekakor pa bi si bilo dobro omisliti pripravo, s katero bi nekoliko otežili njegovo demontažo. Pritrjeno je namreč s tremi vijaki, ki jih lahko vsakdo s čisto navadnim ključem v

Tehnično bi se takšen motor lepo podal tudi kakšnemu manjšemu avtomobilu z oznako GTi.

zahtevnost terena, zmogljivost podvozja in večšina voznika.

Najzmogljivejša vitara je na zunaj takoj prepoznavna. Da gre za Suzuki, tudi v notranjosti ni težko uganiti, čeprav nikjer ni hišnega loga. Je pa armaturna plošča vsaj vozniku Swifta domača, saj so tako merilniki in oblika v celem kot reže in komande za zračenje če že ne enaki, pa vsaj zelo podobni tistim v Swiftu. Dober vtis kvari nerazumljiva namestitve štirih stikal (dve za upravljanje zadnjega brisalnika, po eno pa za zadnjo meglenko in za ogrevanje zadnje šipe) nizko za volanskim obročem, saj so poleg tega, da so težko vidna, tudi skregana s prsti nežnejšega spola, pa še kakšna dodatna polica za odlaganje drobnarij bi bila nad vse dobrodošla.

Pohvalna je namestitve dveh zračnih vreč in bogata oprema, ki potnikom lajša življenje med vožnjo. Poleg osrednje ključavnice in električno pomicnih vseh štirih



Motor: odlična tehnika

bočnih šip ter zunanjih ogledal, ki sta mimogrede le limuzinsko terensko veliki (kar pomeni, da bi lahko bili tudi večji), je bila testna vitara V6 opremljena še s klimatsko napravo, katere gumb za vklop je sem ter tja odpovedal poslušnost, z digitalno uro na sredinski konzoli, s po višini nastavljenim volanskim obročem, ki mu je pomagal servoojačevalnik, ter z zavornim ABS. Z vsem torej, kar povprečen voznik zahteva od boljšega osebnega avtomobila. Daljša medosna razdalja in petera vrata vsaj nekoliko izpolnjujejo želje po večji pros-

največjo moč. In prav pri priganjanju v višje vrtljaje je zvok motorja takšen, kot bi poslušal delovanje zračno hlajenega bokserskega motorja.

Da bi pregnali vse dvome o močnejšem »srcu«, so snovalci poleg napisu V6 na zadnjih vratih tej vitari namenili zajetne plastične obrobe na spodnjem delu. Pri pogledu povsem od spredaj je tako zgornji del s šipami nekako neskladno ožji od spodnjega, močno razširjenega dela. Takšni obliki široke gume na lahkih platiščih močno pristojijo, svojo nalogo na asfaltu odlično opravljajo,



Prednji kolesni pesti: ročna vklop in izklop nista potrebna

nekaj minutah odvijte. Pa tudi sama vrata, ki se odpirajo od leve proti desni strani (ja, Japonci se vozijo po levi strani ceste), slonijo na plinskem blažilniku. Ta jih vsakokrat povsem odpre, tako da ne dopušča vmesnega kota odpiranja. Morda se sliši pikolovsko, ampak to je zelo nerodno takrat, ko je za avtomobilom parkiran drug avtomobil. Pa potem?

In vseeno vas vprašam: se še spominjate tiste vitare iz leta 1988? Od takrat je mala vitara, prvi »fun car«, naredila velik korak in prerasla v zrelega in resnega terenca. Zmajev poljub pa deluje kot injekcija moči: še posebej z odličnim motorjem V6.

VINKO KERNC

Foto: MATEJ DRUŽNIK

Pri priganjanju v višje vrtljaje je zvok motorja takšen, kot bi poslušal delovanje zračno hlajenega bokserskega motorja.

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiriktaktni - V 60 stopinj - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 78,0 x 69,7 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 102 kW (140 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,1 m/s - specifična moč 51,1 kW/liter (70,1 KM/liter) - največji navor 172 Nm pri 4000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glavi in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Diamond Denki) - vodno hlajenje 7,5 litra - motorno olje 4,9 litra, oljni hladilnik - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 85 A - uravnava katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,652; II. 1,947; III. 1,379; IV. 1,000; V. 0,795; vzvratna 3,670; diferencial 4,625 - terenski prenos moči (reduktor), prestavi 1,000 in 1,816 - platišča 6,5 JJ x 16 - gume 215/65 R 16 (bridgestone dueler H/T), kotalni obseg 2,07 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,8 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžna vodila, trikotne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4125 mm - širina 1695 mm - višina 1695 mm - medosna razdalja 2840 mm - kolotek spredaj 1455 mm, zadaj 1450 mm - najmanjša razdalja od tal 195 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (komolci) spredaj 1340 mm, zadaj 1330 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1020 mm, zadaj 960 mm - vzdolžnica prednji sedež 930 - 1070 mm, zadnja klopa 790 - 640 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 780/1340 l - posoda za gorivo 70 l

Teže: prazno vozilo 1310 kg - dovoljena skupna teža 1875 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1875 kg, brez zavore 645 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (ECE): 8,2/10,6/12,9 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:
0- 60 km/h 5,0 s
0- 80 km/h 8,4 s
0-100 km/h 12,6 s
0-120 km/h 18,0 s
0-140 km/h 26,3 s

1000 m z mesta:
33,8 s (149 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
36,9 s (140 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
42,2 s (124 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 99,5 m
od 100 km/h: 44,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na resnično
60 58,8 km/h
80 76,8 km/h
100 97,9 km/h
120 118,1 km/h

Truš v notranjosti (dB):
prestava III IV V
50 km/h 61 58 59
100 km/h 70 66 68
150 km/h - 75 74
prosti tek 45

Poraba goriva:
testno povprečje 12,3 l/tra/100 km

Cena

47.269 DEM
(WOLF & ODAR d.o.o.)

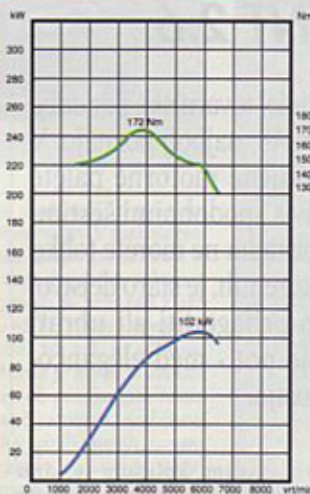


DIAGRAM MOTORJA

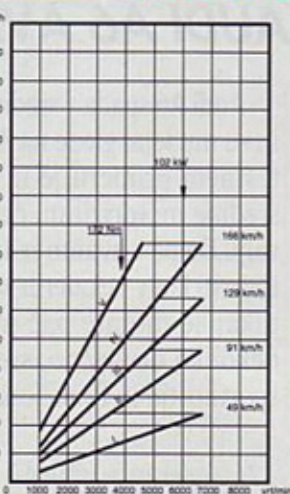


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- zavore
- bogata oprema
- dve zračni vreči
- natančna ročica menjalnika

Grajamo

- namestitev stikal za volanskim obročem
- stikalo klimatske naprave ni zanesljivo
- blažilnik za zadnja vrata
- neokretnost
- rezervno kolo ni zaklenjeno

Iz oči v oči

Motor V6 daje novo dimenzijo temu preskušeni in uspešni Suzukijevemu terencu s cestnim pridihom. Tako premore več prestiža, elegance in zasoljeno ceno. Notranjost avtomobila ostaja še vedno, glede na ceno pa sploh, preveč cenena, kar je dobro vidno pri armaturni plošči in drugih, kar opaznih malenkostih.

Andrej Supé

Prve vitare so bile igrače za bogataške otroke, ki so se z njimi prevažali po Poreču in Portorožu in zbujali zavist manj srečnih vrstnikov. Otroci so rasli, se poročali in imeli svoje otroke, podarjene vitare pa nadomestili z »resnejšimi« vozili. Tokrat pa vitare ne bo treba nadomestiti, ker je postala že čisto resen avto.

Nada Popov Trifunović

Ni mi bilo popolnoma jasno, kaj ljudje vidijo v vožnji po mestni gneči, med ozkimi ulicami, v avtomobilih, ki so namenjeni slabim cestam in brezpotjem in so temu primerno tudi oblikovani in opremljeni, dokler tega nisem sama poskusila. Moram priznati, da je poseben užitek sedeti višje kot drugi, v avtu, ki ti daje občutek, da so zanj blato, večji kamen ali celo podrto drevo samo ovire, ki jih je pač treba premagati. Morda je zato tudi malo škoda, da so avtomobilom, kot je vitara pristigli peruti in jim zaprli brezpotja, vendar pa v Sloveniji vsaj slabih cest še ne bo kmalu zmanjkalo.

Tjaša Smrekar