

VELIKI TEST - SUBARU IMPREZA WRX STi

Rokavica v izziv

»Aljoša, ti boš pisal Subaruja,« so bile besede urednika, ki so mi (po dolgem času) znova pustile velik cmok v grlu. Odvržena rokavica v izziv je povzročila najprej silno veselje, da bom končno izkusil tako opevano poldirkaško Imprezo STi, nato pa skrb. A je surovih 265 KM sploh obvladljivih ali me bo »polna« cesta?



Ste ta avtomobil že videli v živo? Če ste ga, potem veste, da se pod razširjenimi blatniki skrivajo ogromne 17-palčne gume, da je vstopnik za ohlajevanje hladilnika polnilnega zraka velik kot Postojnska jama in da zadnji spojler zdrži ne samo vrč piva, ampak tudi kakšno prikupno deklino. Šalo na stran - vsak, ki o avtomobilih ve malce več kot, da imajo štiri kolesa in motor, pozna »zloglasno« Imprezo Turbo. Le pravi poznavalci pa že od daleč prepoznajo različico STi. To je najhitrejši avtomobil, ki si ga

lahko zaželiš pri Subaruju, serijski avtomobil, iz katerega naredijo rally specialko.

STi (Subaru Tecnica International) je Subarujeva podružnica, ki skrbi za projekt nastopanja v svetovnem prvenstvu v rallyju in hkrati serijske Impreze še dodela ter jih naredi hitrejše. Serijska Impreza WRX Turbo ima 225, kar ni slabo, vendar jih ima različica STi kar 265 KM. Poleg dodelanega motorja pa sta drugačni tudi zunanost in notranost: spojlerja sta drugačna, odprtina za vstop zraka pod motor-

ni pokrov je večja, drugačni so volanski obroč in sedeži, drug je zadnji - letalskemu krilu podoben - spojler. Impreze STi prepoznate tudi po tradicionalni modri barvi in zlatih platiščih (najpogostejši, lahko pa izberete tudi druge barve), seveda pa so rdeč napis STi pritaknili tudi na sedeže, sprednji spojler, zadek in - zgolj za tiste, ki radi pogledajo pod podvozje in hočejo slišati zvok štirivaljnega bokserskega motorja čisto od blizu - še na zadnji del izpušnega sistema. Da se ve, kaj gledajo in kaj slišijo!

In slišati je veliko. Subaru tradicionalno stavi svoje karte na bokserski motor, ki ima v primerjavi s klasičnim vrstnim štirivaljnikom nekaj prednosti. Bokserski motor pomeni, da po dva bata na vsaki strani glavne gredi drsita proti bokom avtomobila (in nazaj), torej je kot med njimi kar 180 stopinj. Za razliko od vrstnega motorja, ko bati drsijo navpično gor-dol ali pod določenim kotom, če govorimo o motorju v obliki črke V. S to tehnično rešitvijo so zagotovili izredno nizko težišče motorja, poleg tega pa so lahko

menjalnik namestili za prednjo premo in posledično bistveno prispevali k boljši legi avtomobila in boljši vodljivosti. Bokser ima še eno značilnost, na katero vas opozorita ušesi in ki jo čutite na koži. Zvok motorja! Polno in sočno grgranje, značilno za Subaruje ali Porscheje, vas opozori na bližajočo se nevarnost in vam vsakokrat naježi kožo. Ah, fantastično, ko pa začne poleg grgranja žvižgati še turbina, vam nobena popevka meseca na radiu ne more preprečiti, da ne bi izklopili radia in poslušali melodije srca avtomobila.

Dobrih 33 metrov pri polnem zaviranju od 100 km/h do popolne ustavitve znova dokazuje, da je to avtomobil voznikov, ki imajo jaj... pogum.

Pri STi-ju so lahko upravičeno zadovoljni z (dodelanim) videzom njihove Impreze, ki ima količnik zračnega upora komaj 0,33, vendar je oblika učinkovita le do 200 km/h. Takrat namreč začne okoli lukenj in spojlerjev tako žvižgati, da vas kmalu mine noret po avtocesti. Ko si na pre-

hitevalnem pasu, se drugi tako hitro umaknejo na voznega, da mi ni čisto jasno, ali je to zaradi žvižganja ali velike luknje na motornem pokrovu, kot da bi se bali, da jih bo »zver za ritjo« pogoltnila in izpljunila ... Verjemite, Impreza Turbo ne potrebuje ksenonskih žarometov, da bi se dru-

gi udeleženci na cesti zavedli, da z njim ni dobro češenj zobati!

Že isto popoldne, ko smo od zastopnika prevzeli avtomobil, smo ga šli fotografirati. Popolnoma čist in zloščen se mi je kar malce smilil, da bo moral na slikanju trdo garati. A le do trenutka, ko sem zagnal prisilno poljnjeni štirivaljnik. Grgrgrgr mi je takoj stopil v glavo, nasmeh na obrazu pa ni izginil do takrat, ko sem težkega srca predal ključu uredniku. Zakaj lepe stvari takoj minejo? Prvi kilometri so bili tipanje, pravzaprav kar božanje.



Tehnični kotiček

Vrhunsko lego zagotavljata predvsem nizkoležeči bok-serski motor in menjalnik, nameščen za prednjo premo. Prednost Impreze je tudi enaka dolžina vseh polgredi.



avtomobilu prijetnejše: motor pobesni, a je povsem obvladljiv, prestavna ročica je hitra, a si vseeno vzame čas, le volanski obroč je treba krepko držati v rokah. Hitro, učinkovito, ampak zelo obvladljivo, so bili prvi zaključki. Da pa to ni samoumevno, seveda poskrbita vrhunsko podvozje in stalni štirikolesni pogon, ki varnosti na cesti dajeta novo dimenzijo. Impreza STi pri polnem pospeševanju nikoli ne »zakoplje v prazno«, razen če je v sončnem vremenu pod vrhunskimi Bridgestonovimi gumami spolzek asfalt ali makadam. Samo skoči in že v nekaj trenutkih se zaveste, da so drugi udeleženci v prometu parkirali svoje avtomobile kar sredi ceste. Zelo hitro, verjemite mi na besedo, saj je Impreza WRX STi eden od dveh avtomobilov, ki sta do sedaj v moji karieri daleč najbližje dirkaškemu stroju. Vas zanima, kateri je drugi? BMW M3, ki pa stane skoraj še enkrat toliko.

Po dobrih tristo kilometrih težaškega dela (beri: slikanja) smo že zavili na bencinsko črpalko. Ko sem dolival 98-oktanski neosvinčeni bencin, ki je uzakonjen v navodilih za uporabo, je tipično pokanje v ohlajajočem ser materialu dokazovalo, da noben serijski avtomobil ne zmore dolgo časa zagotavljati stoo odstotne zmogljivosti, saj lahko pri pretiravanju vsak drugi teden menjate zavore in gume. Pri vsakem postanku pa se je okrog avtomobila nabralo nekaj ljudi, ki so spraševali o moči, hitrosti, ceni, pora-

Da, stopalko za plin sem le božal, saj je treba avtomobil najprej ogreti in spoznati, šele nato se z njim zlit v eno. Školjkasti sedeži so izredni, le sedalni del bi lahko bil daljši, sva s fotografom začela poznavalsko ugotavljati. Pravzaprav ima Impreza eno veliko šibko točko, ki se ji reče oblika notranjega prostora. Zakaj, za hudiča, tile Japončki ne upoštevajo že enkrat želje Evropejcev, saj se vsi po vrsti pritožujemo, da bi morala biti armaturna plošča bolj samosvoja, bolj dirkaško naravnana. Če odštejemo merilnike, katerih številke segajo do ne-

bes (beri: zapora, če vas ulovijo na radar), potem sploh ne veste, da ste za avtomobil dali več kot devet milijonov tolarjev ter da ste eden redkih srečnežev na tem svetu, ki pri vsakodnevnih opravkih uporabljate isti avtomobil kot večkratni svetovni prvak in rallyju Tommi Mäkinen in mladi up Petter Solberg. Sploh me ne čudi, da dobite pri predeleovalcih avtomobilov zelo veliko dodatkov ali zamenjav za klasično in-roko na srce - staromodno oblikovano Imprezino armaturno ploščo. Športen trikraki volanski obroč je kar padel v takrat

že potni dlani. Plastičen ponaredek dirkaških prečk v notranjosti volanskega obroča ni najboljši del avtomobila, toda ko sem prestavil v drugo prestavo in malce pogumneje pritisnil na stopalko za plin, sem pozabil na vse slabe lastnosti avtomobila. »Vse mu oprostim, vse ...« so bile misli, ko me je na sprehodu do šeste prestave lepilo na sedež. Pravzaprav odkrito priznam: pred premiero vožnjo sem mislil, da bo motor pri polnem plinu še bolj ponorel, da bo menjalnik še hitrejši in da mi bo volanski obroč trgalo iz rok. V resnici je življenje v tem



Iz oči v oči



Če vam kdo, ne da bi trenil, gleda v oči in vam reče, da zares obvlada vožnjo tega avtomobila, sta možnosti le dve: da je hudičevo dober in izkušen voznik ali da je velik blefer. Ja pa res, da ima tale Subaru dovolj kart v rokavu, da mu mirno lahko odpustim to, da je Japonec. Veste, tako hitro še nisem prišel iz Železne Kaple v Preddvor. S 25,6 litra na sto kilometrov. *Vinko Kernc*



Bi imel, ne bi imel ... Brez »škastle« za zrak na motornem pokrovu bi imel! Nisem še vozil tako hitrega avta, ki bi ga bilo tako lahko peljati na meji. Ampak: če bi ga imel, bi zamenjal zavore (ki se prehitro pregrejejo) in si želel močnejši volanski servo. 10 milijonov? Če napišem poceni, me bo kdo hotel križati, a za tako zmogljiv avto to ni veliko denarja. *Dušan Lukić*



Za več kot devet milijonov tolarjev nima niti radia, a odkrito priznam, da ga sploh nisem pogrešal!

bi ... Aha, poraba. Če imate zelo težko desno nogo (in kupe denarja za vzdrževanje tega avtomobila), bo ta narasla prek 15 litrov na 100 prevoženih kilometrov, pri normni porabi (po hitrostnih omejitvah, tretjina mesto, tretjina magistralna cesta in tretjina avtocesta), pa je padla na dobrih enajst litrov. Veliko? Ne bi rekel, saj vas tudi pri nežni desnici potiskajo vsa štiri kolesa z nameščenimi širokimi gumami, kar v vsakem primeru pogoitne nekaj goriva. Sicer pa pri teh avtomobilih velja zelo staro pravilo, da vrhunskemu dirkalnemu konju odpustimo tudi muhavost in kakšno napako, kajne?

CENE	SIT
Subaru Impreza WRX STI	
Dodatna oprema	
Klimatska naprava	102.000

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	98.000
Prednji smernik	6.800
Prednja meglenka	45.900
Prednji odbijač	70.200
Prednja maska	66.600
Prednja šipa	112.900
Znak	11.300
Prednji blatnik	50.300
Zadnji odbijač	70.200
Zunanje ogledalo	78.500
Lahko platišče	111.600

No, na bencinski črpalki sem izstopal še zaradi polnjenja posode za vodo, ki je nameščena v desni (lepo oblaženi) stranici prtlačnička in služi delovanju intercoolerja. Intercooler oziroma hladilnik polnilnega zraka namreč polnjeni zrak ohladi, posledično pa v zgorevalno komoro pride več zraka in s tem je tudi moči več. Za pomoč pri delovanju hladilnika polnilnega zraka imate na voljo gumb levo pod volanskim obročem, s katerim iz prej omenjene posodice v prtlačničku brizgnete določeno količino vode neposredno na intercooler in ga s tem še dodatno ohladite.

Ovinki so tisti, kjer je Impreza doma. Tam se z njo lahko kosa le Mitsubishi Lancer Evo7, ki je njen najresnejši tekmeč - da, tudi v rallyju v skupini N, kjer je predelovanje serijskega materiala zelo omejeno. S primernimi gumami in ohlajeno glavo (uh, najtežji pogoj, verjemite) zmora Impreza več, kot si sploh lahko zamišljate. Stalni štirikolesni pogon, pri katerem je navor po zaslugi visko sklopke v sicer osnovno razdeljen med kolesna para v

razmerju 50 : 50, vendar vedno poskrbi za delovanje predvsem tistega para, ki ima boljši oprijem, zagotavlja vrhunsko trakcijo. Če je podlaga vseeno preveč spolzka, sistem Suretrac zagotovi delno zaporo diferenciala tako na prednji kot na zadnji osi, kar se izkaže kot ... vrhunsko, skoraj dirkaška drža ne glede na podlago. Vzmetenje japonskega specialista Kayabe le dopolnjuje vrhunsko dodelano STI-jevo podvozje, ki zagotavlja resnično visoko mejo zdrsa. Kjer bi s kakšnim GTI-jem odpeljal ovinek v drugi prestavi, pa bi me bila ob tem »polna« cesta, pri Subaruju STI le pretaknete v tretjo in stisnete plin do konca! Če vas je strah (in pri tem vas mora biti malce strah, sicer niste čisto pri sebnji), lahko celo za trenutek zamižite, saj bo avtomobil naredil (skoraj) vse namesto vas. Najprej malce zdrsne prednji kolesni par, nato se moč prenese na zadnjega in le s pravočasnim vrtenjem volana proti zunanji strani ovinka boste hkrati hitri in atraktivni na pogled! Fantastično, le dovolj poguma morate zbrati, da pri začetnem zdr-

su pogonskih koles vztrajate pri polnem plinu, kar je - hudiča, pri vsakem pospeševanju v ovinku se je ponavljal tisti znani cmok v grlu - najtežji del naloge. Če se pri taki hitrosti in pri tako zahtevnem ovinku ne izide, lahko je molite, da ima Impreza dovolj zmečkljivih con in da bosta dve varnostni blazini dovolj!

Impreza STI je rekorder! Ne samo da je med najhitrejšimi avtomobili na ovinkasti cesti in da do 100 km/h pospešuje hitreje, kot lahko blede izustite »ježeššššššmarija«, ampak je tudi rekorder pri našem merjenju zaviranja. Dobrih 33 metrov pri polnem zaviranju od 100 km/h do popolne ustavitve znova dokazuje, da je to avtomobil voznikov, ki imajo jaj... pogum. Za prvake, skratka, ki si upajo sprejeti (dirkaško) rovakico v izziv. Zato mi morate odpustiti, da sem večji del teksta opisoval le pozitivne lastnosti, tistih nekaj negativnih pa zanemaril. Za več kot devet milijonov tolarjev nima niti radia, a odkrito priznam, da ga sploh nisem pogrešal!

Aljoša Mrak

Model	Subaru Impreza WRX STI	Alfa Romeo Alfa 156 GTA	Ford Focus RS	Mitsubishi Lancer Evo VII
motor (zasnova)	4-valjni - bokser	6-valjni - V-60°	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1994	3179	1988	1997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	195/265 pri 6000	184/250 pri 6200	158/215 pri 5500	206/280 pri 6500
največji navor (Nm pri 1/min)	343 pri 4000	300 pri 4800	310 pri 3500	383 pri 3500
dolžina × širina × višina (mm)	4415 × 1740 × 1440	4430 × 1765 × 1402	4183 × 1740 × 1460	4455 × 1770 × 1450
največja hitrost (km/h)	244	250	232	253
pospešek 0-100 km/h (s)	5,5	6,3	6,7	4,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	15,5/8,5/11,1	18,0/8,6/12,1	14,2/7,7/10,1	16,0/8,0/10,9
cena osnovnega modela (SIT)	9.510.000	8.934.510	V Sloveniji ni v prodaji	V Sloveniji ni v prodaji

avto magazin SUBARU IMPREZA WRX STI 195 kW (265 KM) ● 5,8 s ● 244 km/h ● 15,2 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	2,6
0-80 km/h:	4,0
0-100 km/h:	5,8
0-120 km/h:	7,8
0-140 km/h:	10,6
0-160 km/h:	11,7
1000 m z mesta:	26,3

(187 km/h)

Prožnost

	s
50-90 km/h (IV.):	7,9
50-90 km/h (V.):	15,0
80-120 km/h (V.):	9,3
80-120 km/h (VI.):	20,2

Največja hitrost **244 km/h**
(VI. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	11,6
največje povprečje	16,5
skupno testno povprečje	15,2

Trušč v notranjosti

	dB		
Prestava	III.	V.	VI.
50 km/h	61	60	59
90 km/h	68	66	65
130 km/h	70	69	68
Prosti tek			38

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	26,9
50	47,0
70	66,9
90	85,7
100	95,5
130	123,8
150	142,3

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	57,8
od 100 km/h:	33,6

Okolišne meritve

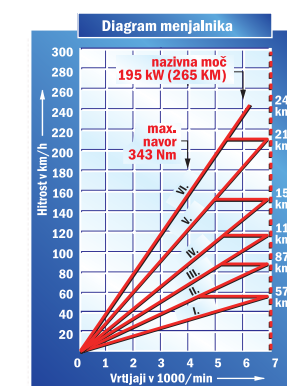
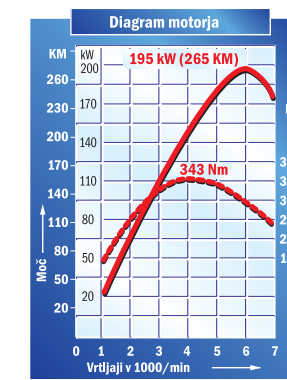
T = 18 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 30 %
Stanje kilometrskega števca: 11264 km
Gume: Bridgestone Potenza RE 040

Napake med testom

- Izvlekljivo držalo za pijačo noče iz armaturne plošče.

Prostornina prtlačnika izmerjena s standardnimi kovčki Samsonite:

1× nahrbtnik (20 l), 1× letalski kovček (36 l), 1× kovček 68,5 l, 1× kovček 85,5 l



CENE (Interservice)

OSNOVNI MODEL:	SIT
TESTNO VOZILO:	9.510.000
	9.612.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 80.000 prevoženih kilometrov splošne garancije
Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	212.200 SIT
	341.200 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - bokser - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 92,0 × 75,0 mm - gibna prostornina 1994 cm³ - kompresija 8,0 : 1 - največja moč 195 kW (265 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,0 m/s - specifična moč 97,8 kW/l (133,0 KM/l) - največji navor 343 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavah (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - motorni blok in glavi iz lahke kovine - elektronski večtočkveni vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 7,7 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 48 Ah - alternator 75 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,640; II. 2,380; III. 1,760; IV. 1,350; V. 0,970; VI. 0,760; vzvratna 3,550 - prestava v diferencialu (spredaj) 3,900; (zadaj) 3,550 - platišča 7,5J × 17 - gume 225/45 R 17 W, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 38,7 km/h - rezervno kolo T135/70 D 17 (Bridgestone), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C, = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4415 mm - širina 1740 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2525 mm - kolotek spredaj 1490 mm - zadaj 1480 mm - najmanjša razdalja od tal 155 mm - rajdni krog 11,0 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (koleni) spredaj 1420 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 910-980 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 830-1070 mm, zadnja klopa 900-630 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klopa 440 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtlačnik (normno) 395 l - posoda za gorivo 60 l

Mase:

prazno vozilo 1470 kg - dovoljena skupna masa 1880 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna):

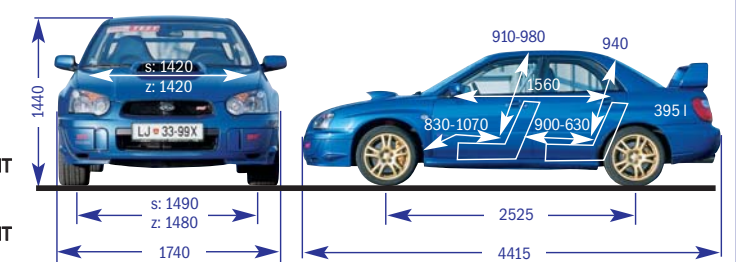
največja hitrost 244 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,5 s - poraba goriva (ECE) 15,5/8,5/11,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji:

Teško so me spravili iz avtomobila, še težje sem dal ključne uredniku! Opravičila v smislu »moramo še slikati, moram izmeriti porabo goriva, nisem si ga še popisal v knjižico ... so (na žalost) kmalu spregledali.

MERE

vsere mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- ⊕ motor
- ⊕ menjalnik
- ⊕ podvozje
- ⊕ zavore
- ⊕ zvok motorja
- ⊕ sedeži

- ⊖ odpiranje prtlačnika le s ključem ali z vzvodom v notranjosti
- ⊖ vibriranje spojlerja pri večjih hitrostih
- ⊖ poraba goriva
- ⊖ oblika armaturne plošče

Zunanost (15)	15	Nič posebnega (razen volanskega obroča in sedežev), največ izgubi zaradi manj udobja in velike hrupnosti.
Notranjost (140)	105	Skoraj popoln, omogoča veliko več, kot zahtevni vozniki želijo ali hočejo.
Motor, menjalnik (40)	39	Vse osvojene točke lahko pomenijo le, da je rojen prvak.
Vozne lastnosti (95)	95	Čeprav se motor prebudi šele pri 3000 vrtljajih, je zadostil vsem našim zahtevam.
Zmogljivosti (35)	35	Rekord pri zaviranju, le dve varnostni blazini.
Varnost (45)	34	Ni najdražji, ni najbolj požrešen, ima triletno garancijo in dobro ohranja vrednost. Dobra ocena za tako ekskluziven avtomobil.
Gospodarnost (50)	38	Subaru Impreza WRX STI je le za rep ujel petico. Največ točk je seveda izgubil pri udobju, najmanj pa pri delovanju rdeče lučke ob merilniku vrtljajev in hitrosti (takrat je pametno hitro prestaviti v višjo prestavo). Plin je takrat pritisnjen do konca, užitek pa fantastični!
Skupaj	361	

avto magazin OCENA 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5