besedilo: Peter Humar ▪ foto: Saša Kapetanovič

Pravi Subaru

Za Subaruje sta značilni dve tehnični posebnosti. Bokserski motor in stalni štirikolesni pogon. Tudi najcenejši Legacy Sedan 2.0 AWD ima oboje, kar pomeni, da je pravi Subaru.

▲ Ne najlepši motor pod motornim pokrovom bi lahko postregel z več moči in prožnosti.

▲ Namesto zaslona navigacijskega sistema je v osnovnem Legacyju pokrit predalček in zaslon ure ter potovalnega računalnika.

Leta 1995 so pri Subaruju razvoj naslednika takrat že starega Justyja zelo poenostavili in tako le nalepili svojih šest zvezdic na Suzukijevega Swifta. Enako tudi pred dvema letoma niso popravili te 'nesubarujevosti' in Swifta le zamenjali z Ignisom. Pri obeh se sicer moč motorja prenaša na vsa štiri kolesa, a pogonska moč nastaja izključno v vrstnih motorjih. Zaradi tega in še nekaterih drugih cenenosti v kabini zapriseženci te znamke obstoječega Justyja ne priznavajo kot pravega Subaruja. To se deloma odraža tudi v slabšem sprejemu 'Suzukijevega' Justyja med kupci.

Japonci te napake k sreči ne delajo tudi pri Imprezi, Legacyju in Foresterju, saj sestavljata pogonski sklop v slednjih izključno samo bokserski motor in stalni štirikolesni pogon.

Enako velja tudi za Legacyja Sedana, ki ga v najšibkejši različici 2.0 poganja dvolitrski bokserski motor, njegova moč pa se prenaša skozi simetrični štirikolesni pogon na vsa štiri kolesa. Posledica tega je visoko postavljena meja zdrsa, pri čemer avtomobil v večini okoliščin deluje zelo uravnoteženo, stabilno in varno. Izjema je le nagnjenost k zdrsu prednjega konca vozila med pospeševanjem v zelo spolzkih ovinkih, ki so v zimskem času prej pravilo kot izjema. Podkrmarjenje boste seveda lahko zmanjšali z dodajanjem volana in odvzemanjem plina, a pozor, popravki naj bodo nežni, saj lahko v nasprotnem primeru podrkmarjenje hitro preide v prekrmarjenje.

Dvolitrski bokserski motor premore največ 101 kilovat oziroma 137 konjskih moči in 187 njutonmetrov, kar za sodobne dvolitrske agregate ni pretirane hvale vreden dosežek. Razmeroma malo moči in navora se odraža tudi na cesti, kjer se Legacy Sedan ne izkaže s poskočnostjo. Za odločnejša pospeševanja in prehitevanja boste tako prisiljeni večkrat poseči po prestavi ročici petstopenjskega menjalnika in pognati motor v območje najvišjih dovoljenih vrtljajev. Pri menjalniku so omembe vredni še povprečno natančni in trdi gibi prestavne ročice, zaradi katerih bodo pretikanja pri mrzlem menjalniku (primer hladnega zagona v zimskih dneh, ko je olje v menjalniku še posebej gosto) od vas zahtevala nekaj več pozornosti in odločnosti.

Legacyjeva karoserija je oprta na razmeroma togo vzmetenje. Tega bodo veseli predvsem dinamike željni vozniki, saj je nagibanje karoserije v ovinkih majhno. Na drugi strani povzroča omejeno čvrstost nekaj negodovanja na avtomobilskih cestah, kjer vožnja čez cestne valove in nepravilnosti v podlagi pozibava karoserijo bolj, kot bi si želeli. V večini drugih primerov se Legacy obnese kot dovolj udobna družinska limuzina, tako da bodo tudi daljše poti minile brez posebne utrujenosti potnikov.

Testni Legacy Sedan tokrat ni imel vgrajenega strešnega okna, kar je pomenilo, da imata voznik in sovoznik približno štiri centimetre več prostora nad glavama. Štirje centimetri, ki pri voznikih z okoli 1,85 metra pomenijo razliko med imeti prostor za glavo in ne imeti prostora za glavo. Višji vozniki si bodo želeli tudi bolj nastavljiv volanski obroč, saj ne omogoča

»101 kilovat oziroma 137 konjskih moči za sodobne dvolitrske motorje ni hvale vreden podatek.«

nastavljivosti po dosegu, po višini pa dovoljuje premalo pomika navzgor, tako da poleg prenizke namestitve zgornji del obroča pokriva tudi vrh merilnikov.

Nekaj negodovanja si nedvomno zasluži tudi limuzinski prtljažnik, ki premore podpovprečnih 433 litrov prostora, njegovo uporabnost pa boste lahko povečali samo s sredinsko luknjo v naslonu. Dodatno grajo pa si zasluži tudi pomanjkanje oprijemka na notranji strani pokrova prtljažnika, zaradi česar boste pri zapiranju pokrova z njega vedno obrisali nesnago.

Legacy Sedan tudi v najšibkejši različici premore vse prednosti in slabosti, na žalost tudi najmočnejše različice. Glavne slabosti so tako predvsem prtljažni prostor z nekaterimi pomanjkljivostmi, omejena višinska prostornost v kabini za zadnje potnike in prenizko nameščen volanski obroč. Glavni prednosti sta nizko vgrajen bokserski štirivaljnik, ki znižuje težišče vozila, in odličen simetrični stalni štirikolesni pogon, ki poskrbi za učinkovito, varno in stabilno prenašanje motorne moči v vseh voznih okoliščinah.

Da bodo Subaruje tudi v prihodnosti še vedno poganjali bokserski motorji, so potrdili tudi z novico, da imajo v polnem teku razvoj turbodizelskega bokserja, ki naj bi svojo predstavitev doživel leta 2007. Ja, tudi turbodizelska Impreza, Legacy in Forester bodo pravi Subaruji. ■

Subaru Legacy Sedan 2.0 AWD

Cena osnovnega modela:	6.378.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.378.000 SIT

NAŠE MERITVE
(T=7 °C / p= 1001 mbar / rel. vl.: 57 % /Stanje km števca: 14.798 km)

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,8 s
402 m z mesta:	17,2 s (129 km/h)
1000 m z mesta:	31,7 s (165 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV.):	14,2 s
80-120 km/h (V.):	22,6 s
NAJVEČJA HITROST	198 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	48,2 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	9,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - bokser - bencinski - gibna prostornina 1994 cm³ - največja moč 101 kW (137 KM) pri 5600/min - največji navor 187 Nm pri 4400/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-22 M+S).
Mase: prazno vozilo 1335 kg - dovoljena skupna masa 1905 kg.
Mere: dolžina 4665 mm - širina 1730 mm - višina 1425 mm - prtljažnik 433 l - posoda za gorivo 64 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,0/7,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
- ▲ stalni štirikolesni pogon
- ▲ lega in vodljivost
- ▼ prožnost motorja
- ▼ premalo nastavljiv volanski obroč
- ▼ ni oprijemka na notranji strani pokrova prtljažnika
- ▼ prenizko nameščen volanski obroč
- ▼ količina odlagalnih prostorov v kabini
- ▼ tresenje zavor pri močnejšem zaviranju

Končna ocena
Za slabih 6,4 milijona tolarjev dobite v pogonskem ustroju všite veliko varnosti in stabilnosti, ki je ne morete pričakovati od dvokolesno gnanih vozil. Žal je dvolitrski motor premalo poskočen, da bi predstavljal večji izziv zmogljivemu štirikolesnemu pogonu.