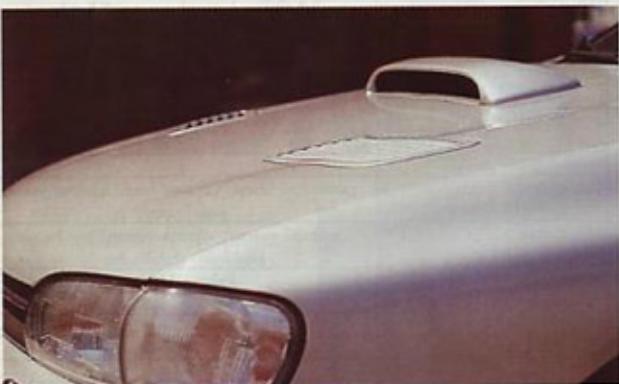


Test

SUBARU IMPREZA GT TURBO 4 WD

Tretje leto šteje ta japonski avto, ki je nastal tako, da so nekoliko skrajšali osnovo legacije, dodali zelo dognan hišni štirikolesni pogon in bokserke motorje. In vsakemu, kot konglomerat cestno-terensko-družinskih lastnosti, še reduktor. Na voljo je v treh limuzinskih različicah, kot coupé, limuzina in kombilimuzina. Slednji dve sta na voljo tudi z najmočnejšim motorjem, tako impreza zamenja ročico reduktora z dirkaško nabrušenim motorjem in v hipu postane japonski anti-cosworth.



NASKOK N

Da gre za avto, iz katerega ni norcev briti, izraža impreza GT s pomočjo motornega pokrova. Na sredini, tik pred vetrobransko šipo, je na osrednjem mestu velik žep za dovod zraka, ki vodi k hladilniku polnilnega zraka, malo naprej proti lučem pa sta še dve hladilni reži. Značilen je tudi par prednjih meglenk, njuna oblika daje estetski vtis ruske izdelave, sta pa zato zelo učinkoviti. Pogled na dirkaško ukrojen motorni pokrov zbuja, jasno da, radovednost. Ker je splošno znano, da je pod njim bokserki motor, je nervosa (vsaj v testnem primeru) še večja. Tako se pozabi na umazan in opraskan prst pri odpiranju motornega pokrova, saj je občudovanja





NAJLAHČIJA NASLOV

vreden vsak motor, ki zmore več kot 100 konjskih moči na liter prostornine.

Ta Subarujev dvolitrski bokserski motor, izdelan iz aluminija, zmore glede na nastavitev te moči tudi znatno več. V testnem primeru je moč motorja 155 kW (211 KM) pri 6000 vrtljajih, največji navor 270 Nm pa doseže ta motor pri 4800 vrtljajih v minuti.

Turbinski polnilnik je glede na maso precej zajeten, zdrami se pri 3500 vrtljajih, s polno sapo pa lahko računate v območju med 4000 in 7000 vrtljaji, nato pa poséže vmes elektronska prekinitev vziga. Posledica takšnega polnilnika in zelo kratkih batnih gibov je tudi nemiren prosti tek motorja, vendar to ne moti nikogar,

kdr hoče takšen motor imeti. Kot že rečeno, polnilni zrak je prisilno hlajen, motorju pa pri toplotnih obremenitvah pomaga tudi oljni hladilnik. Ventili so po širje na vsak valj, v vsaki glavi pa sta po dve odmični gredi, ki jih krmili zobati jermen.

Motor je dovolj kultiviran, da zmore elegantno in nežno poganjati imprezo tudi v nižjem območju vrtljajev. Pri tem oddaja lep in šarmantan zvok, značilen le za bokserske motorje, pa tudi takrat se dejanske številke in meritve pri porabi goriva ne razlikujejo kaj prida od tistih tovarniških. Ko pa se v dr. Jackyllu prebudi Mr. Hyde in motor v zgornjem območju vrtljajev divje in spontano zarjuje, ob



polnem plinu seveda, takrat poraba goriva znaša okoli 25 litov na 100 km. Tudi ta podatek ne moti prav nikogar, kdr hoče prav ta motor v nosu vozila. Motor prenaša svojo brutalno (če hočete) moč zmeraj na vsa štiri kolesa. V osrednjem diferencialu se pogonska

sila razdeli na dve enaki polovici, za oba kolesna para. Štirikolesni pogon je stalen in eden najboljših ter najbolj preskušenih japonskih prenosov te vrste.

Vrh ročice menjalnika je po športnem načelu zelo blizu volana. Gibi so kratki, ročica je natančna, to pa ne



račun po tretjini deljive zadnje klopi. Na zadnji klopi je bolj utesnjeno kot na prednjih sedežih, to velja predvsem za prostor pri kolenih potnikov. Bi pa v tako športen avto, kot je subaru impreza turbo, sedila tudi kakovostenje prednja sedeža, recimo podobna Recarovim izdelkom.

Morda bi bilo splošno počutje v notranjosti impreze boljše, če bi avto tudi tukaj dajal bolj volčji vtis. Nekaj več konkretnosti bi glede na športnost vozila pričakovali tudi pri opori za voznikovo levo nogo. Preglednost okoli vozila je dobra, enako velja tudi za vzvratni ogledali. Skupno gledano je subaru impreza avto, ki zmore zadovoljiti precej voznikovih želj in hotenj. Želje po hitrejšji vožnji in večji agresivnosti motorja praktično ni, podvozje avtomobila in zavore so temu ustrezne in z zdravim umom še boljše, prtljažne prostora in prostornosti

velja za pretikanje v vzvratno prestavo. Skrtanje je običajen pojav, je pa to lahko posledica tudi že več kot 100.000 kilometrov krute (testne) vožnje s testnim vozilom. Obenem je kondicija avtomobila v celoti pri teh kilometrih tudi dokaz trpežnosti in vzdržljivosti avtomobila. Zavore so bile že ob začetku našega testa žal izrabljene, tako da se je celo tu in tam prižgala kontrolna lučka zavor. A so se kljub temu izkazale z izjemno učinkovitostjo, kar se dobro poda tako ostočno ravnanemu vozilu, ob pregrejanju pa se jim je učinek zniževal v normalnih mejah. Podvozje je športno trdo, to na krajsih neravninah na cesti, seveda tudi zaradi medosne razdalje, potniki hitro čutijo v hrbtenici; zato pa popolnoma ustreza svojemu namenu. Štiri posamične obese ponujajo vozniku dovolj možnosti varne vodljivosti, kolikor je pač pri hitri vožnji ob pomoči štirikolesnega pogona in turbinsko bencinskega mo-

torja v nosu zmore. Izlet s ceste je v tem primeru po navadi voznikova napaka.

Sedaj pa iz volčjega bistva v ovčje ogrinjalo. Razen motornega pokrova, meglenk, zadnjega spoilerja, izpušne cevi, nevsiljivih obrob vozila in štirih odličnih gum na lahkotkovinskih plastičih se zunanjost in večina notranjosti te Subarujeve impreze prav nič ne loči od drugih imprez. Opremljenost testnega avtomobila je sicer na zavidljivi ravni, ta pa vsebuje električni pomik vseh štirih šip (zadnji šipi se zaradi konstrukcije vrat spuščata le do polovice), osrednjo ključavnico, učinkovito ročno nastavljivo klimatsko napravo, sončno streho, usnje na volanu in prestavni ročici ter zračno vrečo za voznika. Armatura na plošči je klasično japonska, s (še) dovolj logično razporeditvijo stikal, malo manj funkcionalni pa sta precej preprosti obvolanski ročici. Zaradi zračne vreče v volanu se temeljno stikal troblje žal razdeli v dve



(pre)majhni stikali. Subaru impreza kot kombilimuzina je ena izmed redkih še preostalih, ki nima utora na notranji strani prtljažnih vrat, kar bi izdatno olajšalo zapiranje. Prostora v notranjosti je glede na razred vozila dovolj, to velja tudi za prednja sedeža, za njuni sedalni površini in za prostor v prtljažniku. Prtljažnik je mogoče povečati na

v vozilu je dovolj tudi za družino, na notranjost avtomobila pa se je kljub očitno japonskemu priokusu hitro navaditi. Pri Subaruju so imprezo v takšni obliki uspešno približali raznovrstnim idealom, od dirkaških prek cestno-športnih pa do družinskih.

ANDREJ SUPÉ

Foto: MATEJ DRUŽNIK

SUBARU IMPREZA GT TURBO 4 WD

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - bokserski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 92,0x75,0 mm - glibna prostornina 1994 kubikov - kompresija 8:1 - največja moč 155 kW (211 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15 m/s - specifična moč 77,7 kW/105,8 KM/liter - največji navor 270 Nm pri 4800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventilji za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski veččrkovi vibrizg in elektronski vžig - vodno hlajenje 6,4 litra - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 52 Ah - alternator 900 W - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolurna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,55; II, 1,95; III, 1,37; IV, 0,97; V, 0,74; vzvratna 3,42, diferencial 3,90 - platišča: 6x15 - gume: 205/55 R15 (Michelin pilot SX) - katalni obseg 1,84 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 38,2 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrati, 5 sedežev - samonošna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trkolne prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečna vodila, vzmetni nogi, stabilizator, dvokrožne zavore, spredaj kolunne (hlajene), zadaj kolunne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrljava od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4340 mm - širina 1690 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2520 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1455 mm - najmanjša razdalja od tal 106 mm - rajdni krog 11 m - **notranje:** dolžina (od armature ploče do zadnjega naslojnega) 1760 mm - širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 885-920 mm, zadaj 870 mm - vzdolžna prednja sedež 910-1115 mm, zadnja klop 600-820 mm - prtljažnik (normno) 400/1350 l - premer volanskega obroča 380 mm - posada za gorivo 60 l

Teža: prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna teža 1780 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro (ni podatka) brez zavore (ni podatka) - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva (ECE): 7,1/9,4/11,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost: 227 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	3,6 s
0-80 km/h	5,0 s
0-100 km/h	6,9 s
0-120 km/h	10,2 s
0-140 km/h	13,4 s
0-160 km/h	18,8 s

1000 m z mesta
28,0 s (187 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
33,5 s (179 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
42,0 s (143 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 85,2 m
od 100 km/h 39,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	39,1 km/h
60	58,1 km/h
80	78,5 km/h
100	97,9 km/h
120	117,8 km/h
140	137,0 km/h

Trušč v notranjosti (dB)

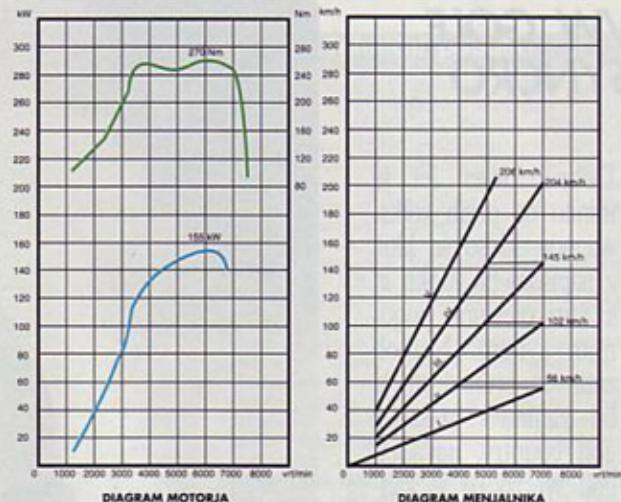
	III.	IV.	V.
50 km/h	63	61	60
100 km/h	70	69	68
150 km/h	-	75	73
200 km/h	-	-	76
prostti tek		53	

Poraba goriva: testno povprečje

21,8 l na 100 km

Cena

DEM 58.000
(Industrijaimport Ljubljana)



Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- lega na cesti
- hitrost menjalnika
- zavore
- vsestranska uporabnost
- cena

Grajamo

- poraba goriva ob priganjanju
- zatikanje prestavne ročice
- vrata prtljažnika nimajo notranje kljuge
- pomik šip v zadnjih vratih

Iz oči v oči

Ni dvoma: to je japonski odgovor na Ford Escort Cosworth. Surovosti v imprezi je sicer nekaj manj, ampak dirkaške želje niso nič pohlevnejše. Samo voziti ta Subaru je užitek, dobro voziti ga pa je tudi umetnost. Cestni dirkalnik, pač!

Martin Česenj

Če vas oblika ne navduši in ste vsaj malo cepljeni s hitrostnim virusom, se boste v hipu navdušili nad motorjem in zavorami. Če pa bi tej imprezi namenili še nekajto prijetnejše materijale v notranjosti, bi bila lahko zelo soliden družinski dirkalnik. Toda s pripombo, da bi užival le voznik; drugi bi trpeli.

Vinko Kernc

Preden začnete premišljevati o avtomobilu, kot je tale impreza, si zavirate temeljno vprašanje: ali sploh potrebujem cestni dirkalnik? Če se vam zdi, da brez njega ne morete živeti, se pridružite kolonii nedeljskih voznikov, ki sicer uporabljajo kolo ali mestni avtobus, in se peljejo na Stajersko ali Dolenjsko. Pa glejte, da bo takrat deževalo. Močno dvomim, da bo odgovor še vedno pritrileden.

Nada Popov Trifunović