

Subaru justy J 12 4 WD in J 10 SL

Japonski mojstrovini

Lahki terenec in majhna limuzina v enem – Letos kar 1000 justyjev pri nas – Rezervni deli v sosedčini

Japonski avtomobil, katerega masko hladilnika krasi znak s šestimi zvezdicami v elipsi, je subaru justy. Na naših cestah je še redki gost, toda obstajajo želje in možnosti, da ga bomo pogosteje videvali. V začetku lanskega leta smo vas spoznali z justjem J 10 4 WD GL (AM št. 3), kasneje pa so mu nekoliko izboljšali motor in opravili več posegov na karoseriji. Vozili smo tudi izboljšano različico in kasneje še justy J 10 SL, toda samo s prednjim pogonom.

Industrijaimport, predstavništvo v Ljubljani, je organizacija, ki se ukvarja z uvozom in prodajo avtomobilov subaru. Lani so prodali približno 500 vozil, pravijo pa, da bi jih lahko še več, za letos pa načrtujejo prodajo kakšnih 1000 vozil, kajti gre za dolgoročnejši posel, s katerim zagotavljajo tako veliko, pravzaprav doslej največjo ponudbo japonskih avtomobilov v enem samem letu do danes pri vas.

V ponudbo za naše kupce je vključen justy 700 SDX, z motorjem 997 kubikov, pogonom na dva ali štiri kolesa, s tremi in petimi vrati, pa tudi model zgornjega srednjega razreda, leone, in sicer v treh različicah z motorjem s 1781 kubiki in pogonom na vsa štiri kolesa, tu pa je še bus domingo.

MOČNEJŠI MOTOR

Justyu so poleg drugih sprememb izboljšali tudi motor, ki ima še naprej tri valje,



nja vreteno za zmanjševanje tresljajev, zobati jermen pa poganja odmično gred v glavi motorja, v katerega podaljšku je brezkontaktni sistem vžiganja.

Pogona z justjem, ki sedaj zadaj nosi oznako J 12 4 WD SL II, po kratki suhi cesti, polni ovinkov, je dala slutiti živahan motor, natančen petstopenjski menjalnik in hrup, ki se je pojavljal od spodaj, ne glede na to, ali smo z električnim stikalom na ročici menjalnika vključevali ali izključevali pogon na vsa štiri kolesa. Če vstejetje hrup v odstotek situacij, ko boste resnično potrebovali pomoč tudi zadnjih dveh koles, in ugotovili, da ne potrebujete avtomobila, s katerim bi se vozili zunaj asfaltnih cestišč, tam kamor na pripelje snežni plug, potem se odločite raje za kak drug model. Z njim res lahko vozite po vsakem terenu, ampak škoda bi ga bilo imeti samo za vožnjo po mestu.

Justy se dobro drži ceste, toda prej je vseeno treba »po-gruntati« volan in se nanj navaditi, zlasti nad hitro vožnjo po ovinkastih cestah. Trikrat smo prevozili isto cesto, enkrat z vključenim pomožnim pogonom, in rečemo lahko, da samo prednji pogon odlično vleče, toda med nekoliko pretiravanja se je kmalu pokazalo, da je štiri več kot dva, o čemer voznika opominja tudi svetlobni signal na armaturni plošči. S tem so usklajene tudi zavore z dodatno hlajenima kolutoma spredaj in bobnom zadaj.

Justy je kombi-limuzina s tremi ali petimi vrati. Vozili smo različico s tremi in tako imeli priložnost seznaniti se z zelo učinkovitim sistemom dvigovanja naslonjal pomakne celoten sedež (sistem katapult), kar seveda omogoča lažji vstop v vozilo. Karoserija je lepša kot pri justju J 10 4 WD GL. Masko hladilnika so na novo oblikovali in je v enaki barvi kot druge površine, na odbijaču je obvezna rdeča črta, tako kot na bokih, zadnja vrata so lepo oblikovana, v zgornjem delu so del spojlerja, navzdol pa se spuščajo toliko, kot to dopušča odbijač.





Armaturalna plošča je ostala enaka, zato pa je vgrajen nov volan s tremi prečnimi letvami. Japonci so se trudili narediti kar najbolj izvirno armaturalno ploščo. Instrumentov je dovolj in so dobro vidni. Kadar dobite avto le za kratek čas, to pomeni, da se je treba hitro navaditi na stikala. V našem primeru se je treba pred vožnjo dobro seznaniti z njimi in si zapomniti, čemu kakšen služi, da nam med vožnjo ne bi odvratali preveč pozornosti.

O notranjosti lahko rečemo vse najboljše. Pohvalimo lahko, da ima dovolj usmernikov zraka, ne samo proti vetrobranskemu steklu, ampak tudi okenskim šipam, zato zarošene šipe voznika ne motijo predolgo.

Na zadnjih sedežih dobi potnik vtis, da mu je tesno. To v nekem smislu ni samo vtis, ampak dejstvo, kajti od avtomobila z dolžino 3,535 m in širino 1,535 m tudi ne moremo pričakovati več udobnosti, niti ne na račun manjšega prtljažnika. Prostor za prtljago ne sprejme več kot dve potovalni torbi, več prostora pridobimo, če podremo naslonjalo zadnjih sedežev. V oči takoj zbole prizadevanje konstruktorjev, da bi v notranjosti našli prazen prostor tam, kjer ga običajno ne iščejo, na primer na bočnih straneh zadnjih sedežev (pri modelu s tremi vrati), posrečen predalček, ki se da v celoti izvleči, polička za ključ ali kakšen drobiž itd. Vsi gibljivi deli so mehki. Tako je tudi z ročicami za vzdiganje okenskih stekel, vzdodom za nastavljanje zunanjega ogledala, notranjih ključavnic z varnostnimi zatiči itd. Pri plasti sta samo dve možnosti: da deluje hladno in odbijajoče ali da daje vtis topline, pomešan z občutkom luksusa, in pri justiju je to drugo. Z eno besedo, zaradi prijetne notranjosti je potovanje v jusuju prijetno.

Zamerimo mu lahko, da nima varnostnih pasov z možnostjo nastavljanja višine in da brisalnik pušča del vetrobranskega stekla neočiščen, zaradi česar se nekoliko poveča mrtvi kot, pa morda še kakšno malenkost.

Ker je sprednja sedeža močno potisniti nazaj skoraj do zadnje klopi, se v justiju tudi dolgini ne bodo pritoževali. Pedala sklopke, zavore in plina so dovolj narezani tudi za



malо širše stopalo, na levi pa je dobrodošel prostor za levo nogo.

Novi subaru justy z motorjem 1,2 litra in pogonom na vsa štiri kolesa ni bil uvrščen v cencik za lansko leto, od Industrieimporta, pa seveda od kupcev, je odvisno, ali bo v prodaji še naprej samo različica, ki smo vam jo že predstavili, z motorjem s 997 kubiki. Razlika med obema modeloma ni tako velika, tako da se kljub temu, da želite vozilo s pogonom na vsa štiri kolesa, lahko spomnite na naš sklep o prvem vozilu, ki smo vam ga predstavili, da gre namreč za primeren avtomobil za vso sezono in vse terene.

STARI TISOČAK

Po opravljeni vožnji justija z novim motorjem smo imeli priložnost preskusiti tudi model z oznako J 10 SL 2 WD, kar v prevodu pomeni, da je to razli-

čica s pogonom samo prek prednjih koles, ki ju poganja motor z 997 kubiki ali okroglo »tisočak«, to pa je enak motor kot pri prvotnem justiju s pogonom na vsa štiri kolesa – J 10 4 WD GL, toda z močjo 37 kW pri 6000 o/min. Tudi tokrat nam je prišla v roke različica s tremi vrti, kar pomeni, da so vtiši iz notranjosti enaki.

Ko izvlečete ročico čoka, motor prijetno zabrenči in nobene potrebe ne začutite po spraševanju, zakaj so v motorju samo trije, namesto štirih batov. Menjalnik gladko polzi skozi zobnike, in ko nekoliko odločneje pohodite pedalo za plin, kazalec na merilniku vrtljajev vrtoglavje šine do številke šest, nakar se začenja že rdeče, polje prepovedanih vrtljajev. Za nekatere motorje bi to pomenilo že vrtoglavje vrtljaje, pri justijevem motorju pa ni strahu, da bi lahko prišlo do kakšne okvare. Po več takšnih poskusih ugotovite, da mu visoki vrtljaji ne škodujejo, ravno nasprotno, v območju med 4 in 5 tisoč so za-

želeni. K temu motorju sodi petstopenjski menjalnik. Vse prestave so dobro izbrane, toda v peti čuda ravno ni treba pričakovati. V četrti se požene do 120 km/h, prestavite v peto, vključite radijski sprejemnik in razmišljate, da vam vozilo pri tej hitrosti ne porablja več bencina od 7 litrov na 100 km. In še nekaj: pri tem justuju vas ne bo motil hrup zadnje kardanske osi, ker je nima...

Med vožnjo se nam je zdelelo, da je nos vozila nekoliko prelahek za dober stik s cestiščem, kajti pri hitrejšem prihodu v ovinek gume spodrsavajo in nos justija začne poskakovati, vse dokler ne odvzamemo plina. Če je vozilo obteženo, ta pojav ni tako značilen.

Iskanje notranjih rezerv za zmanjšanje teže vozila smo občutili na športnih sedežih, ki niso bogato oblazinjeni, zato na neravnem terenu hitro začutite podlogo. Naslonjali sta dobro oblikovani. Če spustimo zadnje dvodelno naslonjalo in naslonjalo sovozniškega sedeža, dobimo večji prostor, kot bi pričakovali od takšnega vozila. Za namestitev prtljage so štiri možnosti: samo osnovni prostor, zvrnutev obeh zadnjih sedežev, desne polovice zadnjega sovozniškega ter oba zadnja in sovozniški sedež. Proizvajalec vam ne zagotavlja, da boste v tako pridobljen prostoru lahko postavili desko za jadranje z jamborom in jadri, ampak poskusite lahko skozi odprta zadnja vrata. V vsakem primeru pa je dovolj prostora za dva para smuči, dva potnika in prtljago.

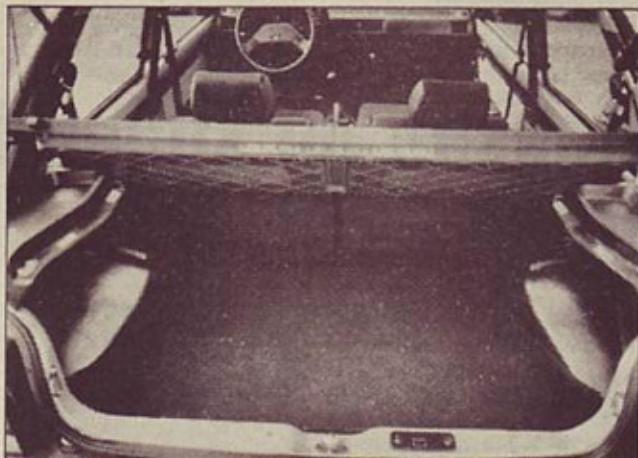
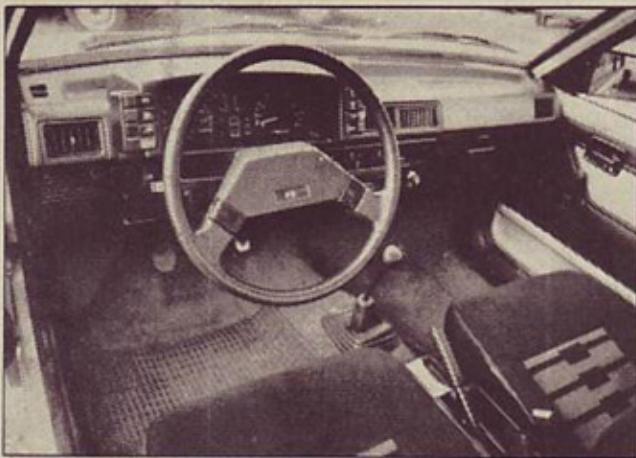
Justijeva vrata se odpirajo na široko, tako kot pri peugeotu 205 ali fiatu uno. Na vrati



Let's go

RUM COLA
GIN TONIC
CHERRY COLA

Carline



je običajna ročica za dvigovanje in spuštanje stekel, toda deluje tako mehko, da je šipa spuščena ali dvignjena v vsega dveh zavrtljajih ročice in imate občutek, da to delo namesto vas opravlja električni mehanizem. Morda se vam to ne bo zdela najbolj pomembna podrobnost, toda govor o tem, da so se konstruktorji posvetili tudi najmanjši podrobnosti.

Če se spomnите še starega kadetta, pri njem je bil volan precej vertikalno postavljen, ročica menjalnika pa nagnjena nazaj. To je dobro preračunan položaj, ki je v neposredni odvisnosti od nastavljanja voznikovega sedeža. No, tako je tudi pri justiju, takšen položaj vam omogoča, da se roke na volanu zlepja ne utrudijo.

Pozamične obese vseh štirih koles tipa McPherson,

spredaj s prečnima stabilizatorjem, zadaj poševna vodila omogoča toliko udobnosti, kot je smemo pričakovati od takšnega avtomobila.

Prvi subaru, model 360, so izdelali 1958. Model s prednjim pogonom je prišel na svetlo leta 1966, leta 1972 pa prvič model s pogonom na vsa štiri kolesa. Za justy lahko trdimo, da je nekakšna esenca vsega, kar so v tem razredu lahko ponudili trgu. Subaru je le ena od šestih tovarn koncerna Fuji havy industries in od tod tudi šest zvezdic kot zaščitni znak. Vedno se bo najbrž dalo narediti boljši in lepši avtomobil, toda težko bo najti nove možnosti za izboljšanje funkcionalnosti vozila. Na primer, koeficient zračnega upora je pri justiju 0,38 Cx in tu so torej še možnosti za napredok, saj so nekateri drugi proizvajalci tudi z manjšimi vozili dosegli boljše rezultate, denimo Lancia z vozilom Y 10, ki ima koeficient vsega 0,31 Cx.

Za justy lahko na koncu rečemo še to, da ni zahteven za servisiranje, pa ne zato, ker ima vsega tri svečke, ampak ker je motor zelo dostopen. V Industrijaimportu obljubljajo dobro založenost z rezervnimi deli, saj je centrala v sosednji Avstriji. Ampak o tem bomo kaj več lahko zapisali kdaj kasneje, ko bodo justyi množične vozili po naših cestah.

Subaru justy se torej pravila na zalet na našem trgu in s svojo udeležbo v razredu avtomobilov tipa fiat uno, peugeot 205 in ford fiesta prispeva k izboljšanju avtomobilskega standarda, ki pri nas, tako kot marsikaj, naglo pada.

Tehnični podatki:

Motor: trivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 78×83 mm – gibna prostornina 1189 kubikov – kompresija 9,1:1 – največja moč 50 kW pri 5600/min – največji navor 95 Nm pri 3600/min – ročična gred v 4 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok motorja iz lahke litine – dvojni uplinjač padotocni – vodno hlajenje – akumulator 12 V 36 Ah – alternator 45 A – električni sistem vžiganja.

Motor justyja J 10 SL: vrtina in gib 78×69,6 mm – gibna prostornina 997 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 37 kW (50 KM) pri 6000/min – največji navor 80 Nm pri 3600/min.

Prenos moči: motor spredaj pogarja prednji ali vsa štiri kolesa – suha enolamearna sklopka – sinhronizirani menjalnik s petimi prestavami, ročica menjalnika na podu – diferencial 5,29 (J 10 5,285) – platišča 4 BX 12, gume 145 SR 12.

Voz in obese: kombi limuzina – 3 ali 5 vrat – 5 sedežev –

samočrorna karoserija – vsa štiri kolesa pozamično obesečena – spredaj in zadaj tipa McPherson, spredaj prečna vodila in prečna stabilizatorja, zadaj McPhersonova vzmetna noge s prečnimi vodili – dvočrno zavorni sistem, spredaj kolutka, zadaj bobna, servo naprava, omejevalnik moči zaviranja na zadnjih kolesih – volan z zatabo letvijo, mehanska ročna zavora deluje na zadnjih kolesih.

Mere in teže: dolžina 3,535 m – širina 1,535 m – višina 1,420 m (J 10 SL 1,390 m) – medosna razdalja 2,285 m – kolotek spredaj 1,330 m, zadaj 1,290 m – rajdni krog 9,8 m – najmanjša razdalja od tal 0,158 m – teža praznega vozila 760 kg (J 10 SL 680 kg) – prtljažnik 138/455 litrov – dovoljena obremenitev strehe 50 kg – posoda za gorivo 35 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): – J 12 4 WD: največja hitrost 155 km/h – poraba goriva (ECE): 5,7/7,5/8 litrov super bencina na 100 km

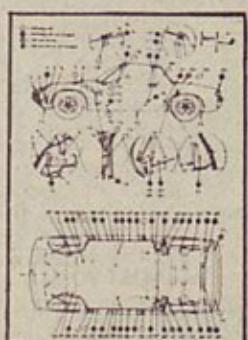
J 10 SL: največja hitrost 150 km/h, poraba: 5,2/7,6/9 litra na 100 km.

MIROLJUB NIKOLIĆ
slike: ZORAN SAMARDŽIĆ

AVTOMOBILISTI!
Po Dinitrol SISTEMU
strokovno zaščitimo vaše
vozilo.

Dinitrol Center

FRANC PETERCA
61260 Ljubljana-Polje,
Studenec 9a
tel. (061) 485-528



Za nova vozila – triletno jamstvo.

