



Subaru justy J10 4WD GL

Hrib je strm in surov. Ceste konec. Oprijem spolzek. Toda tale subaru je okretna reč. Malce večji od flatove pande, po obliku pa skladnejši, za oči ni ravno prepričljiv, češ, da zna biti tudi terenec. Ampak pritisk na gumb, ki sproži pogon na vse štiri kolesa, je čudodelen gib: justy se vzpone celo tam, kjer se zdi vožnja sprta z zdravo pametjo.

Še ne tako dolgo tega je bil štirikolesni pogon domena te-renskih avtomobilov, okornih, a posebej za stranpoti ustvarjenih vozil. Toda: novi časi, novi običaj! Pogon na vsa štiri kolesa se je razlezel na osebne avtomobile vseh vrst. In, če pustimo čisto zaresne terence ob strani, je takšna zasnova zdaj na voljo v dveh poglavitejših oblikah: kot stalni in za nakup dražji štirikolesni pogon z vsemi potrebnimi diferenциjalni in zaporami v njih ter kot sproti priklopilivi, po zasnovi preprostejši, po ceni pa znosnejši, za vsakdanje razmere pa še vedno povsem prikladen pogon na drugi par koles.

K slednji možnosti sodi tudi subaru justy J10 4WD. To je izdelek istoimenske japonske tovarne, ki sodi v sklop kon-

Celoletni profil

Japonska dvoživka: s pogonom na dve ali štiri kolesa

cerne Fuji Heavy Industries. Krstili so ta avtomobil – še kot prototip – leta 1983 na tokijskem avtomobilskem salonu. Potem je pa uredno prišel v Evropo in začel ugajati tistim kupcem, ki se povsod in vse leto

ne vozijo zgolj po asfaltu. Prav zdaj in za preračunano ceno približno polčetrtega dinarskega milijona pa je na voljo tudi našim kupcem.

Justy je kombi-limuzinica s tremi ali petimi vrtati. Karose-

rijska oblika je dovolj posrečena, da se zdi avtomobil večjih mer kot je v resnici: malce zradi sploščenega nosa, ki prispeva k navidezno odločnejši širini, malce zaradi velikih steklenih površin, ki prispevajo tudi k sproščenejšemu počutju od znotraj navzven, hkrati pa tudi zaradi izdatnejše razdalje karoserije od tal. K skladnejši podobi prispevajo zajetna motno črna odbijača s prav takšnima, plastičnima bočnima obroboma, trapezasti pozicijski lučki ob oglatih žarometih in velike zadnjih vrat umakneta le za toliko, da se žejo vrata od vrha do tal.

Testni avtomobil je bil pet-vratnik, kar pri vozilih podobnih mer ni vedno pravilo, je pa zelo pripravno za dostop k sedežem. In za prednja dva takoj rečem, da sta prijetno nizko zasnovana in ozaljšana z dovolj velikima vzdolžnima giboma, da si je mogoče poiskati

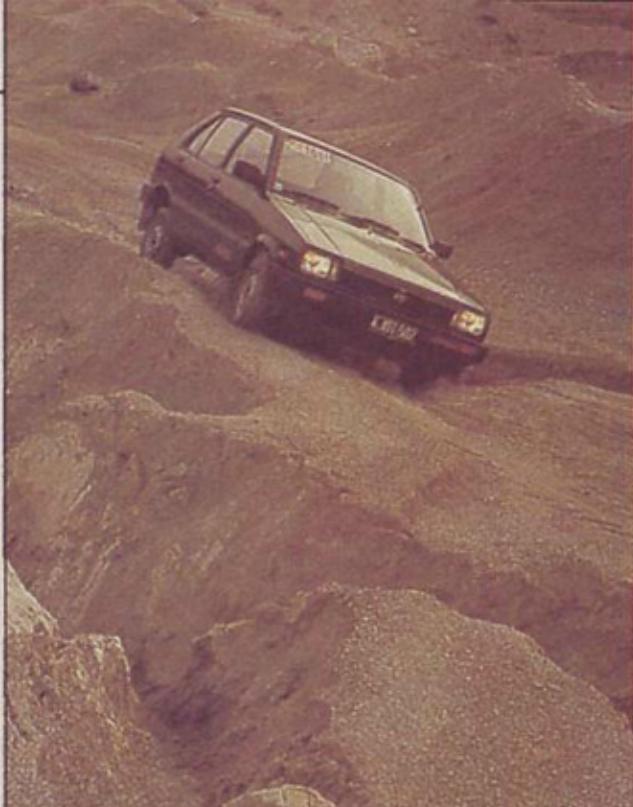


Za voznika: ilčna preglednost

sproščeno in neutrujajočo lego telesa. Seveda ne smete zahtevati preveč: na ta račun je namreč zadaj prostor za kolena pičlejši in namenjen bolj otroškim postavam kot pa odraslim potnikom. Pa tudi v prtljažniku je dolžinski preostanek dosti prekratek, da bi namigoval na prostorsko razkošje. Ampak, ker je polico nad njim mogoče sneti, zadnjo klop pa zganiti v celiem ali le po polovici, je v justiju na voljo tudi dosti kombijevskih prevoznih lastnosti. Čisto dovolj za zmerne družinske potrebe!

Ker se nos pred voznikovimi očmi na hitro pogreza, ker se je odsekanega zadka mogoče na hitro privaditi in ker je vidljivost na vse strani naslovnih dobra, je že prvi hip ugodno tudi počutje voznika – ko sede v ta avtomobil. Povrh tega dobi lično obdelano in pregledno razporejeno armaturno ploščo z merilniki hitrosti, motornih vrtljavajev, goriva in temperature hladilne tekočine, z dvema števcema, z glavnimi kontrolnimi lučmi in s tlomisom vozila, v katerem se sproti sproža signal, kadar je štirikolesni pogon vključen. Poglavitevješa stikala (za luči in brisalnike) so vtišnili v bočni obrobi armaturne plošče, da jih je moč doseči z rokama na volanskem obroču, njihovo pripravnost pa so malce zapolnili s posebnima izklopnjima stikaloma vključenih naprav.

Pozabili so na uro, ne pa tudi na to, da mora biti subaru justy velikokrat čisto zimski avtomobil, pa je gretje v njem – tako kot zračenje – izdatno in dovolj natančno nastavljivo, po potrebi pa okrepljeno s tri-



Pet vrat: lastnosti kombi-limuzine



stopenjskim ventilatorjem. Preračunano nameščene reže sušijo bočna okna, zadnja sipa z brisalnikom pa je električno ogrevana. S tem hočem povedati, da sega počutje za volanom opazno čez razred, v katerega subaru justy sodi, še posebej, če prištejem ugotovitev, da je dovolj natančna tudi končna obdelava celotne no-tranjosti.

Prednja sedeža sta dovolj skrbno oblikovana, da sta telesoma kos zoper bočne sile na ovinkih, volanski obroč (z dve-ma prečkama in s stikaloma za trobljo na njih, da ju človek včasih nehote sproži) pa je dovolj privzdignjen, da ni v napoto kolenom. Pravšnji sta tudi razdalji do pedalov in do prestavne ročice. Prav ta pa streže s še eno prijetno potankostjo, v tesni zvezi s priklopplivim štirikolesnim pogonom. V njen ročaj je namreč vtišnjen lahkolito ubogljiv gumb z napisom »4WD« (= four wheel drive), ki je v bistvu električno stikalo. Ko voznik pritisne nanj – in to lahko storiti kadarkoli hoče, po priporočilu tovarne raje med vožnjo naravnost, ne da bi moral pri tem storiti še kaj drugega in ne da bi se vozilo odzvalo s sunkom – se zgane ventili v pnevmatskem sistemu in sproži priklop prenosa moći, preko kardanske gredi, k zadnjemu kolesu. Istočasno se prižge tudi kontrolna luč pred voznikovimi očmi.

Tako se subaru justy v trenutku prelevi v vozilo, ki zmore biti kos tudi slabi vozni podlagi. Seveda v merah, ki jim je njegov motor še kos.

TRIJE VALJI

Enolitrski trivaljni motor je po zasnovi enak motorju hišnega kombija subaru libero. Da bi v justiju zmogel več moči, so mu na novo obdelali sesalni in izpušni sistem. Sicer pa je to moderen pogonski agregat, v celiem izdelan iz lahke kovine, z ročično gredjo v štirih ležajih, z odmično gredjo v glavi in z vgrajeno, z verigo gnano gredjo zoper odvečne tresljaje. Kljub temu se ob zasuku vžigalnega ključa (in hladen ob pomoči ročnega čoka) zgane malce robato ter povsem gladko steče šele v srednjem območju vrtljavajev.

Se pa potem zelo rad vrti, tudi čez številko 6000 na merilniku, kjer so vrtljaji označeni z rdečim poljem; čeprav uglejeno tih ne zna biti. Tudi pretirano prožen ta motor s kratkimi batnimi gibi ni. Povrh tega so mu pritaknili zelo na dolgo izračunan petstopenjski menjalnik (ki je naklonjen ugodnejši porabi goriva, manj pa živahnim pospeškom), to pa pomeni – tudi zavoljo dodatne teže vozila, ki jo zahteva štirikolesni prenos moći – da mora voznik vztrajati v višjem območju motornih vrtljajev, če hoče ugoditi morebitni želji po odločnejši vožnji. Kajti tudi po občutku sodi subaru justy med tiste avtomobile, v katerih se vozniku zdi, da del motorne konjenice spi, namesto da bi težaško garala. A, saj pravim, takšen je občutek in občutki so dostikrat variljivi. Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno (za daljše vožnje odločno premajhno) posodo goriva se je izkazalo, da zna biti justy kos čisto povprečnim zmogljivostim, najsi gre za hitrost ali za pospeške. Testni avtomobil je bil obut v zimske gume (glede katerih nam še zdaj ni jasno, zakaj so bile na prednjih kolesih drugačne znamke kot na zadnjih), in to velja pri branju rezultatov tudi upoštevati. Z mesta do hitrosti 60 kilometrov na uro je testni justy pospešil v 6,3 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 10,7 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 16,5 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 30,3 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 143 kilometrov na uro, avtomobil pa jo je zmogel v četrti prestavni, natanko na spodnjem robu rdečega merilniškega polja.

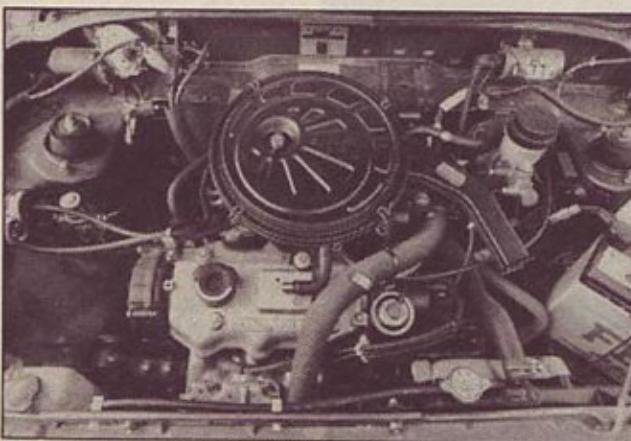
Seveda smo med našo, raz-



meroma kratko preskušnjo, v veliki meri izkorisčali možnost štirikolesnega pogona in vozili po voziščih, ki jih ta konstrukcijska lastnost dovoljuje. Pri tem smo izmerili povprečno porabo goriva 8,4 litra bencina na 100 prevoženih kilometrov. Justyjev motor je uradno zadovoljen z navadnim bencinom, seveda pod pogojem, da je kakovosten. Zato smo pri nas točili bencin super.

2+2 = 4 WD

Dokler ne vključite stikala na prestavnici ročic, je subaru justy avtomobil z običajnim prednjim pogonom. Pri tem ni mogoče preslišati trušča kardanskega greda (ki se, razumljivo, suče tudi ob sproščenih zadnjih kolesih) in prezreti malce trdega vzmetenja, ampak pri obojem gre še za dovolj zmernosti, da človeku ni v napoto. In, že kot takšen se justy izkaže z dovolj temeljito in varno lego na cesti. Vsa štiri kolesa so posamično obešena, spredaj z vzmetnima nogama, prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa z vijačnima vzmetema ter poševnimi vodili, kar pomeni, da so vsa štiri kolesa dovolj čvrsti pri tleh, da se vozniku ni potrebno batiti zelo ostre vožnje. Seveda streže prednji pogon z že znano lastnostjo, da je potrebno voljan odločneje dodajati, če je ovinek zelo hiter. Prestava v volanskem mehanizmu je narančana na kompromis med neposrednostjo, ko gre za športno vijuganje in med še



V nosu: moderen trivalnjek

Tehnični podatki

Motor: trivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib $78,0 \times 69,6$ mm – gibna prostornina 997 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 6000/min – največji navor 80 Nm pri 3600/min – eročična gred v 4 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke litine – z verigo gnana gred zoper tresljaje – dvojni padotočni uplinjač, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W – elektronski vžig.

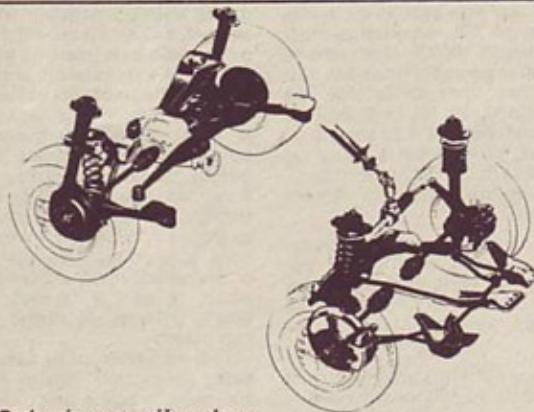
Prenos moći: motor spredaj poganja prednji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica (s stikalom za štirikolesni pogon) na tleh – prestavna razmerja: I. 3,07; II. 1,70; III. 1,14; IV. 0,77; V. 0,63; vzvratna 3,46; diferencial 5,29 – platišča 4 B × 12 – gume 145 SR 12

dovoljšno lahkočnostjo, ko gre za težavejše manevre med počasnejšimi vožnjami čez drn in strn.

Za takšne vožnje je seveda potrebno sprožiti motorno moč k vsem štirim kolesom hkrati. In subaru justy postane terenec. Vez med prednjima in zadnjima kolesoma je toga, brez vmesnega diferenciala, zato velja njegove štirikolesne zmožnosti zares prihraniti le za zahtevne pogoje. Na suhi cesti bi le brez potrebe uničevali gume in obremenjevali dele za prenos moči.

Kot terenec ta subaru ni izbirčen. Njegova lega na (na

primer zasneženih ali zelo blatnih) ovinkih se močno neutralizira, z upoštevanjem motornih zmoživosti pa je kos tudi zahtevnejšim vzponom in spustom, seveda če je takšnim voznim pogojem kos tudi voznik v njem. Saj pri takšnih manevrih ne gre prezeti nevarnosti drsenja in prevracanja vozila ter slabšega mazanja motorja v njem, čeprav moram v isti sapi zapisati, da med našo preskušnjo, ki ni bila ravno nedolžne sorte, nismo zaznali nobene od omenjenih težav. Smo pa hitro ugotovili, da so podvozju primerne tudi čvrsto zasnovanje



Podvozje: posamične obese

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutome (dodatno zračene) zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,535 m – širina 1,535 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,285 m – kolotek spredaj 1,330 m, zadaj 1,290 m – rajdiški krog 9,8 m – najmanjša razdalja od tal 0,185 m – teža praznega vozila 740 kg – dovoljena skupna teža 1180 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 325 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg – posoda za gorivo 35 litrov

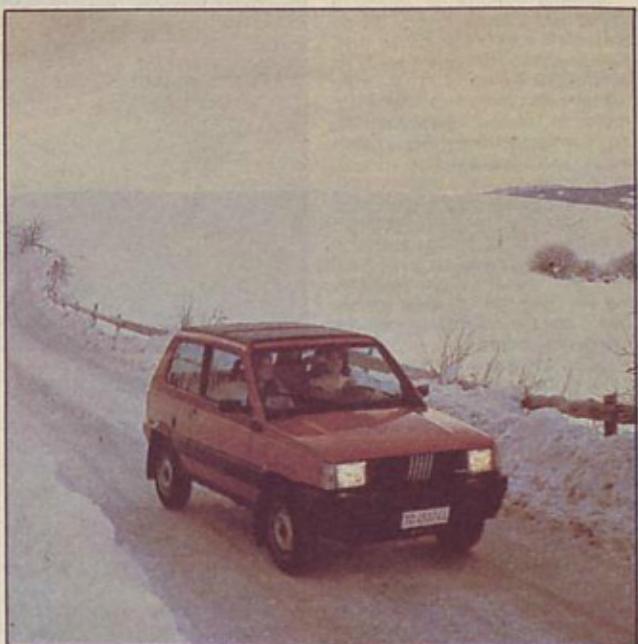
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,4 s – poraba goriva (ECE): 5,4/7,2/7,2 litra bencina super na 100 km

zavore s posebej hlajenima kolutoma ob prednjih kolesih. In hkrati s tem: da zna biti justy celo bolj terenski kot bi mu človek – takole, na oči – prisodil.

• • •

Subaru justy je torej eden od tistih prikladnih avtomobilov, ki so enako uporabni vse leto, ne glede na letne čase in na vozne okoliščine v zvezi z njimi. Je avtomobil s celoletnim uporabnostnim profilom, ki zna – proč od suhega ali spluženega asfalta – v voznišku prebuditi tudi prikrito avturisticno žilico. Da je subaru justy pri nas precej drag, seveda niso krivi Japonci. Krivi smo sami in ob tem ni ta hip nobene pomoči.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



S 4x4 po vsakem terenu

Fiat panda 750, 1000 in 4x4

Panda povečuje družino

Izredno uporabljiv robotizirani motor fire 100 – Izbiha od terenskega avtomobila do mestne limuzine

Potem ko je minilo šest let, od kar so na ceste zapeljale prve pande – v tem času so jih naredili 1,400.000 – se je Fiat odločil za temeljitejše posege, z namenom, da vozilu poveča konkurenčnost tako na domačem kot tudi tujem trgu. Vsem tipom so zamenjali motorje, izboljšali vzmetenje, udobnost vožnje pa približali tisti, ki velja za vozila srednjega razreda.

Kot smo pravzaprav po fiatu uno lahko pritakovali, je robotizirani motor fire 1000 zaradi svojih mer, teže in možnosti za hitre spremembe pristal tudi v pandi. V tovarni teh motorjev – Termoli 3 – so del proizvodnje namenili potrebam malolitražnih motorjev – za novo pando 750.

Čeprav je izpeljanka motorja s

999 kubičnimi centimetri, v Fiatu poudarjajo, da gre za nov motor. Z zmanjšano gibno prostornino na 769 kubičnih cm in močjo 25 kW (34 KM) je zamenjal dosedanji dvovaljni zračno hlajeni motor s 650 kubiki, enako kot je fire 1000 s 33 kW (45 KM) po mnogih letih poskal v zaslzen pokoj motor enake moči, toda z manjšo gibno prostornino (903 ccm). Sedaj nova panda nosi označko 750, odvisno od opreme in menjalnika (štiri ali petstopenjski) pa poleg še črke L, CL in S. Na predstavitev nove palete pand nam je še posebej padla v oči panda 750 S, predvsem zaradi neizogibne primerjave s fičkom, ki je v tem trenutku že del zgodovine avtomobilizma.

