



Justy ECVT: brezstopenjska avtomatika in štirikolesni pogon

Vozili smo: SUBARU
JUSTY IN LEGACY

Subaru justy je na cestah že od leta 1983, z brezstopenjskim samodejnim menjalnikom so ga prvič opremili leta 1987, za lansko jesen pa so ECVT ponudili tudi v kombinaciji z 1,2-litrskim motorjem.

Subaru legacy so v Tokiu predstavili januarja letos, evropsko premjero pa je doživel pred dvema mesečema, na avtomobilskem salonu v Frankfurtu.

Zdaj sta se justy ECVT in legacy znašla tudi na naših tleh.

Dogodek, ki je potekal ob poslovni pomoči avstrijskega partnerja, je bil za Industrialimport, ki pri nas prodaja te japonske automobile, dovolj prikladen tudi za otvoritev novega prodajnega salona, na ljubljanskem Gospodarskem razstavišču. Poleg biti in ploskati bi morali biti vsaj še »zeleni«, oziroma vsi, ki se zavzemajo za čisto okolje. Subarji so namentevki pri avtomobilih pri nas, ki so odslej (in izjemno primerkov iz pičle dozdajšnje zaloge) naprodaj izključno z uravnavnimi izpuštnimi katalizatorji. In, večidel, s priključljivimi (pa tudi stalnimi) štirikolesnimi pogoni, ki so pa že tako in tako dolgoletna znamenitost te avtomobilske hiše.

JUSTY ECVT:

ZELO PRIPRAVNA SAMODEJNOST

Justy sodi v spodnjo velikostno polovico Subarjeve ponudbe in je od lani dalje oblejši kot je bil prej ter z nosom podobnejši preostali, avtomobilski paleti te znam-

ke. Ostal pa je kombi-limuzina z vrati na zadku ter z dovolj uporabnih prijetnosti za dolgotrajno družinsko uporabo. Leto dni je zdaj stara tudi 1,2-litrska različica ECVT, pri čemer štiričrkovna krateča oznanja brezstopenjski samodejni menjalnik ob motorju, oziroma Electro-Continuously Variable Transmission kot bi se reklo s polnimi besedami. Zasnova je nizozemska (DAF), torej je ta menjalnik v najožjem sorodstvu s podobnimi menjalniki pri fiatih in fordih, medtem ko je Lancia ECVT odkupilila in optimirala za svojo lancio Y10 selectronic (glejte str. 4). Glavni deli menjalnika CVT oziroma ECVT so po širini tekalnega žleba spremenjajoči se jermenici ter posebej za njun zasnovani kovinski jermen, sestavljen iz približno 280 členov. Spreminjanje te-

kalnih širin pomeni manjšanje in večanje obsega, ki ga mora pri vsaki jermenici posebej objeti že omenjeni jermen. Z drugimi besedami: prestavno razmerje se med vožnjo samodejno spreminja v razponu od 2,503:1 do 0,497:1 (in pri stalni prestavi v diferencialu 4,666:1). Pri Subaruju so menjalnik oplemenitili še z elektriko in elektroniko, oziroma s sklopko z magnetnim prahom ter z računalnikom, ki tej sklopki ukazuje. Vse skupaj pomeni črko E v kratici ECVT. Sklopka omogoča natančno nadziranje »pretoka« motorne moči k menjalniku, hkrati s tem pa zelo uglajeno delovanje celotnega sklopa.

Vozniku je na voljo prestavna ročica s položaji P (parkiranje), R (vzvratna prestava), N (prostotek), D (vožnja s samodejnim pre-

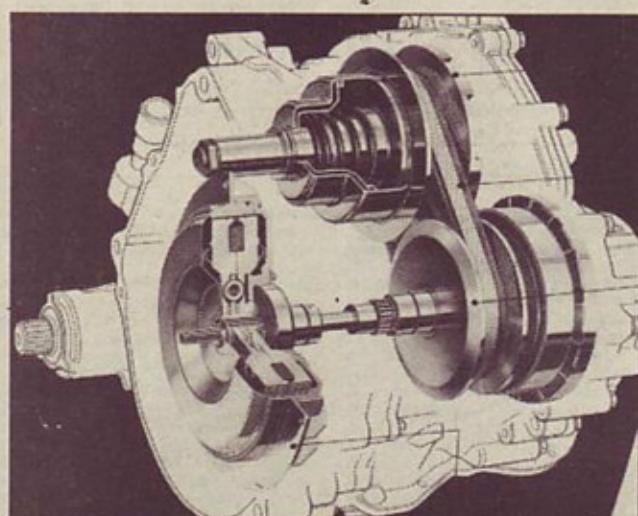
tikanjem navzdol in navzgor) in D (vožnja s samodejnim pretikanjem, z blokado pretikanja navzgor pod 3000 motornimi vrtljaji v minutu; ta položaj je namenjen prehitovanju in gorskim vožnjam).

Justy ECVT poganja trivaljni vrstni 1189-kubični bencinski motor z elektronsko uravnavanim uplinjačem, z največjo močjo 49 kW oziroma 67 KM pri 5600 vrtljajih v minutu in z največjim navrom 95 NM pri 3600 vrtljajih v minutu. Tovarna napoveduje največjo hitrost 147 kilometrov na uro, pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 13,2 sekunde in normno porabo goriva 5,7/6,2/6,9 litra neosvinčenega bencina na 100 km. Toda na tem justiju je tudi oznaka 4 WD, kar pomeni priključljiv pogon še na zadnji kolesi: to storiti voznik s pomočjo stikala na prestavni ročici, štirikolesni pogon pa je togo zasnovan in primeren le za poslabšane vozne razmere.

LEGACY:

OD LIMUZINE DO RANGERJA

To je Subarjevo približevanje Evropi in vzpenjanje v višji srednji avtomobilski razred. Legacy, najsibroličnejši in oglati obrobiljeni avtomobil, ampak streže z oblo podobo, z moderno skladnostjo in s precej večjo dopadljivostjo kot manjši in že ostareli Leone. Legacy je na voljo kot limuzina s štirimi vrati in z delno ali povsem zgibljivim zadnjim naslonjalom (405/630 litrov prtljažne prostornine), kot kombi (station DL) z običajno streho ter s 420/700-litrskim prtljažnikom, kot kombi (station GL/GX) z enako ve-



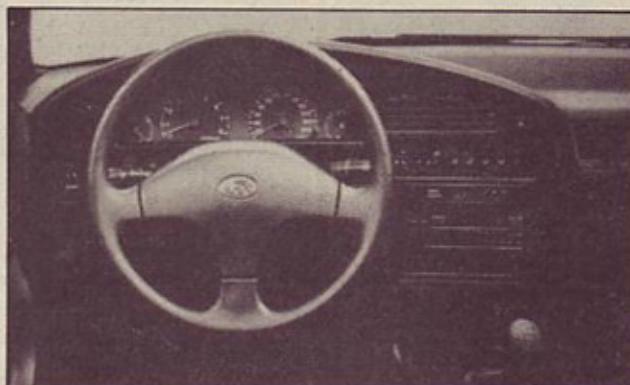
ECVT: nizozemski patent in elektromagnetna sklopka



Legacy (ilmuzina): Evropi všečna oblika

likim prtljažnikom, a z rahlo zvišano streho in kot ranger, ki je kombi z zvišano streho, s posebno cevno zaščito v nosu, ter uvrščen med terence, kar mu pri nas znižuje dinarske dajatve.

Legacyjem so namenili dva povsem na novo zasnovana bokser-ska štirivaljnika s po eno odmično gredjo v vsaki glavi ter s po štirimi ventilimi za vsak valj. Naprednih je tudi pet ležajev ročične gredi (nаместо le treh kot pri že znanih Subarjevih bokserjih), ki teoretično resa zvečujejo notranje treninge, vendar razbremenjujejo ročično gred ter večajo kultiviranost motorja in njegovo veselje do vrtljajev. Manjšemu motorju (1820 kubikov, 76 kW/103 KM pri 6000/min, 147 Nm pri 3200/min) so pritaknili elektronsko napravo za pomično vbrizgavanje goriva. K motorjem sodita petstopenjska menjalnika, tovarna pa ponuja tudi štirstopenjsko avtomatiko. Štirolesni pogon je seriski in stalen, s pomočjo sredinskega diferenciala ter viskozne sklopke, kar omogoča (pri dražji izvedbi) tudi serijsko vgrajen zavorni dodatek ABS, Boscheve japonske podružnice Nippon. Vsa štiri kolesa so posamično obešena, z vzmetnimi no-



Legacy (notranjost): višji srednji razred

gam in spredaj s posebej hlajeni-mi kolutnimi zavorami. Tovarniško oblujljene največje hitrosti znašajo od 165 do 199 kilometrov na uro, upoštevaje motor, karosirske oblike in menjalnik, ampak gledano v celiem je legacy zmogljivo, dovolj prostorno in udobno, skrbno izdelano in po japonsko bogato opremljeno vozilo. Oprema je seveda na voljo v paketih, obsega pa tudi izredno pripravne reči: nastavljiv volanski obroč (s

pretikalom za udobnejše vstopanje in izstopanje voznika), električno vodene šipe, ključavnice, pomično streho in tako dalje, pa tudi klimatsko napravo in še dolgo vrsto podrobnosti. Večina njih je pri posamičnih različicah všteta že v osnovno ceno.

Kratka preskušnja je pokazala tudi osnovne legacyeve uporabnostno-cestne lastnosti: kompromisno vzmetenje, ki je enako dobro v prid udobju in še dovolj čvr-

sti legi karoserije nad tlemi, varno vztrajanje v ravni smeri in odpornost zoper bočni veter – sprva zahtevo po dodajanju volana na ovinkih. Če je vožnja zelo hitra, ovinek pa zelo oster, da je potrebljeno plin rahlo odvzeti, se legacy odzove po vzoru modernih štirolesnih gnanih avtomobilov; z zdravljanjem zadka navzven. Torej je potrebno volan na hitrico odvzeti. Toda, vse to se dogaja v merah še varnega nadziranja avtomobila, vsaj na cestah (asfalt), kjer je takrat minovala preskušnja. Bomo pa, najverjetneje legacy ranger prav kmalu temeljito testirali in zvedeli vse, kar zmore.

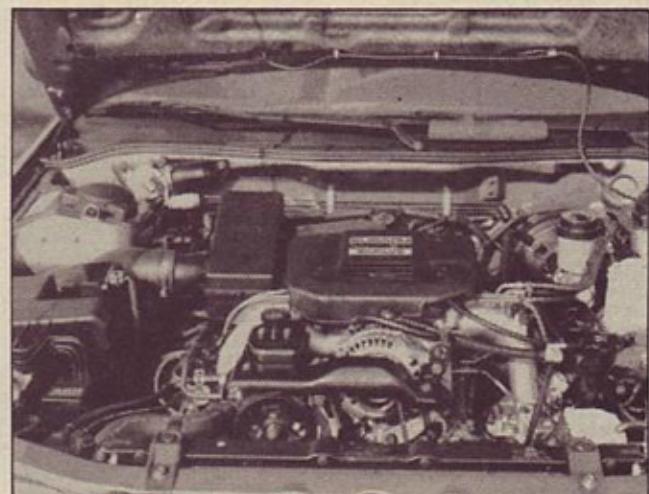
• • •

Dvojna repriza je torej zajetna osvežitev Subarjeve ponudbe na jugoslovanskih tleh. Ta čas, ko se bodo zmogljivejši kupci oziral po legacyju, ali vsaj po njegovi denarno najugodnejši različici ranger, bo justy ECVT vznemirjal tiste, ki jim avtomatika v menjalniku utegne pomirjati voznisko življenje. Voznikom pa, ki subarje že poznajo, so ti avtomobili načelno in na splošno všeč.

MARTIN ČESENJ



Legacy ranger: v Jugoslaviji ugodnejša cena



Legacy (motor): bokserka zasnova, moderna tehnika