

Vozili smo: SUBARU LEGACY 1,8 GL 4WD RANGER

NEODVISNO GIBANJE

Če bi bil avtomobilizem politika, bi bili subaruji alternativci. Njihova hotenja so že nekaj let drugačna in vedno sproti sveža. Pa ne zaradi opozicijskih, ampak iz čisto naprednjaških želja.

Konservativnost teh avtomobilov v minulih letih je bila samo navidezna: pod malce nerodnimi karoserijami je bilo vedno dovolj sodobnih domislic. Subaru legacy, novinec minulega leta, pa je vezi s preteklostjo sploh zelo ostro prekinil. To je Evropa – zdaj! Japonski avtomobil – povsem po zahodnoevropskem okusu!

Da gre za dober nakup, smo v zvezi z legacyjem oznanili že v lanski 26. številki naše revije. Tistikrat smo testirali različico 2,2 GX 4WD ranger. Tokrat smo preskusili zelo podoben avtomobil: prav tako ranger, prav tako 4WD, toda z 1,8-litrskim motorjem ter z opremo GL ob njem.

Legacy zna biti tudi limuzina, ampak če gre za ranger, je ta subaru praviloma kombi. Še več: testna rangerja sta bila obakrat povišana kombija, s skladno in prav nič motečo »stopnico« na prednjem delu strehe, pa zato s precejšnjim prostorskim olajšanjem za glave potnikov v avtu. Izrazito kombijevska sta pri tem zares le streha in dokaj navpičen, a obel zadek vozila. Vse drugo, začeni pri splošnem nosu in obrobjenih bokih – vse do povsem limuzinske notranjosti – pa sodi k temeljiti lekciji o skladnosti tega avtomobila.

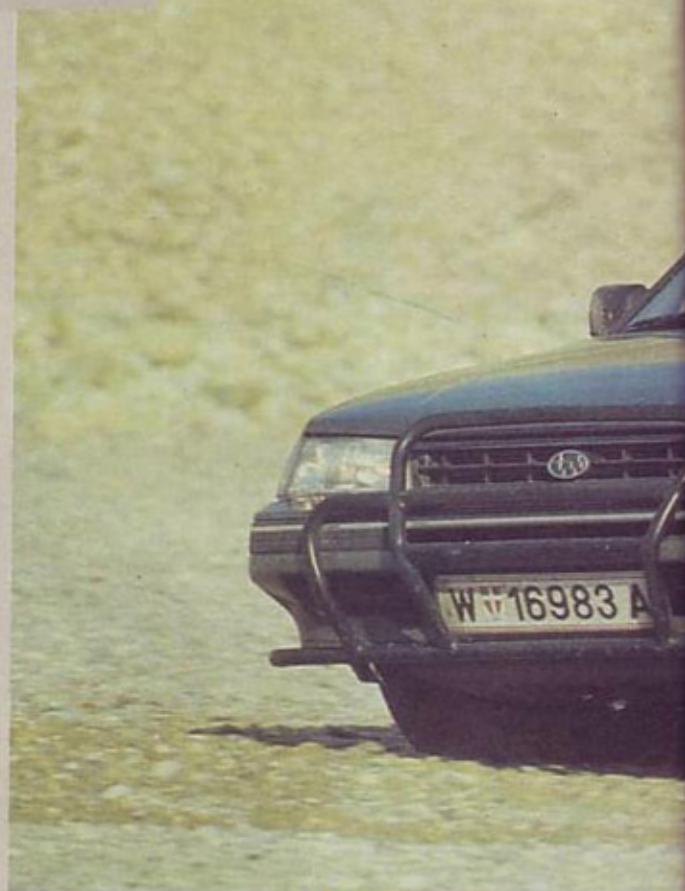
Spisek serijske opreme vas utege spremeniti v zavistneže: električno vodene šipe v vratih, električni zunanji ogledali, osrednja ključavnica, zadnji brisalnik, brizgalka žarometov (z ločenim stikalom), bralne luči, nastavljeni volan, po višini nastavljen (z vzvodom) voznikov sedež,

nastavljivi križni opori v prednjih naslonjalih, štirje zglavniki, štirje avtomatski varnostni pasovi (spredaj z nastavljivima oprijemališčema), rolo nad prtljažnim pokrovom, lično blago na sedežih, preproge na tleh in radiokasetofon z anteno, ki se pogreza v prednji strešni opornik. Ranger ima tudi pet vrat, temeljito opremljen voznikov delovni prostor in ponuja veliko mero dobrega počutja za sopotnike – tudi če je pot neobičajno dolga.

Značilna za ranger sta še cevni ščitnik na nosu – zoper robata brezpotja – in temeljiteje zavarovan trebuh pod motorjem, zoper udarce po grobih tleh. Hkrati pa so legacyji večinoma (na voljo so tudi različice s samo prednjim pogonom) opremljeni s stalnim štirikolesnim pogonom, ki mu služi sredinski diferencial z viskozno sklopko, za posebej zahtevne vozne okoliščine pa tudi terenski prenos moči, ob običajnem petstopenjskem menjalniku. Če so tla čvrsta, stik med kolesi in voziščem pa temeljit, se motorni navor razdeli med obe premi v razmerju 50 : 50, drsenje koles pa sproži sprotno prilagodljivost v obeh smereh. In ker je dobrim voznim lastnostim prilagojena tudi kolesna geometrija s štirimi posamičnimi obesami, sodi legacy med avtomobile z zelo prepričljivo lego na vozišču, ne glede na to, kakšno je vozišče pod njim in navkljub včasih premočnemu prečnemu nagibanju karoserije. Tudi pri uravnoteženju vzmetenja in blaženja tega vozila so namreč poiskali skladnost – med odpornostjo na terenske obremenitve in uglajenostjo na običajnih cestah.

Motor z 1,8 litra gibne prostornine se konstrukcijsko ne razlikuje dosti od večjega, 2,2-litrskega agregata. Oba sta štirivaljna bokserja s po štirimi ventili za vsak valj, ki jih krmili po ena odmična gred v vsaki glavi. Glava in blok sta obakrat iz lahke kovine in polnjenje z gorivom opravlja elektronika: pri 1,8-litrskem motorju s sredinskim vbrizgavanjem in, jasno, ob

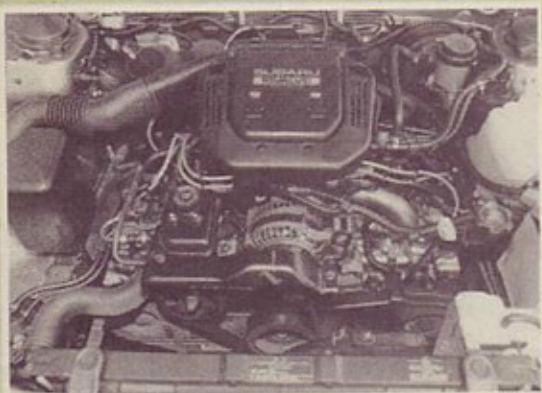
elektronskem vžigu. Testni avto je bil tudi tokrat opremljen z uravnanim katalizatorjem izpušnih plinov in s tem prilagojen uporabi izključno neosvinčenega bencina. V primerjavi z zmogljivejšo različico ima legacy 1,8 v celem krajše prestavno razmerje (na račun krajše prestave v diferencialih), s čimer skuša prikriti samo 76 kW oziroma 103 KM, ki jih motor zmore pri 6000 vrtljajih v minuti. Dokajšnjega neskladja med motornimi zmogljivostmi in precej izdatno težo vozila pa vseeno ne more skriti. Z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro smo pospešili v 12,1 sekunde, največja hitrost testnega rangerja 1,8 pa je znašala 176 kilometrov na uro. Motor sicer



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štiriktaktni — bokser — nameščen spredaj vzdolžno — vrtna in gib 87,9 x 75,0 mm — gibna prostornina 1820 kubicov — kompresija 9,7:1 — največja moč 76 kW (103 KM) pri 6000/min — največji navor 127 Nm pri 3200/min — ročna gred v 5 ležajih — po 1 odmična gred v vsaki glavi (zabati jermen) — glava in blok iz lahke kovine — po 4 ventili za vsak valj — elektronsko (sredinsko) vbrizgavanje goriva — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 48 Ah — alternator 980 W — uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor predaj pogonia vsa štiri kolesa — enokaplutna



suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,111; III. 1,448; IV. 1,088; V. 0,871; vzratna 3,416; diferencial 4,111 — terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,529 (ročica na sredinskem grebenu) — sredinski diferencial, viskozna sklopka — platišča 5 1/2 x 14 — gume 185/70 TR 14 M S (semperit).

Voz in obese: kombi za 5 oseb — 5 vrat — samonosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah — spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator — zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator — dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj — me-

hanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema — volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke — »hill holder«

Mere in teže: dolžina 4,600 m — širina 1,690 m — višina 1,480 m — medosna razdalja 2,580 m — kolotek spredaj 1,460 m, zadaj 1,450 m — najmanjša razdalja od tal 0,180 m — rajdni krog 10,1 m — teža praznega vozila 1260 kg — dovoljena skupna teža 1950 kg — dovoljena teža prikalice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg — prtljažnik (normno) 420/700/1550 litrov — posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 174 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 12,4 s — poraba goriva (ECE): 7,7/9,7/11,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km

glasno hrope, vendar je dovolj prožen za nezahtevne vožnje, pa tudi dovolj razpoložen za ostru priganjanja v višja delovna območja. Hkrati z njimi pa narašča tudi poraba goriva: ta je bila s testnim povprečjem 11,1 litra na 100 kilometrov le za sedem decilitrov manjša kot pri rangerju 2.2.

Subaru legacy 1,8 GL 4WD ranger torej ni za stiskače. Za posege v žep z denarjem se oddolži s celo vrsto prijetnosti, tudi s »hill-holderjem« (ki je že znan Subarujev dodatek za nemotena speljevanja na klancih), s servo-ojačanim volanom in z nastavljivim volanskim obročem, z velikim ter prilagodljivim prtljažni-

kom in tako dalje. To je avtomobil, ki ni za vsakogar, a vas navduši že tisti trenutek, ko sedete vanj: tudi zaradi neodvisnega gibanja, ki ga omogoča s svojo pogonsko vsestranskostjo.

*Ali (spet) politično reče-
no: kdor bi ga mogel iz-
brati, pa tega ne stori, je
zapravil priložnost. In to
se v življenju, tudi avto-
mobilističnem, veliko-
krat dogaja.*

*Tekst: M. Česenj
Foto: S. Živulović*