

Ugibanja so popolnoma odveč! Na subarujih vedno piše, kakšni so in kaj je v njih: znamka, model, velikost motorja, zaloge opreme, štirikolesni pogon in (včasih) – ranger!
Ranger pomeni dodatno veselje subaruja do terenskih voženj, pa tudi kombijevsko obliko in temeljito cevasto zaščito njegovega nosu.

To, o rangerju, vemo že od prej – od preskušne avtomobila subaru leone 1.8 DL 4 WD ranger, pred poldrugim letom. In tako kot tedaj ima ranger pri nas tudi zdaj še eno prijetno lastnost: da je kot terenec ugodnejše obdavčen in zategadelj po ceni pristopnejši od podobnih, a neterenskih vozil.

Seveda je legacy še zelo nov avtomobil: večji in zrelejši od leoneja, skladnejše oblike in z vpadijivo bogatejšo tehničko vsebino. Povrh tega je tudi načančneje obdelan in prostornejši.

Tesni legacy ranger je imel streho dodatno privzdignjeno (zaradi tako nastale stopnice na njej je njen pomicni oziroma dvižni del z drsnim žaluzijo vred pomaknjen bliže glavam na zadnji klopi); in, ker kombijevski zadek štrli čez zadnjo premo za 9 centimetrov dlje kot pri limuzini, pomeni to 1,685 metra dolg prtljažni prostor, oziroma 420/700/1550 litrov praznine v njem (upoštevaje pokončno ali zloženo deljivo zadnjo klop ter izrabo celotnega prostora do strehe).

A je v celiem tudi ranger povsem limuzinsko udoben: s štirimi bočnimi vrati in s štirimi do petimi sedežnimi prostori. Tako kot cel avto sta nova tudi prednja sedeža, v tem primeru z vzorcem ribje kosti na blagu in dobro oprijemajoča tudi na ostrih ovinkih. Voznikovemu je mogoče očitati za kak centimeter prekratki vdolžni pomik, dobro pa dene dvižno prilagajanje, z volanskim obročem vred (temu je na voljo še pretikal za nagel zgib, ob vstopanju ali izstopanju voznika). Limuzinska je tudi pregledna armaturna plošča pod oblim nadstreškom in limuzinske so tudi vse ostale pritikline, namenjene vozniku in potnikom: od zlahka dosegljivih stikal za šipe in vzvratni ogledali, do večnamenskih ročic ob volanskem drogu, tipkastih sprožil za zračenje in gretje (ki pa kljub vsemu ne morejo preprečiti, da ne bi skozi nekatere reže zoprno hladno pihalo), kakovostnega radij-

skega sprejemnika in ločenega stikal za anteno, pa do stikal za ojačitev digitalne svetlobe pri uri, skrbno odmerjenih razdalj med pedali, volanskim obročem in prestavno ročico ter pedalov, razkošnih preprog, čvrstih zglavnikov, nastaljivih prednjih varnostnih pasov in tako dalje.

Nelimuzinska je torej le tretja ročica (poleg prestavne in tiste za ročno zavoro) na sredinskem grebenu: služi pretikanju v terenski prenos moći (reduktor), ki pa je tokrat s prestavo 1,196:1 zelo elegantno izračunan in prilagojen celotnemu značaju voznika. Saj tale ranger navsezadnjie ni puch, ali pajero, ali patrol ali wrangler!

Z njim se je namreč mogoče zelo spodobno, dovolj zmogljivo in predvsem udobno voziti najprej po običajnih cestah. Terenske vožnje ostajajo za dopolnilno dejavnost. Ali za zelo nujne izlete v naravo.

V nosu vozila je uglajen in na

DOBER

novo zasnovan štirivaljni bokser, z glavo in blokom iz lahke kovine, s petkrat vlezljajeno ročično gredjo, s po eno odmično gredjo v vsaki glavi ter s po štirimi ventili za vsak valj. Elektronsko vbrizgavanje goriva in računalnik zanj delata v sožitju z napravo zoper klenkanje in z uravnavanim izpušnim katalizatorjem, motor v celiem pa ima le dve bežni pomanjkljivosti: da je z največjim navorom pri šele 4800 vrtljajih v minutu podrejen priganjanju v višje delovno območje, ki mu je popolnoma in zlahka kos, pri tem pa je prav po

boksersko hropeč. Ob tem je tudi petstopenjski menjalnik z diferencialom vred izračunan tako, da pridejo motorni vrtljaji do polne veljave. Med meritvami



NAKUP

smo pretikali pri 6500 vrtljajih v minuti (rdeče polje na merilniku se začne sto vrtljajev pozneje) in pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,5 s, do 80 km na uro v 6,8 s, do 100 km na uro v 10,1 s, do 120 km na uro v 14,0 s in do 140 km na uro v 20,6 s. Ranger je zmogel največjo hitrost 192 kilometrov na uro, pri čemer mu velja pri pravkar naštetih zmogljivostih upoštevati terensko kolesno obutev. Ta nedvomno kvari tudi njegovo povprečno žejo po bencinu, ki je med našo preskušnjo znašala 11,8 litra neosvinčenega bencina

na 100 kilometrov.

Ampak, prosim lepo: legacy-jev motor poganja ves čas vsa štiri kolesa – s pomočjo sredinskega diferenciala in viskozne zaporne zanj. Teoretična razpoloditev motornega navora med obe kolesni premi poteka v razmerju 50:50, je pa seveda brezstopenjsko prilagodljiva. In kot takšna omogoča tudi zavorni dodatek ABS, ki je, ob štirih kolutnih in spredaj dodatno hlajenih zavorah, pri tej različici serijski.

Zaviranju pa tudi pospeševanju v dopolnilo je pri legacyju

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – boxer – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 96,9×75,0 mm – gibna prostornina 2212 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 6000/min – največji navor 189 Nm pri 4800/min – ročična gred v 5 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jemnen) – glava in blok iz lahke kovine – po 4 ventilji za vsak valj – elektronsko vibrizgavanje goriva (licenca bosch LH-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 48 Ah – alternator 980 W – uravnnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suho 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; vzvratna 3,416; diferencial 3,900 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,196 (ročica na sredinskem grebenu) – sredinski diferencial, viskozna sklopka – platičča 6J×14 – gume 195/70 R 14 (dunlop)

Voz in obese: kombi za 5 oseb – 5 vrat – samonosno karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator – dvokrašne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke – hill holder

More in teže: dolžina 4,700 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 – rajdn krog 10,1 m – teža praznega vozila 1340 kg – dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavor 500 kg – prtljažnik (normno) 420/700/1550 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 193 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,5 s – poraba goriva (ECE): 7,5/9,4/13,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



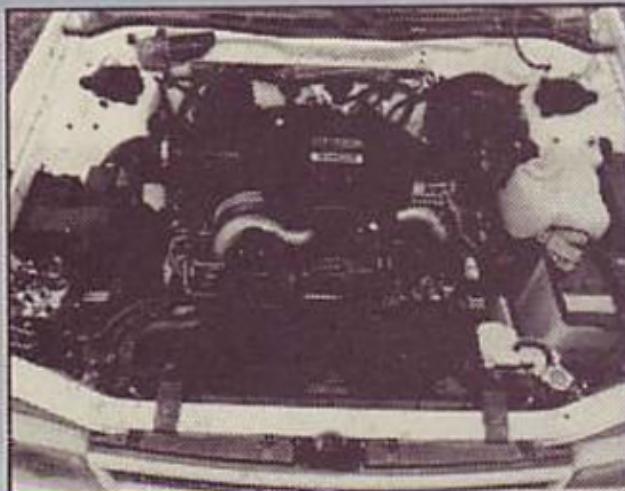


spretno zasnovana kolesna geometrija s prečnimi vodili ob vzmetnih nogah in stabilizatorju spredaj ter z dvojnimi prečnimi ter vzdolžnimi vodili ob vzmetnih nogah in stabilizatorju zadaj. Vzdolžno nihanje karoserije je pri rangerju minimalno, prav tako neznatno pa je tresenje vozila od tal navzgor, ki ga preprečujejo silikonski zglobi prednje preme. Opaznejše ter na ostrih ovinkih in ob zgornjih hitrostnih mejah tudi precej zoporno pa je bočno nagibanje karoserije, ki gre na račun prenežnih stabiliza-

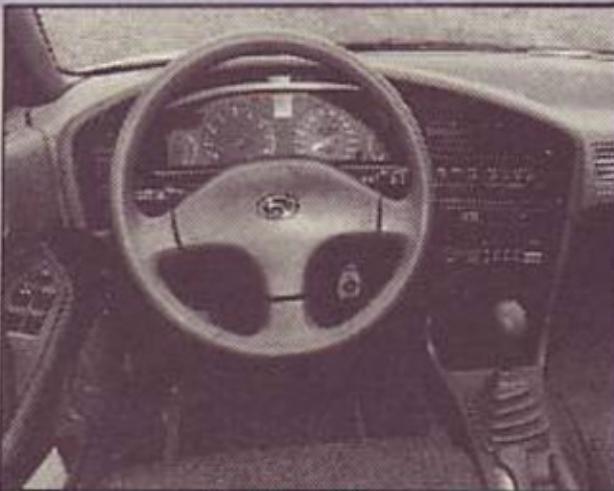
torjev ter pretirano udobju naklonjenega kolesnega vzmetenja in blaženja.

Glede na temeljito zaščito občutljivih trebušnih delov vozila ter upoštevanje štirikolesni pogon in robate gume, je rangerju precej vseeno, po čem se vozi. Na hitrih ovinkih zahteva dodajanje volana – tako kot pri prednjem pogonu; šele odvzemanje plina ali zaviranje pa spravita zadek v blago drsenje. Temu se mora voznik odzvati s sukanjem volana v nasprotno smer (to je načeloma prijetno delo, ker je volan

Motor: bokser, ampak z elektronskim vbrizgavanjem in s 16 ventili



Kokpit: limuzinsko licen, ergonomično vsestranski



s 3,3 zasuka v lahkonem soglasju s servojačevalnikom) in z vnovičnim dodajanjem plina.

To vodi v nadzirano drsenje vozila in v nenevarno visoke hitrostne povprečke, četudi je cesta zahtevno vijugasta.

Obenem je tudi legacy ranger opremljen z že znano Subarjevo napravo »hill-holder«, ki v sožitju s pedaloma za sklopko in zavore omogoča speljavanje na klancih brez ročne zavore in ne da bi vozilo uhajalo zadenjsko. To pa je kot nalašč za zahtevnejša terenska »plezanja«.

Če prištejam še 78 odstotno pocinkanje karoserijskih delov zoper rjo, je rangerju potrebno priznati: z vso prepričljivostjo se je znašel v razredu kombijevskih limuzin, ki znajo biti vsestransko uporabne.

Ranger je torej dopadljiv, tehniško dognan, dobro opremljen in dovolj

zmogljiv avtomobil. Takšen kot je bil testni in ozaljšan z našimi (razmeroma!) ugodnimi dajatvami, stane v celiem in preračunano približno 53.000 zahodnonemških mark (pri čemer so na voljo tudi cenejše različice).

To pa je veliko avtomobila za njegovo ceno, ali drugače rečeno: subaru legacy ranger je dober nakup!

Tekst:
MARTIN ČESENJ
foto:
SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Prtljažnik: povečljiv, s predaloma ob straneh in z žaluzijo zoper »razkazovanje« prtljage.

