

# Pričakovanja

Pričakovanje je lahko zelo zahrbtna reč. Velikokrat se nam zgodi, da zaradi skopih podatkov od določenih stvari preveč pričakujemo. In ko se nam ob prvem stiku z novostjo pričakovanja ne izpolnijo, ni prav, da nad njo takoj obupamo, temveč ji moramo dati še najmanj eno priložnost. Le tako se bo lahko pokazala v pravi luči, pa naj bo ta slaba ali dobra.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič

Ob prvem stiku in preizkusu novih avtomobilov smo vedno znova prisiljeni v tovrstno ravnanje, saj se lahko kaj hitro zgodi, da prvotno navdušenje nad avtomobilom, ki ga običajno 'zakrivijo' obljube in podatki na papirju, spremenijo ali potrdijo nekatere večje ali manjše podrobnosti. Tudi pri Subarujevem Legacyju je bilo podobno.

Cena nekaj tisočakov pod 10 milijoni tolarjev, trilitrski

bokserški šestvaljnik, 180 kilovatov oziroma 245 konjskih moči, 297 njutonmetrov navora, petstopenjski samodejni menjalnik, štirikolesni pogon priznanega proizvajalca, kakršen je Subaru, in zelo dolg seznam serijske opreme je večina dejstev, ki v posamezniku vzbujajo zanimanje in številna velika pričakovanja o tehnično zelo naprednem avtomobilu. Upravičeno?

Začnimo kar na začetku, pri 'konjih'. Teh je pod pred-

njim pokrovom toliko, da lahko nenehno polnite državni proračun s kaznimi za prehitro vožnjo. Izmerjena največja hitrost 237 km/h in pospešek 0-100 km/h v vsega 8,3 sekunde to le še potrđita. Za učinkovito prenašanje moči in navora na cesto pa avtomobil potrebuje tudi dobro podvozje.

Lege in stabilnost na cesti sta po zaslugi nizkega težišča vozila (konstrukcijsko nizko grajen bokserški motor je vpet razmero-

ma nizko v vozilu), zelo dobrega stalnega štirikolesnega pogona in trdega podvozja na zavirljivo visoki ravni. Tako je zdrav pomaknjen na hitrostni lestvici v višave. Slabša podlaga, predvsem gladek ali moker asfalt, pa na pretiravanje opozori z oddrsavanjem prednjega dela vozila. Podkrmarjenje vozila je sicer lahko obvladati po zaslugi dovolj odzivnega in neposrednega krmilnega mehanizma, a tega na žalost rahlo kvari (predvidoma za-



1. Na osrednjem zaslonu se izpisujejo podatki potovalnega računalnika, nastavi se nekatere sisteme in upravlja navigacijski sistem.  
2. Stikalo za ogrevanje spodnjega dela prednje šipe je lahko v 'zmrznjenih' dneh zelo uporabno za odmrzitev metlic brisalnikov.  
3. Lega Legacyja je odlična, štirikolesni pogon izvrsten, udobje vožnje na 'psu'.



radi premočne servoojačitve) njegova (pre)slaba povratna komunikativnost.

Davek zaradi izvrstne lege plačajo potniki z udobjem. Kratke grbine in udarne luknje avtomobil neljubo stresajo, prečni cestni valovi pa ga pozibavajo. Piko na i pristavi še športna nizkopresečna 17-palčna obutev, ki nedvomno prispeva veliko več k stabilnosti vožnje in športnemu videzu vozila kot k udobju vožnje.

## Štirivaljni nadtlačno polnjeni bokser v Imprezi WRX STi premore bolj zapeljiv glas kot šestvaljnik v Legacyju.

Da razvije trilitrski agregat največ 180 kilovatov oziroma 245 'konjev', kar je razredni vrh med trilitrskimi agregati, in največ 297 njutonmetrov, smo že zapisali. Nismo pa zapisali, da doseže omenjeni zmogljivosti pri razmeroma visokih 6600 vrt/min oziroma 4200 vrt/min. Zadnja številka nakazuje območje motornih vrtljajev, nad katerim je pogonski agregat najbolj prepričljiv, saj do približno 4000 vrt/min motor zaradi razmeroma nežnega pospeševanja preprosto ni dovolj prepri-

čljiv. Verjetno k temu svoje prispeva zasnova samodejnega menjalnika oziroma natančneje povedano - njegove hidravlične sklopke. Ta je zaradi tehnične izvedbe znana po tem, da še tako zmogljivemu motorju vzame vsaj nekaj poskočnosti in eksplozivnosti. Zato pa Legacy 3.0 AWD omejeno prožnost motorja v spodnjem območju vrtljajev več kot odlično nadomesti v zgornji polovici delovnega območja vrtljajev motor-

ci z bencinskimi hlapi hitro pomislijo na žlahtno melodijo, ki pospremi delovanje tovrstnih motorjev, a na žalost pri Legacyju 3.0 ni tako. Glas motorja je zelo zadušeno, kar je glede udobne vožnje in sproščene pogovora med potniki dobrodošlo. Zvok motorja je v prvi polovici vrtljajev (do približno 3000 vrt/min) zgledno tih, nad to mejo pa delovanja motorja ne pospremi značilna žlahtna simfonija šestvaljnika, ki je običajno polna tonske barvitosti. Dejstvo, ki to podkrepi, je, da premore štirivaljni nadtlačno polnjeni bokser v Imprezi WRX STi bolj zapeljiv glas kot šestvaljnik v Legacyju.

Kritiko zaslužijo tudi zavore. O njihovi odlični učinkovitosti zgovorno priča izmerjena kratka zavorna pot. Močno in dolgotrajno zaviranje z večjih hitrosti pospremi neprijetno bobnenje in tresenje segrelih zavor, ki tako pri vozniku (in potnikih) pustijo slab priokus.

Nekaj negodovanja, a hkrati tudi odobravanja bo Legacy deležen še pri notranji prostornosti. Potniki bodo na prednjih in zadnjih sedežih našli dovolj vzdolžnega prostora za noge. Zato pa bo v



1. V Legacyjevem prtljažniku je za avtomobilski razred, kamor se uvršča, zelo malo prostora, prav tako tudi njegova obdelava ni vredna zavidanja. 2. 184 centimetrov visok voznik pod stropom Legacyja nima dovolj prostora za glavo. Strešno okno zadevo še poslabša. 3. Kot je pri Subarujih v navadi, šipe v vratih nimajo okvirjev - kupejevsko. 4. Kar mu manjka v spodnjem območju motornih vrtljajev, nadomesti v zgornjem. 5. Namesto ročice reduktorja boste v limuzinskem Legacyju naši pokrit predal za drobnarije.

obeh vrstah sedežev zelo verjetno zmanjkalo višinskih centimetrov za glavo, ki jih bodo občutili zlasti posamezniki s telesno višino nad 180 centimetrov. Težavo pri tem povzročata dve stvari. Prva je, da je strop prenizek, druga pa, da je imela streha v testnem vozilu vgrajeno strešno okno, ki je že tako nizek strop še dodatno znižala. To nevšečnost bi se dalo vsaj deloma ublažiti, če bi prednja sedeža dopuščala nekaj več pomika navzdol.

Tako kot bi bilo dobro, da bi prednja sedeža dopuščala več pomika navzdol, bi bil več kot dobrodošel tudi dodaten pomik volanskega obroča navzgor. Ta bo (če ste večje rasti) z zgornjim delom obroča delno prekrival zgornji del merilnikov. Obroč pa

ne dopušča niti nastavitve po dosegu. No, upamo, da se strinjate z nami, da je človek v 10 milijonov tolarjev vrednem avtomobilu upravičen do več svobode pri ureditvi delovnega okolja, kot jo za ta denar ponuja Legacy.

V kabini se najde kar nekaj odlagalnih prostorov, a na žalost je večina neuporabno majhnih in ozkih. Legacy razmerna slabo poskrbi za večje kose prtljage. Ti najdejo svoje mesto v podpovprečno velikem 433-litrskem prtljažniku, ki dopušča vzdolžno povečljivost in prilagodljivost (naslon zadnje klopi lahko prekucnemo v razmerju 60 : 40). Je pa inženirjem zmanjkalo zamisli pri 'odvečnih' vzmeteh mehanizma prtljažnega po-

krova, ki štrlijo v prtljažni prostor in tako kvarijo splošni vtis. Pozornost pri zlaganju prtljage vanj tako ne bo odveč. Pri zapiranju prtljažnika smo pogrešali tudi notranji oprimek za 'čistoročno' zapiranje pokrova.

Morda so želeli pri Subaruju vsaj nekatere opažene pomanjkljivosti oziroma nevšečnosti nadomestiti s posebej bogatim seznamom serijske opreme. Navigacijski sistem (DVD), (nedeljiva) samodejna klimatska naprava, usnjeno oblazinjenje, štirikolesni pogon, vse varnostne kratice, ki jih premorejo sodobni avtomobili, sredinski zaslon, ki je občutljiv na dotik (služi potovalnemu računalniku, navigacijskemu sistemu in za podrobnejše nastavitve nekaterih sistemov v vozilu) so le nekateri od žlahtnejših postavk resnično dolgega seznama serijske opreme, ki želijo upravičiti osemštevilčno ceno vozila.

Kljub odličnosti določenih delov in bogati opremi paketa pa pri končni oceni ne moremo mimo grenkega priokusa, ki ga pustijo določeni slabo dodelani in zamišljeni elementi avtomobila. Tako bi lahko motor zvenel bolj žlahtno, podvozje bi moralo biti za potovanja nedvomno mnogo bolj udobno, sedež bi lahko dovoljeval več pomika navzdol in volanski obroč bi moral biti nastavljen po dosegu.

Morda so bila naša prvotna pričakovanja prevelika. A dejstvo je, da jih Legacyju 3.0 AWD kljub večkratnim poskusom ni uspelo doseči. V njem se skriva preprosto preveč pomanjkljivosti, da bi jih avtomobilu za 10 milijonov tolarjev lahko oprostili.

Seveda ste posamezniki, ki ste manjše rasti (nikakor ne več kot 180 centimetrov telesne višine) in izrazito dinamičnega karaktera (beriti: neobčutljivi za grobo stresanje avtomobila na slabih cestah) pri tem lahko izjema. Tako se lahko zgodi, da nekaterih največjih zamer do Legacyja, ki mu jih očitamo, sploh ne boste opazili. Če ste v tej skupini, blagor vam! Piscu članka ta užitek ni bil usojen. No ja, vsaj ne v Legacyju, mu bo pa zato v katerem drugem avtu. Kateri je zdaj na vrsti? Ah, pričakovanja ... ■

## Subaru Legacy 3.0 AWD

**CENA:** (Interservice)  
**OSNOVNI MODEL:** 9.996.000 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 10.116.000 SIT

**Moč:** 180 kW (245 KM)  
**Pospešek:** 8,3 s  
**Največja hitrost:** 237 km/h  
**Povpr. poraba:** 12,7 l/100 km

### NAŠE MERITVE

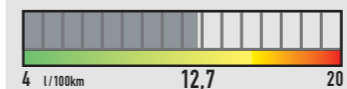
#### Vozne lastnosti

**Pospeški** s  
**0-100 km/h:** 8,3  
402 m z mesta: 16,2 (144 km/h)  
1000 m z mesta: 29,1 (182 km/h)

**Prožnost** s  
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

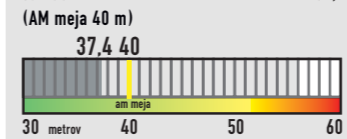
**Največja hitrost** 237 km/h  
(IV. in V. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km  
najmanjše povprečje 11,5  
največje povprečje 14,7  
skupno testno povprečje 12,7



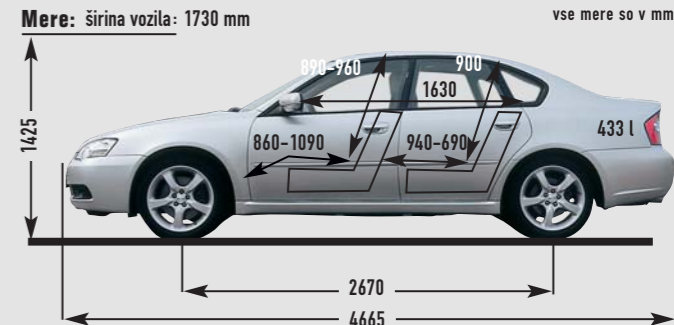
**Trušč v notranjosti** dB  
Prestava III. IV. V.  
50 km/h 55 54 54  
90 km/h 60 58 58  
130 km/h 68 66 66  
Prosti tek 36

**Zavorna pot** m  
od 100 km/h: 37,4  
(AM meja 40 m)

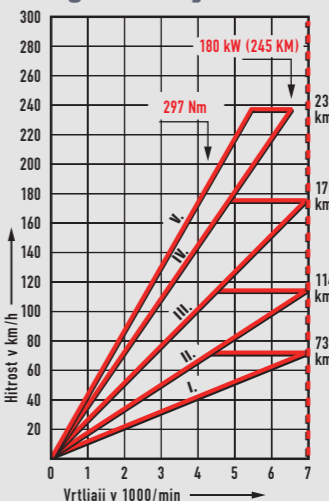


#### Napake med testom

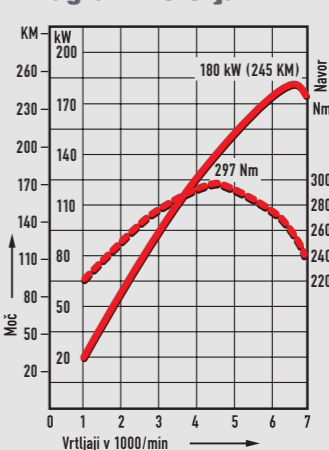
-brez napak



### Diagram menjalnika:



### Diagram motorja:



### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - bokser - bencinski - gibna prostornina 3000 cm<sup>3</sup> - največja moč 180 kW (245 KM) pri 6600/min - največji navor 297 Nm pri 4200/min

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050 A)

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, vzdolžni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni (prisilno hlajeni) - rajdni krog 10,8 m - posoda za gorivo 64 l

**Mase:** prazno vozilo 1495 kg - dovoljena skupna masa 2030 kg

**Zmogljivosti:** največja hitrost 237 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva (ECE) 13,6/7,3/9,6 l/100 km

**Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):**  
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

### Užitek v vožnji:

Uživaška ni samo vožnja z drsenjem skozi ovinke, saj vas navdušijo tudi prečni pospeški, ki jih doživite s »tirničnim« Legacyjem 3.0 AWD med ovinki. Je pa res, da bi bil volan lahko bolj komunikativen.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lega
- ▲ vodljivost
- ▲ bogata serijska oprema
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ motor
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ vzdolžni prostor za kolena zadnjih potnikov
- ▼ omejen prostor za glavo
- ▼ po globini nenastavljen volanski obroč
- ▼ občasno grobo pretikanje menjalnika
- ▼ neudobno podvozje
- ▼ ni notranjega oprimeka na pokrovu prtljažnika

### ocena

Zunanost [15]	14	Oblika limuzinskega Legacyja deluje zelo skladno. Izdelava je na visoki ravni.
Notranjost [140]	109	V notranjosti nas draži pomanjkanje prostora za glavo in navdušuje bogata serijska oprema.
Motor, menjalnik [40]	36	Zmogljiv in sprejemljivo požrešen motor je združen z občasno premo kultiviranim menjalnikom.
Vozne lastnosti [95]	80	Legacy 3.0 AWD se počuti odlično na zavijanih cestah. Lega in vodljivost sta v razrednem vrhu.
Zmogljivosti [35]	27	Pogrešamo več prožnosti v spodnjem delu motornih vrtljajev, a izgubljen nadomesti v zgornjem delu.
Varnost [45]	42	Med zelo bogato varnostno opremo pogrešamo samo ksenonska žarometna. Zavorna pot je dirkaško kratka.
Gospodarnost [50]	23	Za odšteti denar dobi v Legacyju veliko avtomobila. Poraba goriva je glede na zmogljivosti sprejemljiva.

**Skupaj** 331

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Dizajnerske meritve: T = 12 °C / p = 1031 mbar / rel. vl. = 39 % / Stanje kilometrskega števca: 6645 km