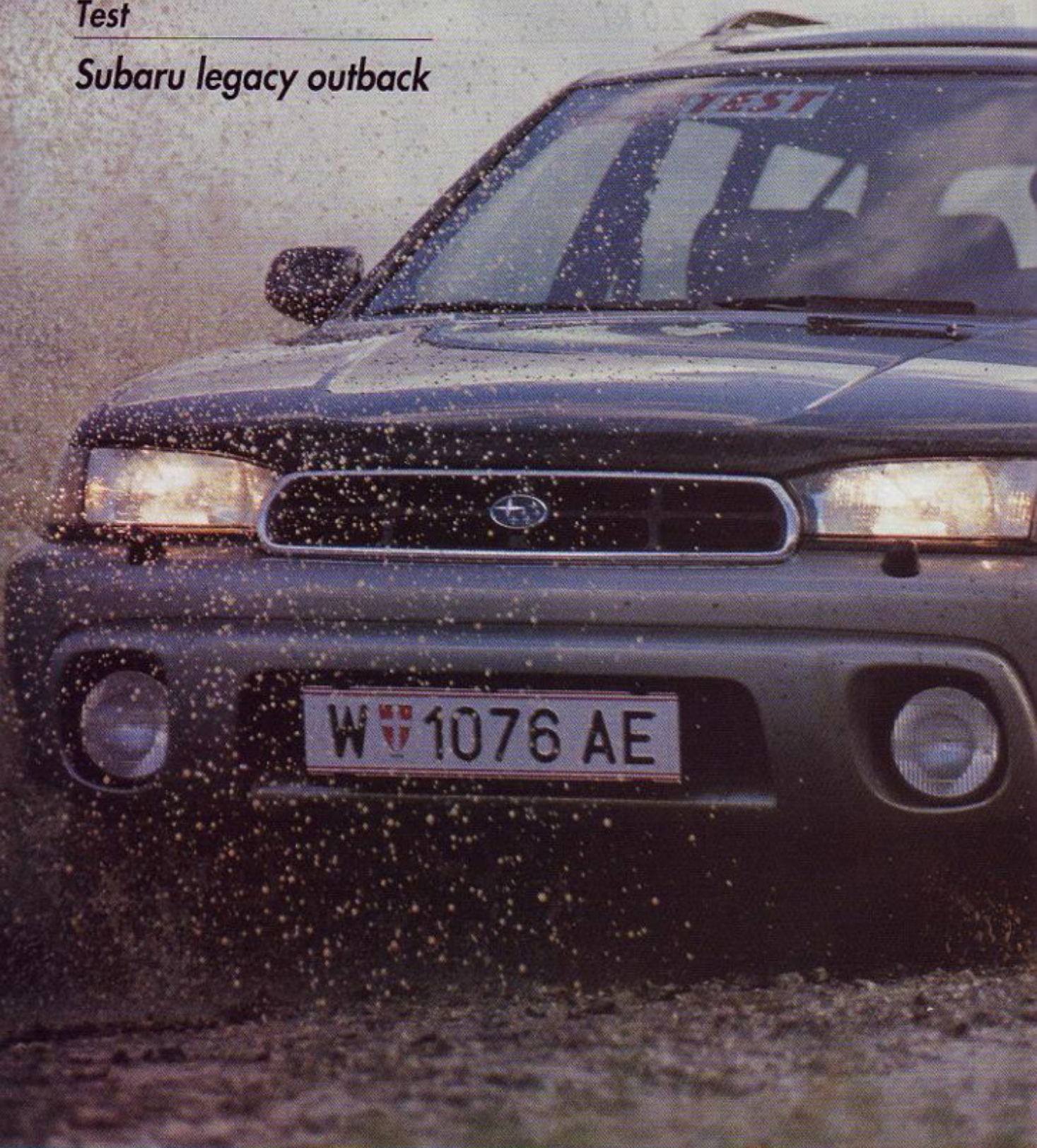
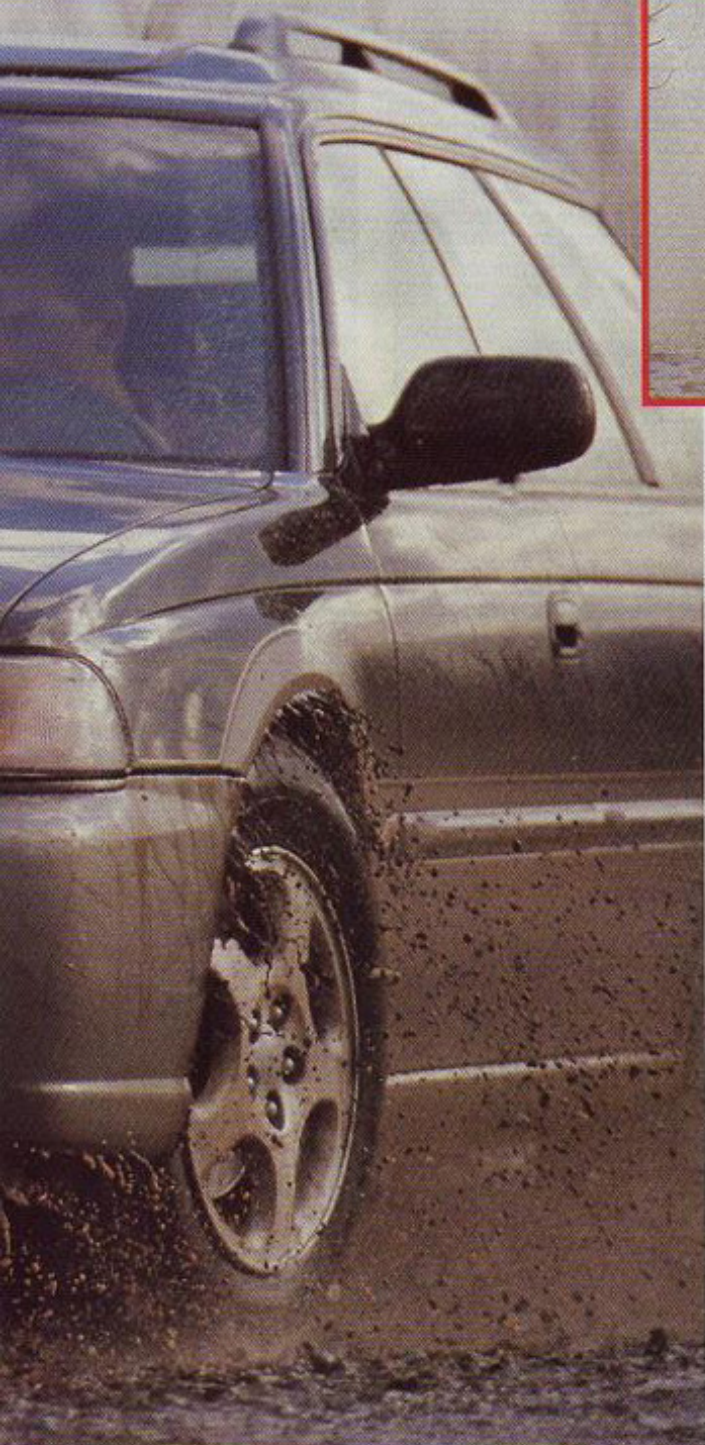


Test

Subaru legacy outback



**LEGACY IS (OUT) BACK**



Ne vem zakaj, ampak pri subarujih se mi pogosto dogajajo. Asociacije namreč. Tisti outback iz imena zlomim na dvoje. Out back. Pa si predstavljaj: spet zunaj; ponovno tukaj; pripravljen na še en spopad; ali pa kar spet na sceni.

Spet ali še vedno? Če bi bil legacy človek, bi ga sedaj gnali že v drugi razred osnovne šole. Na svet je namreč prijojal nekje zgodaj leta 1989. Kako pravi čas za predstavitev legacyja. Veste, bolj ko razmišljam, bolj se mi zdi, da bi 99 odstotkov lastnikov terencev moralo kupiti takšen avtomobil, kot je legacy. Ali še bolje takšnega, kot je legacy outback.

Terenec je odlična, super igrača. A draga. In če ste morda lastnik terenca, se sami pri sebi vprašajte: kdaj ste bili z njim tam, kamor s takšnim outbackom ne bi mogli priti, ali vsaj tam, kjer bi se po-

nju. Tako je prav. Po drugi strani pa legacy sploh ni kak oblikovni anonimnež, saj je z vseh strani zlahka prepoznaven. In tudi tako je prav. Kdor si omisli outback, bo imel spodnji rob vedno svetlo siv in na lepo temno zeleno barvo se tanka zlata črta krog in krog prav lepo poda. Hja, ampak črta ni zlata, temveč je čisto navadna nalepka. Se vprašam, koliko čiščenj zdrži.

Zdaj odprem vrata. Tista na boku. Ah, saj res. Legacy. Kot pravi športni kupe, kar legacy sicer ni, ima oziroma nima okvirjev šip. Razmišljam, zakaj, a ne

*In notranjost? Primate se: dobra! Ne lepa, a dobra.*

kazala bistvena prednost terenca? Takoj za tem pa se vprašajte še, kolikokrat bi bili na boljšem, ko bi imeli namesto terenca legacy outback! Ste iskreni? No, saj sem vedno pravil: vsak po svoje.

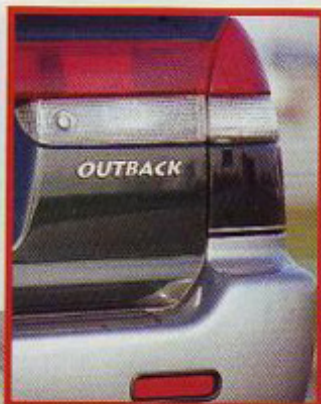
Legacy outback je kombi in tisto o uporabnosti kombijev ni iz trte izvito: so prostornejši in (nazaj) preglednejši. In v večini primerov (predvsem) dolžinsko enaki limuzinam. Takšen je tudi outback. Čisto pripravno prostoren v notranjosti, ko vanj zlagamo hrbtnice in kolena, ter s še prostornejšim, prilagodljivejšim in lahko dostopnim prtljažnim prostorom v zadku. Vrzite eno oko na številki, ki v litrih izražata prostornino. Ni, da bi zato kamen jokal, vseeno pa boste težko našli kos bolj ali manj vsakdanje prtljage, ki ga ne bi mogli zložiti v zadek outbacka.

Vem, kaj si (lahko) mislite, in dam vam prav: oblika zunanosti in še manj notranjosti, kljub nekaj vzorcem imitacije lesa, ni pretresljiva. Toda kdor kupuje legacy, kupuje uporabnost in se ne meni za trenutne smernice v oblikova-



**Notranjost:  
nejaponsko  
prijetna**

najdem smiselnega odgovora. Pa proti? Če nič drugega, ne vem čisto natančno, kako je potem s tesnjenjem, ko se po nekaj letih vodila šip malce razrahljajo. Je pa tudi res, da se nad tem, vsaj kolikor jaz vem, še nihče ni prito-



kartico. Konkurenca, posnemaj! Nasploh je oprema outbacka zelo bogata. Praktično vse, kar je mogoče, je elektrificirano, tudi obe sončni strehi. Prednja se dviga in zadnja se pomika vzdolžno. Tudi greje, zrači in briše šipe



dejnosti strežejo trije programi, a med normalnim in športnejšim »power« nisem opazil bistvene razlike, uporaben pa je tudi zimski program) in še posebej zato, ker legacy odlično sedi na cesti; brez odnašanja zadka pri zaviranju in le z rahlim siljenjem nosu iz ovinka, ko podlaga ni idealna.

Če izvzamem pomanjkanje moči pri povsem obremenjenem outbacku na klancih ne motorju ne menjalniku ne morem nič očitati. Za normalno vožnjo je slednji dovolj hiter, tudi v primeru, ko premagate trdo vzmet v zadnji tretjini hoda pedala za plin in na pomoč pokličete »kick-down«. Mene je malce motil (pre)mehak servoojačevalnik volana pri večjih hitrostih, a prav takrat v notranjosti vlada skoraj navdušujoča tišina. Če si izberete potovalno hitrost blizu 200 kilometrov na uro, ne bodo trpela ne ušesa ne motor,

ževal.

Pa ostajam pri bočnih šipah. Sedaj jih spustim v zadnjih vratih. Oh, spet. Zakaj snovalci ne najdejo toliko prostora, da bi se cela spustila v vrata? Tu pri legacyju

*Imate kaj proti bokserjem? Nikar!*

ven moli kar dobršen (trikotni) del.

In notranjost? Primate se: dobra! Ne lepa, a dobra. Lekcija drugim japonskim avtomobilom: armaturna plošča ni kičaste oblike in material zanjo je prijetna črna plastika. Če verjamete ali ne, tudi to vpliva na počutje med vožnjo. Naprej: gumbi (!) za usmerjanje zraka so pripravni, pred voznikom je med velikima merilnikoma samodejni menjalnik, za ogrevanje zunanjih ogledal in umivanje žarometov sta posebna gumba, manjka kontrolna lučka za prižgane žaromete, stikala za gretje sedežev so precej od rok, stikala za nastavitve ogledal ter za pomik šip so neosvetljena, za prednjima sedežema ni pripravnih žepov, manjkata tudi klimatska naprava in termometer zunanje temperature, prostorov za odlaganje drobnarij (pravim drobnarij, ne pločevink) je cel kup, z zanimivim prostorom za magnetno kartico vred. Na primer za parkirno

takšen legacy zelo dobro. Ampak nas v redakciji je najbolj navdušila ura. Če že mora biti digitalna, naj bo takšna kot v outbacku: z gumbom, s katerim lahko njen zaslon pri prižganih lučeh bolj osvetliš. Saj veste, kako je sicer pri takšnih urah: ker podnevi vozimo s prižganimi žarometi, se ura zatemni. In potem še manj vidimo nanjo.

Vsak outback je legacy, vsak legacy pa ni outback. Le tisti, ki je za slab decimeter višji od drugih, le tisti, ki ima spredaj neskladno veliki meglenci po vzoru impreze turbo, in le tisti, ki ima velike, klene poltereenske gume na velikih (litih) platiščih. In kot vsak legacy ima tudi outback bokserjski motor, tokrat s prostornino 2,5 litra in s štiriventilsko tehniko v glavi. Če je motor takšne zasnove vaša šibka točka, ga lahko sedaj dobite le še v subaruju, pa še to mora biti najmanj impreza.

Imate kaj proti bokserjem? Nikar! Ogret v prostem teku teče mirno kot šestvaljnik in ima zanimiv, čisto pristen zvok. Če upoštevamo (dokajšnjo) težo outbacka, samodejni menjalnik in stalni štirikolesni pogon, je motor tudi več kot le solidno zmogljiv, čeprav ni razburljivo močan. Kljub pogonu in sorodstvu z McRaeovo imprezo to ni dirkalni niti športni avtomobil, čeprav ga je mogoče zelo hitro voziti, še posebej če voznik pretika ročno (hja, samo-



**Motor: za ljubitelje bokserjev**

saj se ta takrat vrti varno daleč pod rdečim poljem na merilniku vrtljavev.

\*\*\*

Naj zdaj kdo reče, da outback ni uporaben avto: peljite se z njim po avtomobilski cesti, po mestu ali pa ga poženite v blato. Težav ne bo. Ali pa vstavite električno varovalko v za to namenjen prostor pod motornim pokrovom in izklopite pogon k zadnjim kolesom. Varčujte. Če mene vprašate za mnenje, trdim, da je legacy najboljši subaru in da je outback najboljši legacy. Pravim: legacy is back. Outback!

VINKO KERNČ

Foto: UROŠ POTOČNIK



**Prtljažnik: osnovna šola uporabnosti**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiristaktni - bok-serski - namešten spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 99,5 x 79,0 mm - gibna prostornina 2457 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 118 kW (160 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 48,0 kW/liter (65,3 KM/liter) - največji navor 211 Nm pri 2800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (HPFI) - vodno hlajenje 7,2 litra - motorno olje 5,0 litra, oljni hladilnik - akumulator 12V, 52 Ah - alternator 85 A - uravnavaivi katalizator

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa, razdelitev navora med prednji in zadnji par spremenljiva (sredinska viskozna sklopka) - elektronsko nadzirana hidravlična sklopka - štiristopenjski samodejni menjalnik - položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2-1 - prestavna razmerja: I. 2,790; II. 1,550; III. 1,000; IV. 0,690; vzvratna 2,270; diferencial 4,440 - platišča 6J x 15 - gume 205/70 HR 15 (bridgestone dueller H/T 684), kotalni obseg 2,02 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 39,6 km/h

**Voz in obese:** kambi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - valan z zobato letvijo, servo, 3,5 zasuka od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4720 mm - širina 1715 mm - višina 1555 mm - medosna razdalja 2630 mm - kolatek spredaj 1455 mm, zadaj 1415 mm - rajdni krog: ni podatka - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (kamolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 910-940 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1110 mm, zadnja klop 930-690 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normna) 480/1550 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1480 kg - dovoljena skupna teža 1980 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1800 kg, brez zavore 1100 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,0 s - poraba goriva (ECE): 13,9/8,1/10,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

202 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h: 4,7 s

0-80 km/h: 7,4 s

0-100 km/h: 10,7 s

0-120 km/h: 15,8 s

0-140 km/h: 22,4 s

1000 m z mesta:

32,1 s (158 km/h)

### Prožnost:

meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 43,6 m

od 150 km/h: 99,1 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 55,4 km/h

80 74,9 km/h

100 94,5 km/h

120 114,7 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

Prestava D D (power) III.

### Hitrost

50 km/m 57 57 57

100 km/m 63 63 65

150 km/h 68 68 70

200 km/h 74 - -

Prosti tek 38

### Poraba goriva:

Testno povprečje

14,6 litra/100 km

## Cena

58.500 DEM  
(Industriaimport, Ljubljana)

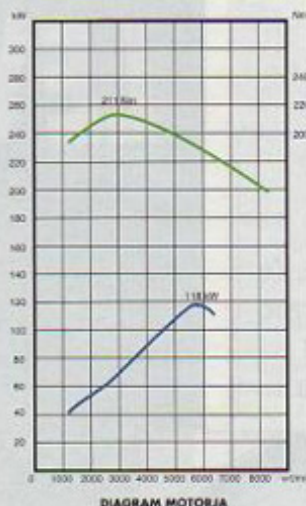


DIAGRAM MOTORJA

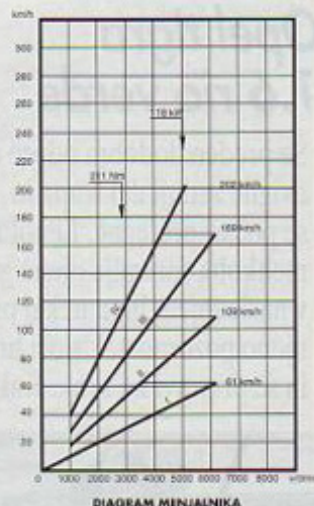


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- uporabnost
- oprema
- pogon
- oddaljenost od tal
- nadpovprečna notranjost
- lega na cesti

## Grajam o

- zamotano izklapljanje štirikolesnega pogona
- ni kontrolne lučke za prižgane žaromete
- nekatera stikala niso osvetljena
- ni žepov na naslonjalah sedežev
- poraba goriva

## Iz oči v oči

Štirikolesni pogon pri bolj ali manj običajnih cestnih avtomobilih ni več tako zelo v modi, kot je bil takrat, ko so nastajali prvi tako gnani audiji in subaruji. Ampak outback je spet »razred« zase: ko z njim zavijete na divje poti, vas primé, da bi tam ostali. Tako zlahka jim je kos in tako dostojanstveno udobno premaguje kucije pod kolesi.

Martin Česenj

Spet je tu! Še vedno z bokserjem, še vedno s štirikolesnim pogonom, z večjim motorjem in večjo močjo, no ..., pa s samodejnim menjalnikom. Aja, pa z veliko prostora!

Matevž Korošec

Drag sport je tale štirikolesni pogon. Ni mi pa čisto jasno, zakaj je treba za vključitev dvokolesnega pogona zlesti pod motorni pokrov in namestiti varovalko v temu namenjeno odprtino. Včasih smo za to imeli navadno stikalo. On - off!

Igor Pucihar

Tako motoriziran in zmogljiv legacy je zelo back, back!

Andrej Supé