

Test

Vzporedni svet

Subaru tudi z novim Legacyjem vztraja na svoji poti. Svet Subaruja prepoznamo po bokserskem (turbodizelskem) motorju ali simetričnem štirikolesnem pogonu, lahko pa mu rečemo tudi ekskluzivnost za širšo množico.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

| Subaru Legacy SW 2.0D Sport

► Kako lahko v svetovnem merilu tako majhni tovarni uspeva z ekskluzivnostjo, je vprašanje, s katerim si marsikateri tekmeč razbija glavo. Ljubitelji bokserskih motorjev in vrhunskega štirikolesnega pogona bi rekli, da je posledica izvrstne kakovosti samosvojih tehničnih rešitev, nekateri bi izpostavili izkušnje iz relija, zapriseženi pristaši konkurenčnih znamk pa bi škodoželjno kazali s prstom na višjo ceno. Vsi bi imeli po svoje prav.

Ne glede na to, ali ste pristaš te ali druge avtomobilske znamke, pa je treba priznati, da Subaru bolj ali manj uspešno vijuga po svoji poti. Na turbodizla smo morali čakati dolgo, predolgo. A dočakali smo bokserski štirivaljnik, ki razkriva novo dimenzijo nasproti ležečih batov. V nasprotju s klasičnimi motorji, ko se bati v valjih premikajo pokončno ali (v boljših različicah) v obliki črke V, se pri bokserju premikajo vzporedno s cestiščem, natančneje prečno glede na podlago. Prednosti takega motorja so manj tresljajev, nižje težišče in samosvoj zvok. Pri Subaruju so res dolgo časa izdelovali bokserski motor, ki prek skupnega voda in turbopuhala s spremenljivo geometrijo lopatic zagotavlja poskočnih 110 kilovatov oziroma 150 'konjev', vendar niso razočarali. Tresljajev tako rekoč ni, pri srednjih vrtljajih dobi motor malce samosvoj (za bokserske motorje značilen) grgrajoč zvok in lega na cesti je zaradi nizkega težišča boljša. Tudi zaradi dvojnega katalizatorja s serijskim filtrom trdih delcev ustreza okoljevarstveni normi EURO 5, navduši pa s 350 Nm navora pri skromnih 1.800 vrtljajih. Pri speljevanju boste najprej dobili občutek, da je celo malce len, kar lahko pripišemo masi vozila skoraj 1,8 tone z voznikom in s tekočinami (s tem ne mislimo na vinske sode ali zaboje piva) ter stalnemu štirikolesnemu pogonu, nad 1.500 vrtljaji pa se začne prebujati vihar pod veliko luknjo na sredini motornega pokrova. Menjalnik je ročni šeststopenjski s 'kratko' prvo prestavo, ki bo prišla še kako prav pri polno naloženem avtomobilu ali vleki prikolice, zato je treba pri polnem plinu v drugo kar hitro prestaviti, če nečete, da motor zaide nad neuporabnih 5.000 vrtljajev. Motor kljub začetnemu oklevanju (po nekajdnevni vožnji smo ugotovili, da je to kar dobro za bolj uglajeno vožnjo povprečnih voznikov) kmalu zadira s polnimi pljuči in s povprečno porabo okoli osem litrov veselo požira cestne kilometre. Razočarani? Masa večje kombijske različice, stalni štirikolesni pogon in široke zimske gume pač terjajo svoj davek, zato je ob umirjenem vozniku in letnih gumah pričakovati porabo okoli sedem litrov. To pa ni več tako slabo, sploh pa ne za 150 iskrih, kajne? Edina slabost motorja je hrup, ki ga zganja po mirnem zagonu. Žal se tudi Subarujevi tehniki niso mogli izogniti turbodizelskemu ropotu, a na srečo bodo to najbolj opazili le tisti, ki ne grejejo sedežev v notranjosti. Oziroma se na njih ne grejejo, saj sta prva dvostopenjsko ogrevana.

Novi Legacy zagotavlja zelo dober položaj za volanom. Redki avtomobili omogočajo tako



pogleda), smo bili nad preglednostjo in ergonomijo delovnega prostora navdušeni. Pri opremi smo zares pogrešali le parkirna tipala, vsekakor pa smo (znova) občudovali vrhunsko kakovost izdelave. Ker smo imeli na testu kombijevsko različico, ki običajno razvaja starše, dvigujemo palec za obdelavo po tretjini deljivega prtljajnika. Pri trdišča Isofix so na žalost uspešno skrili pod tkani-
 no, zato se je treba pri namestitvi otroškega sedeža malce spottiti (preklinanje je tokrat menda dovoljeno), je pa dodaten prostor pod osnovnim prtljajnikom kot naročen za drobne in malo manj drobne stvari. Recimo za odložitev zadnjega vzglavnika, ki moti pri večjem otroškem sedežu. Če ne razumete, potem očitno še nimate teh težav.

Vzporedni svet Subaruja pomeni samosvoje tehnologije, ki ne le delujejo, ampak tudi navdušujejo in so obenem zelo trpežne. Zasnežena cesta naenkrat postane užitek, ne pa trpljenje. Ali je to 'počez' z izkopljenim ESP-jem ali kot po tirnicah, pa ostaja vaša izbira. 

I Subaru Legacy SW 2.0D Sport

Mere:

Širina vozila: 1.780

1.535

910-980

960

vse mere so v mm

1.860

890-1.130

630-890

460-1.650

2.750

4.775

DIAGRAM MENJALNIKA:

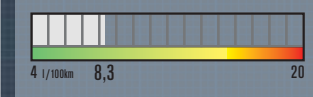
T = -2°C / p = 939 mbar / rel. vl. = 61 % / Stanje kilometrskega števca:
9.966 km

Vozne lastnosti	
Pospeski	s
0-100 km/h:	10,0
402 m z mesta:	17,0

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	9,5 / 14,9
80-120 km/h (V./VI.):	11,2 / 17,8

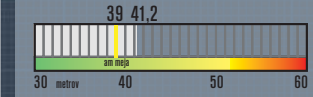
Največja hitrost 203 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,9
največje povprečje	9,1
skupno testno povprečje	8,3



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	54	52	52
90 km/h	60	60	58	58
130 km/h		64	62	61
Prosti tek				39

Zavorna pot **m**
od 100 km/h: 41,2
(AM meja 39 m)



Napake med testom brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

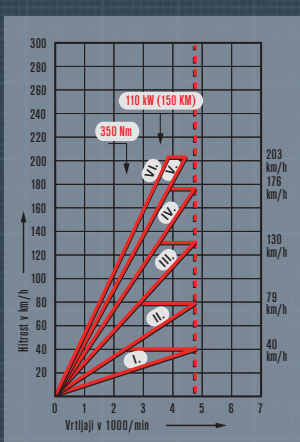
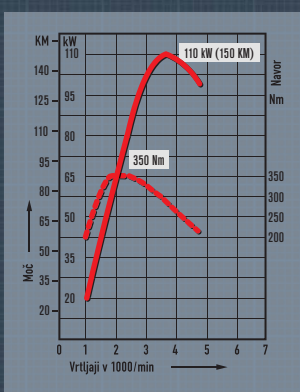


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Ob misli na zimske radosti bi mu dali kar petico, a nekaj prostora moramo pustiti še za Subaruja Imprezo STi.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - boxerski - nameščen spredaj vzdolžno - glbna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.600/min - največji navor 350 Nm pri 1.800-2.400/min. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalek - gume 225/45/R18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V M+S). **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karserijska - spredaj pasarnišni obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna premeta, vijajni vzmeti, teleskopski blazinčki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog **Masa:** - posoda za gorivo 65 l. **11 m:** prazno vozilo 1.877 kg - dovoljena skupna masa 2.075 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 - poraba goriva [ECE] 7,9/5,6/6,4 l/100 km, izpust CO₂ 168 g/km.

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



Ocena

Zunanost [15]	12	Prepoznaven, agresiven in družinsko uporaben.
Notranost [125]	105	Povprečno prostoren, a zato z dobrim položajem in s kakovostnimi materiali. Pri opremlj. mu za ta denar manjka nekaj pripomočkov.
Motor, pogon, podvožje [65]	58	Dobar motor, seprav je pri hladnem zagonu zunaj preglasen, odličen pogon in uravnoteženo podvožje.
Vozne lastnosti [70]	59	Boli ko je spolzko, bolj legajo povozi tekmece. Na suhem pa je enakovreden konkurentom. Aluminijaste stopalke so dobrodošel dodatek.
Zmogljivosti [35]	26	V nobeni rubriki [proizvajalca] ne prednjači, a je tudi za zahtevne voznike dovolj.
Varnost [45]	36	Pasivna varnost (recimo število varnostnih blazin) je dobra, manjka pa parkirna tipala, aktivni zarneti, sistem za nadzor nad mrtvimi koti, radarski tempomat ...
Gospodarnost [65]	38	Višja cena je seveda velik minus, a zato dobite zanesljiv avtomobil, ki ga (verjetno) tudi lažje prodate.
Skupaj	334	Subaru živi v svojem svetu, kjer iščejo nove tehnične rešitve. Pred predstavitvijo veliko testirajo, zato po navadi niso najbolj aktualni. Primer: turbodizelski motor. So pa zato med prvimi po zanesljivosti.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor
 - ▲ štirikolesni pogon
 - ▲ kakovost izdelave
 - ▲ položaj za volanom
 - ▲ merilniki
-
- ▼ težko dosegljiv potovalnik računalnik
 - ▼ nima parkirnih tipal
 - ▼ cena
 - ▼ težko dosegljiva pritrdišča Isofix