

Edinstven

Dolgo smo ga čakali in končno le dočakali. Subarujev boksterski turbodizel je tehnološka novost, pri kateri se izplača pogledati pod motorni pokrov, napeti ušesa in občutiti, ali je vredna svojega slovesa.

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

► Najprej smo skorajda svečano odprli motorni pokrov. Pod njim pa le plastika, na njej pa napis Subaru Boxer Diesel. Torej pogled v motorni prostor ne razkriva, da so se pri Subaruju zadnja leta kot nori pripravljali na ta, za njih ogromen korak. Treba je vedeti, da Subaru še vedno ostaja nišna avtomobilska znamka, ki z majhnimi zmogljivostmi pri proizvodnji obvladuje le majhen tržni delež. Zato je v bistvu svojevrsten fenomen, da se lahko še vedno enakovredno bori v svetovnem prvenstvu v reliju z veliko večjimi izdelovalci. Preživi pa lahko predvsem zaradi svojega stalnega štirikolesnega pogona, samostojnih boksterskih motorjev in kakovostne izdelave. A bencinski bratje, ki so razvajali s posebnim zvokom, manjšimi tresljaji in nizkim težiščem, so bili vsi po vrsti požrešni. Deloma seveda tudi zaradi stalnega štirikolesnega pogona. Prav zato je Subaru – vsaj v Evropi – potreboval turbodizel kot Sahara

vodo. In da so spet stavili na boksterski paket, jim lahko štejemo le v dobro. Potem smo ga zagnali. Predgretja skorajda ni, na začetku pa se oglasi kot tipičen dizel. Razočaranje. Torej jim vseeno ni uspelo. Ko zapremo vrata, hrupa ni več. Seveda je notranost Legacyja dobro zvočno izolirana, a je treba nekaj te tišine pripisati tudi motorju. Desnica pretakne v prvo prestavo in zabava nasprotno pomikajočih se batov se lahko začne. Bati se ne pomikajo gor in dol (navpično ali pod kotom pri motorjih V-oblike), temveč vzporedno levo in desno. Pri Subaruju so karte stavili na skupni vod, turbopuhalo s spremenljivimi koti lopatja, ponovno uporabo dela izpušnih plinov (da bi bila poraba manjša in onesnaževanja manj, je vzpostavljena ponovna cirkulacija – izgorjeni in ohlajeni izpušni plini se vrnejo v sesalni kolektor) in DPF (serijski filter za trde delce). Blok motorja je zaradi manjše mase



narejen iz aluminijeve zlitine, turbopuhalo pa je boljši kompaktnosti v prid nameščeno pod motorjem. Pohodim stopalko za plin in pri 1.700 vrtljajih se začne veselje, ki traja vse do 4.700, ko dvolitrskem motorju s 110

na voznikove ukaze (verjetno je tako tudi zaradi stalnega štirikolesnega pogona – visko sklopka v osrednjem diferencialu). S šestimi krajšimi prestavami bi to manjšo hibo zlahka odpravili. Bo mogoče kaj bolje s samodejnim menjalnikom, ki naj bi prišel na trg šele prihodnje leto? Seveda se z dizelskim srcem

tudi po predstavitvi sodobnih turbodizlov. Le boljši bodo, saj je pri zelo umirjeni vožnji potovalni računalnik kazal trenutno porabo 6,3 litra. No, na bencinski črpalki smo sicer izmerili okroglih osem litrov, a je za stalni štirikolesni pogon in 110 kilovatov to še vedno dober rezultat! ❖❖



kilovati (150 'konji') začne pohajati sapa. Šele poln plin dokaže, da je bilo vredno počakati na turbodizelskega Subaruja. Ko turbopuhalo zaduha s polno močjo, postane Legacy prijetno poskočen (ne brutalen), predvsem pa se oglasi s tisto klasično melodijo, ki je tako tipična za Subaruje. Grrrr, grrr ... in tako naprej do pete prestave. Zakaj niso vzporedno z motorjem razvili še krajšega šeststopenjskega menjalnika, nam ni jasno. Šeste prestave ne potrebujete, ker bi želeli zmanjšati hrup pri avtocestnih hitrostih, saj je turbodizel takrat še dovolj uglasen. Težava je bolj v tem, da so prestave tako dolge, da se pod 1.700 vrtljaji Legacy kar malce lenobno odzove

ne bo hvalil le Legacy, ampak se bo z njim jeseni okrasil tudi novi Forester, pozimi pa naj bi dobila to novost še Impreza.

Na križišču preverimo še tresljaje, ki jih skorajda ni. Prestavna ročica le malenkostno prenaša tresenje na voznikovo desnico, na stopalki za sklopko pa vlada spokoj. Na koncu lahko ugotovimo, da so pri Subaruju naredili dobro delo. Če so bili njihovi prejšnji avtomobili posebni, bodo posebni ostali



Subaru Legacy SW AWD 2.0D

Cena osnovnega modela: 32.480 EUR
Cena testnega vozila: 33.030 EUR

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1.085 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 3.708 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 9,5 s
402 m z mesta: 16,6 s (131 km/h)
1.000 m z mesta: 31,0 s (168 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h [VJ]: 13,7 s
80–120 km/h [VJ]: 12,1 s

NAJVEČJA HITROST

205 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – boksterski – turbodizelski – gibna prostornina 1.998 cm³ – največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.600/min – največji navor 350 Nm pri 1.800/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/45 R 17 Y (Bridgestone Potenza RE050A).

Masa: prazno vozilo 1.510 kg – dovoljena skupna masa 2.000 kg.

Mere: dolžina 4.472 mm – širina 1.730 mm – višina 1.470 mm – prtljajnik

459–1.649 l – posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivost: največja hitrost 203 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,9 s – poraba goriva (ECE) 7,1/5,0/5,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zvok
- ▲ (skoraj) ni tresljajev
- ▲ stalni štirikolesni pogon
- ▲ poraba goriva

- ▼ le petstopenjski menjalnik
- ▼ cena
- ▼ nima parkirnih tipal

Končna ocena

Subaru je sicer zelo dolgo pripravljaval turbodizelski boksterski motor, vendar se je izplačalo počakati. Poleg stalnega štirikolesnega pogona in dobre kakovosti izdelave je zdaj tudi motor ena od prednosti tega avtomobila.