

Subaru leone 1,8 DL 4WD ranger

# JAPAN AIRLINES

Izpod zvezd čvrsto na tla!

Ime je dolgo in bi utegnilo oznanjati leva (leone), ki se klati (ranger) med zvezdami nekje nad južno poloblo (subaru). A gre k sreči »le« za avtomobil z 1,8-litrskim motorjem, s srednje bogato opremo (DL) in s priključljivim štirikolesnim pogonom (4WD). Pri tem ni čisto nič važno, kakšna je cesta. Niti to, ali cesta sploh je!

Tovarna Subaru se namreč povsem upravičeno prišteva med pionirje avtomobilskega štirikolesnega pogona nove dobe. Njihovo »prebijanje ledu« je v zadnjih letih zrastle v temeljito obvladovano tehniko, ki se ga od preprostega in na gumb ubogljivega priključljivega prenosa moči k vsem štirim kolesom do visoko inteligentnega sožitja med avtomatiko v menjalniku in stalnim štirikolesnim pogonom. Cesta pod kolesi ob vsem tem zares ni nujna.

Leone ranger sodi v nekakšno zlato sredino hišne ponudbe. Po

obliki je kombi, kar pomeni, da se od limuzinske različice leoneja loči po strmem zadku in petih vratih na njem. Kakšna je – v tem primeru podaljšana – streha, je odvisno od tega, kaj piše na zadku. Črki DL pomenita zalogaj opreme (a kljub temu tudi servoojačevalnik volana in električno nastavljivi zunanji ogledali) in obenem povsem ravno streho, ob oznaki GL pa je streha v zadnjem delu rahlo privzdignjena, da je prtljažniška višina večja, pa tudi oprema v celem je znatno bogatejša ter obsega: merilnik motornih vrtljajev, po višini nastavljava volanski obroč in voznikov sedež, osrednjo ključavnico, električno vodene šipe v vratih, deljivo zadnje naslonjalo ter ročico za odpiranje zadnjih vrat ob voznikovem sedežu.

Leone ranger je, ne glede na opremo, ta hip edini subaru, ki so mu pri nas priznali status terenskega vozila, kar pomeni razmeroma ugodnih 78 odstotkov dinarskih dajatev ob devizni ce-



ni. Da je ranger res terenec, oznanja ne le s tehniko, skrito v pločevini, ampak tudi navzven: z zajetnim cevničnim ščitnikom na nosu, s temeljito zaščitena karterjem in spodnjim delom motorja v celoti, z dodatnimi žarometoma ter s terenu namenejenim gumam na močnejših platiščih.

Pogled na rangerjev nos torej ni za preveč nežne oči. Kajti le-

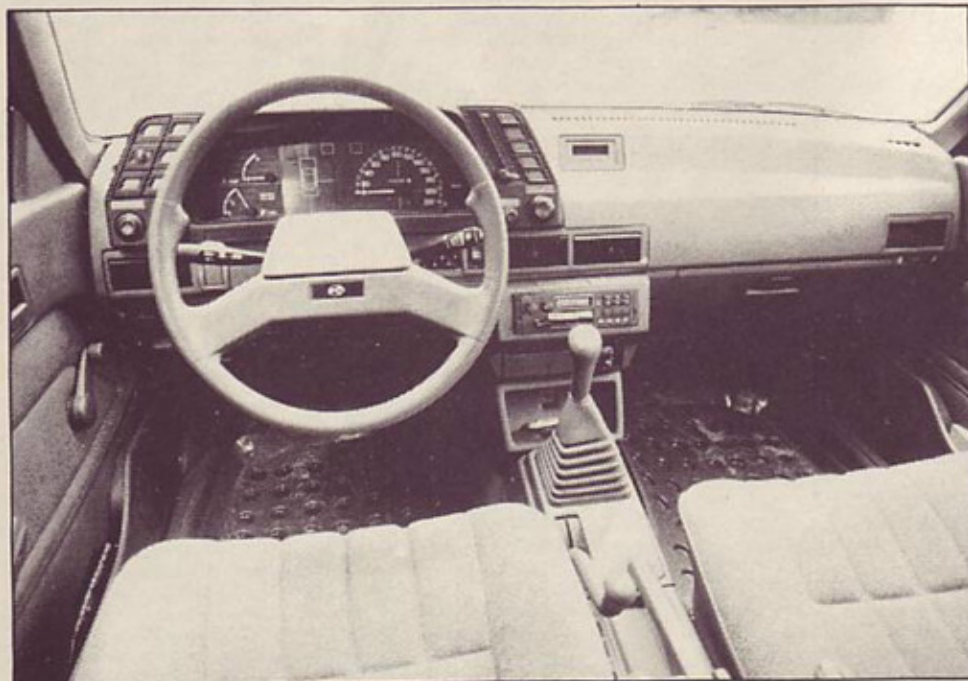
one že sam po sebi ni vzorno skladnih mer. Oblikovalci so izkoristili povsem v sprednji del potisnjen nizek bokerski motor, pa je nizek, pravzaprav še kar sploščen tudi cel nos vozila.

Razmeroma štrleč odbijač in cevasti ščitnik pred njim ga optično podaljša, pa se zdi, da sega pretirano daleč čez prednji kolesi. Preostali del vozila je urejen po čistih, skorajda preveč oglatih linijah, pa najsi gre za okenke obrobe ali za vogalne karoserije same po sebi. Plastične bočne obrobe so ne le praktična zaščita ravne pločevine, ampak družno z okrasnimi in dodatno prilepljenimi črtami uspešno razbijajo sicer precej monotona boka vozila.

Testni avtomobil je bil ranger DL, torej po opremi skopejša možnost. Bel zaščitni lok na njegovem nosu pa se je izkazal za dvakrat nepraktično obarvan: ker vzbuja preveč pozornosti med mimoidočimi in, ker med nočno vožnjo premočno odbija svetlobo žarometov ter kviri sicer dobro voznikovo vidljivost.

Pri nas prodajani rangerji imajo nosove odete v motno črnino.

Znotraj je ranger ravno toliko povsem udobna limuzina kot zelo prostora kombi. Voznik si med prvimi urami vožnje, dokler se sedenja v leonu ne privadi, želi malce dlje odrinjen sedež, kajti volanski obroč je razmeroma daleč od armaturne plošče in po japonsko, pravzaprav po ameriško blizu voznikovega trebuha. Armaturna plošča je



Notranjost: limuzina z dvema prestavnima ročicama



evropska: trapezasto obrobljena ter na obeh straneh zapolnjena s stikali in ročicami za tisto, za kar ob volanskem drogu ni prostora. Torej: v obeh pecljih, ki štrli iz volanskega droga, so zasučna ali potisna stikala za luči na robu armaturne plošče pa so – za levico stikala gretja zadnje šipe, zadnje meglenke, brizgalk za žaromete in varnostnih utripalk, za desnico pa ročica in stikala gretja ter zračenja, vključno s kroženjem zraka znotraj vozila. Niže od njih sta še stikali za brisalnik in brizgalko zadnje šipe ter obeh zunanjih ogledal. Troblja je sredi volanskega obroča Radiokasetofon sodi v osnovno ceno. Digitalna ura prav tako.

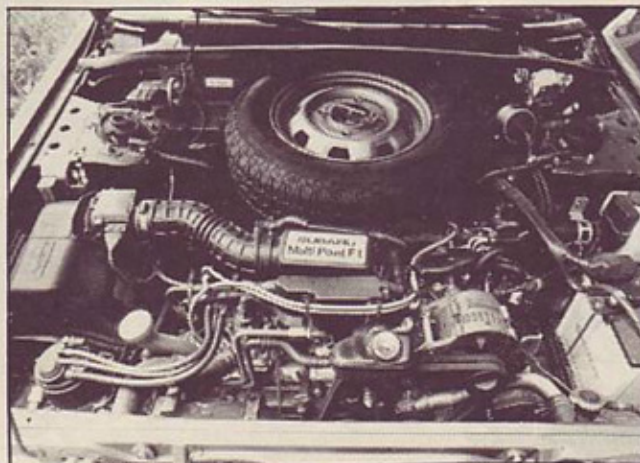
Celotna notranjost je odeta predvsem s plastiko, ki pa so ji dodali ravno še toliko tekstilnih oblog (sedeži in vrata) da ni videti cenena. Štiri vrata jamčijo za udoben dostop v notranjost.

Zadnja klopa je dokaj ravna in v celem zložljiva, prednja sedeža pa sta sicer še dovolj temeljita, ko gre za bočni oprijem ob večjem stranskih silah, toda zglavnika na njunih naslonjalih sta odločno prenizka.

Za voznika sem že rekel: sedenja v rangerju se mora malce privaditi. Šele potem se bo dobro ujel z razdaljami med volanom, prestavno ročico (ne preveč kratko, a lahko in natančno) ter padali. Le leve noge ne bo mogel nikoli dovolj temeljito opreti ob tla. Ravno tam je pod namreč neuporabno upog-njen.



Vrata: brez okvirov kot pri kabrioletih



Motor: povsem v nosu in povprečno zmogljiv

Prestavna ročica pa ni edina te vrste v avtu. Tik za njo, na sredinskem grebenu, skoraj vzporedno z ročico za ročno zavoro, je še en kljukasto oblikovan vzvod, namenjen vzdolžnim gibom. Njegov osnovni položaj pomeni motorni pogon na samo prednji kolesi (oznaka FWD), premik za eno stopnjo sproži pogon na vsa štiri kolesa (4 WDH), sledita pa prosti tek in štirikolesni terenski prenos moči (4 WDL0). Slednji pomeni (v vlogi reduktorja) »dodatek« pet prestav v skrajšanem razmerju 1,592:1. Namenjen je zelo zahtevnim vzponom in spustom, vleki težjih prikolice in izrazitim terenskim okoliščinam nasploh.

Ta ročica, s katero je mogoče izbirati vrsto prenosa moči, voznika ne zaposluje pretirano. Med samo dvokolesnim ali štirikolesnim pogonom lahko izbira kadarkoli se mu to zahoče, ne da bi moral storiti kaj drugega kot premakniti vzvod. Za pretikanje v zadnjo stopnjo (terenski prenos moči) tovarna priporoča, da hitrost vozila ne presega 40 kilometrov na uro. Ročico je pametno pretikati z natančnimi, toda odločnimi gibi in le tedaj, ko so prednja kolesa povsem izravnana.

Je pa ob vključenem štirikolesnem pogonu dobro vedeti še tole: da ranger nima izravnalnega diferenciala, ki bi razporejal motorno moč med prednji in





zadnji kolesi. Zato je vez med njimi toga, kar je moč čutiti predvsem med ostrimi zavijanji na suhih, oziroma čvrstih tleh. Volan takrat otrdi, hkrati pa nastopi samozavorni učinek. Voznik se tem težavam najpreprosteje ogne tako, da štirikolesni pogon izklopi. Motorna moč, dodeljena samo prednjima kolesoma, pride med tesnimi manevri spet do polne veljave.

Motor testnega rangerja je bil 1781-kubični boksterski štirivaljnik, s trikrat vlečajeno ročnično gredjo, s po eno odmičjo gredjo v vsaki glavi ter z blokom in glavama iz lahke kovine. Polnjenje z gorivom in motorni izpuh sta bila pod nadzorom elektronike: glede vbrizgavanja in upošteva-

nja sonde lambda ob trizezmem katalizatorju izpušnih plinov. Motor je zmožal največjo moč 70 kW oziroma 95 KM pri 5200 vrtljajih v minuti ter največji navor 137 Nm pri 2800 vrtljajih v minuti. Oba podatka sta dovolj obetavna, čeprav se za volanom tega avtomobila takoj izkaže, da motor noče in ne zna biti dirkaške sorte. Vžiga, ne glede na to ali je hladen ali ogret, brez oklevanja in tudi takoj voljno steče. Se pa ves čas oglašča z značilnim boksterskim hropenjem, ki ni ravno balzam za ušesa. Za naglušne in za vse tiste, ki jih hrup ob zvišanih vrtljajih ne moti, so vgradili še omejevalnik vrtljajev v korist daljšega motornega življenja. Navsezadnje za čisto obi-

čajno vožnjo tudi ni nikakršne potrebe, da bi motor gnali na vso moč. Tekoči, zmerno zahtevni vožnji je namreč povsem zlahka kos. Toda, ker je njegovemu prizanašanju na ljubo preračunan tudi menjalnik s podaljšanimi četrto in peto prestavo, se na celotni prožnostni vtis ni mogoča zanašati in je torej — če gre za željo po živahnejših pospeških potrebno odločneje pritisniti na plin, v ustrezno nizki prestavi.

Med našimi meritvami — z dvema osebama v avtu, s polno posodo goriva in s pogonom na samo prednji kolesi — je leone ranger 1,8 DL pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,9 sekunde, do hitrosti

80 km na uro v 9,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 14,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 23,1 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 42,9 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 165 kilometrov na uro, povprečna poraba med celotno preskušnjo pa 10,8 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov poti. Seveda zajema to povprečje tudi nekaj težavnih terenskih preskusov z vsemi možnimi prenosi, ki so pri rangerju na voljo. Obenem pa velja upoštevati našo tradicionalno neprizanesljivost, ko gre za zmogljivosti testnih vozil.

Pa, saj subaru ranger tudi po duši ni nežen avtomobil. To je solidno izdelano in zelo robustno vozilo, ki zna biti zlahka kos vsem možnostim vožnje: po običajni cesti ali ulici ter v čisto vsakdanjih okoliščinah, ali pa zahtevnim vožnjam po brezpotjih, četudi se vmes menjavajo čvrst stik z voziščem in kratkim poletom podobni skoki. Štiri posamične obese so odličan kompromis med udobjem, ki naj bi ustrezalo vsebini običajne limuzine, oziroma v tem primeru dovolj luksuznega kombija in zahtevam po značilnosti pravega terenskega vozila, pa čeprav to ni visoko nad tlemi in podobno »džipom«, kakršne sicer poznamo.

Ob samo prednjem pogonu je ranger avtomobil z značilnimi lastnostmi takšne pogonske zasnove: nos (zaradi teže mo-



**Prtljažnik: velik in s predaloma za drobnarije v bočnih stenah**





torja in štrljenja čez prednji kolesi) sili opazno iz ostro voženih ovinkov, dodajanje volana pa mora biti tem odločneje, čim slabši je stik med prednjima gumama in tlemi. Seveda si je moč pomagati tudi z odvzemanjem plina ali kratkimi zaviranj, čeprav je v primerih, ko je to potrebno, pametneje uporabiti štirikolesni pogon. Zdaj postane ranger skoraj nevtralnno vozilo.

Skoraj, pravim, kajti še vedno mu nos čisto rahlo sili naravnost in šele tedaj, ko ga z volanom »pritisnete« v ovinek, je moč odločiti o tem, koliko spodnašanja boste s planom privoščili zadku vozila. Peščeni ovinki so kot nalašč za takšno igrakanje in rad verjamem, da zna biti ta avtomobil enako mojstrski tudi na snegu in ledu.

Ranger kot terenec se hvali

s skoraj neopazno-všitimi ojačitvami podvozja, kot vsi leonejevi po vrsti pa tudi s posebno napravo, imenovano »hill-holder«, kar je nekakšen držalnik na klancih. Gre za ventil v hidravliki enega od obeh zavornih krogov, ki se sproži (in blokira zavore) vsakič – ne glede na izbrano prestavo – ko pritisnete na zavorni pedal in hkrati tudi na pedal sklopke. Na ravnih tleh je ta

domislica brez prave vrednosti, na strmih klancih, predvsem na brezpotjih, pa je naprava vredna zlatega denarja. Kajti, ko popuščate pedal sklopke, ko torej želite speljati, zavore samodejno popustijo – takšno speljevanje pa gladko uspe tudi tistemu, ki si v podobnih okoliščinah nikoli v življenju ni znal pomagati z ročno zavoro. Pa še obe roki ima lahko na volanu.

Tako torej: da smo bili (tudi) do rangerja neprizanesljivi, je jasno. Vožnja s takšnim avtom je posebne vrste draž, ki ne dovoli neizpoljenih želja in neopravljenih preskusov. Z rangerjem smo družinsko potovali, dirkaško drveli, rekordersko skakali in komaj še verjetno »plavalili«. Marsikaj od tega je videti na slikah. Zdaj bi lahko rekel, da smo po vsem tem avtomobil oprali in se z njim odpeljali še v Opero. V Opero res nismo šli, ampak natančen pregled vozila je pokazal, da se na njem ni skrivil »niti las« in, da je ranger, s svojimi zaščitnimi cevmi in ploščo povsem kos nalogam, ki so mu jih namenili. Ne glede na to, kaj je pod njim.



Zvezde na njegovem nosu torej oznanjajo zvezdnika, če štejejo avtomobil te sorte in s takšno zasnovno.

»Potnikom se zahvaljujemo za zaupanje in se veselimo vnovičnega snidenja«, rečejo pri Japan Airlines, kadar jim gre vse tako po sreči.

MARTIN ČESENJ  
Foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – bokser – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 92,0x67,0 mm – gibna prostornina 1781 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 5200/min – največji navor 137 Nm pri 2800/min – ročni gred v 3 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – blok in glavi iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 840 W – izpušni sistem s tristetnim katalizatorjem in sondo lambda

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 1,947; III. 1,366; IV. 0,972; V. 0,780; vzvratna 3,416; diferencial 3,900; terenski prenos moči (reduktor) 1,592 – ročica za izbiro prenosa moči na sredinskem grebenu (ob prestavni ročici) – platišča 4 1/2Jx13 – gume 165 R 13 M S (vredstein)

**Voz in osebe:** kombi

– 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijalni vzmeti, poševna vodila, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na prednji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levitvijo, servo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke – »hill-holder«

**Mere in teže:** dolžina 4,410 m – širina 1,660 m – višina 1,450 m – medosna razdalja 2,460 m – kolotek spredaj 1,410 m, zadaj 1,425 m – rajdni krog 9,6 m – teža praznega vozila 1110 kg – dovoljena skupna teža 1650 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 600/1600 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 167 km na uro – poraba goriva (ECE): 7,5/8,6/9,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km

