



Tako je to: slišiš besedilo »subaru« in pomisliš na štirikolesni pogon. Logično: Fuji Heavy Industries izdeluje štirikolesno gnane subaruje že okroglih petnajst let. To pomeni več kot pol drugi milijon tako zasnovanih vozil. Resda 4 WD ni izključna domena te hiše; je pa v večini. In povrhu tega imajo pod isto japonsko streho tudi veliko letalskih izkušenj.

Najuporabnejše med njimi znajo včisti tudi pod avtomobilsko kožo. Na primer tako kot pri Švedskem Saabu. In morebiti je prav to pripomoglo, da sem se med sedenjem v leone spomnil na okolje iz klasičnih, zdaj že prijetnih saabov: visoki boki, nizek sedež; malce starinska notranjost, ampak vse na svojem mestu; ljubezen na drugi, mora celo šele tretji pogled, ampak takšna ljubezen ne mine.

Subaru Leone je na voljo kot limuzina, kot kombi in kot kupe, ki se mu pravi turismo. Turismo je po obliku najmajhi, našo razmeroma kratko preskušnjo tega vozila pa smo opravili na terenu, ki tako gnanemu avtomobilu pristaja: med ostanki »lanskega« snega. Zato slike na tej strani niso prav nič junajske.

Od spredaj je turismo takšen kot vsi leoneji: s preveč nasilno štrlečim nosom in z dvema velikima prisekanima žarometoma na njem. Od zadaj je kupe, sicer

Subaru Leone turismo 4 WD

Turistična ponudba

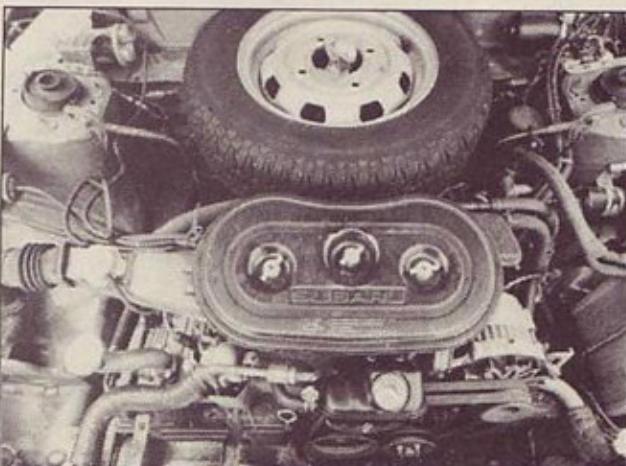
Kombi-kupe za pet oseb in (tudi) za slabe ceste

z vrati na zadku, ampak z zanimivim oblikovnim (nejskladjem močno oblega stekla in na ostre robove upognjene pločevine. Zadnja vrata, katerih večji del je ravno to veliko okno, se opirajo na zajetna teleskopska nosilca, žal pa se njihov zadnji rob konča nad zadnjimi lučmi. To pomeni, da je potrebno tovor viso-

ko dvigovati. A je prtljažni prostor v celiem raddodaren, s polovici deljivim zadnjim naslojalom prilagodljivo velik, z navojno roletjo pa zakriti pred odvečno radovednostjo mimo-idočih.

Sportno kupejevska hočejo biti tudi bočna vrata. Zato so

brez okenskih okvirjev, kar je dobro, če sta šipi vgreznjeni, slab pa pri večjih hitrostih, ko sami ne zmoret kljubovati zračnemu pišu. Zato je drvenje s turismom že na ta račun precej glasno. Dobro slišen pa je tudi vodno hlajeni bokserki štirivaljnik v nosu, izdelan v celiem iz lahke kovine, s po eno odmico gredjo v vsaki glavi in z enojnim uplinjanjem – za 66 kW oziroma 90 KM pri 5600 vrtljajih na minutti in ob 1,8 litra gibne prostornine. Za hrup se oddolži z ubogljivimi (tudi jutranjimi) vzhigi, s čisto spodobnim veseljem do vrtljajev (zahvala gre tudi kratkim batnim gibom) ter z dovoljšjo varnostjo, četudi je za volanom zahteven voznik. S prostožito uspeva streči ob pomoči spremno prestavljenega petstopenjskega menjalnika, prav prenos moči v celiem pa je tudi ena od poglavitnih odlik subarjev, torej tudi leoneja turisma. Motor poganja namreč prednji kolesi, ko pa voznik sproži stikal v glavi prestavne ročice (ne glede na hitrost vozila in prestavo menjalnika), se moč motorja prenese tudi k zadnjima kolesoma. In močno olajša vožnjo po zahtevnejših tleh. Hkrati ponuja leone še eno pripravno posebnost: »hill-holder«, recimo ji vzratna zavora, ki vozniku prizanaša z akrobatiko pri ročni zavori in pedalih, kadar speljuje na klanču. Zadostča, če na klanču pritisne na zavorni pedal in na pedal sklopke, pa poseben ventil v enem zavornem krogu zadrži vključene zavore toliko časa, da noga na pedalu sklopke znova



Motor: hrupen, a zmogljiv bokser



Oblika: kombi-kupe

popusti. Na zavorni pedal ta čas lahko pozabite!

Seveda po potrebi vključljivi štirikolesni pogon ni čudežna zamisel, je pa prijetna lastnost vozila – še posebej, če se premetne in vremenske okoliščine hitro menjavajo. Pa tudi nasploh je lega na cesti z vključenim 4 WD odločno prepričljivejša. Leonejeva kolesa so sicer na vseh štirih koncih posamično obesešena, so pa ob prednjem premi vseeno premalo natanko vodenja, da ne bi ob samo prednjem pogonu robato poskakovala, udarce pa – med ostrimi speljavanji na primer – prenašala prav do volanskega obroča. Štirikolesno porazdeljena motorna moč je tako opazno uglejenejša, uglejenejše pa postane tudi voznikovo delo, če zna takšnim rečem streči.

K sreči sodi leone turismo med tiste automobile, ki se jih je mogoče naglo in temeljito privaditi. Ne le zaradi »trikov« zoper ostarelost, kot je na primer nastavljeni in hkrati odmakljivi volanski obroč, ampak predvsem zato, ker je moč v tem avtu dobro in čvrsto sedeti in, ker je vse, kar voznik potrebuje, tam,

Tehnični podatki	
Motor:	štirivaljni-štiritaktni-bokser – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 92,0-67,0 mm – globina prostornina 1781 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5600/min – največji navor 137 Nm pri 3600/min – ročična gred v 3 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke kovine – enojni padotični uplinjač – vodno hlađenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 700 W.
Prenos moči:	motor spredaj poganja prednji ali vsa štiri kole-
sa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica (s stikalom za štirikolesni pogon) na tleh – platišča 5J-13 – gume 175/70 R 13 H (semperit).	mehanska ročna zavora na prednji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3,7 zavrtljava od ene do druge skrajne točke.
Voz in obese: kombi-kupe – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačni vzmetni, poševna vodila, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlađene), zadaj bobnaste, servo.	Mere in teže: dolžina 4.370 m – širina 1.660 m – višina 1.405 m – medosna razdalja 2.465 m – kolotek spredaj 1.410 m, zadaj 1.425 m – najmanjša razdalja od tal 0,20 m – rajdnji krog 9,6 m – teža praznega vozila 1090 kg – posoda za gorivo 60 litrov.
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro – poraba goriva (ECE): 6,8/9 l/9,5 litra bencina super na 100 km.	

kjer hoče, da bi našel. Močno neugodna je edino vidljivost nazaj – navkljub brisalniku in gretju zadnje šipe – ampak z dvema od znotraj nastavljivima zunanjima ogledalamo se je za silo močno otestri tudi te žeave.

Ob samo prednjem pogonu je subaru leone seveda avtomobil »s prednjim pogonom«. Hočem reči, da se tako tudi obnaša. Na ovinkih sili z nosom navzven, pa mu je potrebno volan sproti dodajati. Ročna zavora prijemlje

ne prednji kolesi, pa si z njo v takšnih okoliščinah ni mogoče pomagati. Z motorno močjo na vseh kolesih hkrati pa postane leone turismo samozavesten in prepričljiv avtomobil, ki ni kos le slabšim voznim razmeram pod kolesi, ampak tudi zahtevnejšim, predvsem pa hitrejšim vožnjam na vseh vrst voziščih.

Naša preskušnja je bila dosti prekratka, da bi mogli avtomobil docela spoznati. Zato sta tudi naši poglaviti meritvi le približ-



Notranjost: starinska, a temeljita

mehanska ročna zavora na prednji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3,7 zavrtljava od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4.370 m – širina 1.660 m – višina 1.405 m – medosna razdalja 2.465 m – kolotek spredaj 1.410 m, zadaj 1.425 m – najmanjša razdalja od tal 0,20 m – rajdnji krog 9,6 m – teža praznega vozila 1090 kg – posoda za gorivo 60 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro – poraba goriva (ECE): 6,8/9 l/9,5 litra bencina super na 100 km.

ni; med vožnjo po avtomobilski cesti je leone turismo zmogel največjo hitrost 172 kilometrov na uro, brez natančnih naprav pa smo izmerili tudi pospešek z mesta do 100 km na uro: 11,9 sekunde. Pri tem smo gnali motor do 7000 vrtljajev v minutu, torej za 500 vrtljajev čez mero, pri kateri se na merilniku vrtljajev začenja rdeče prepovedano polje. Subarujeva želja je bila primerno celotnim okoliščinam: visokemu hitrostnemu povprečju na razmeroma negotovih tleh in v večinoma vključenim štirikolesnim pogonom. Znašala je – v povprečju – 10,2 litra na 100 prevoženih kilometrov. Je pa mogoče s tem avtom tudi varčneje voziti.

• • •

Subaru Leone turismo 4 WD je torej sprena turistična ponudba za vse tiste kupce, ki svojih voženj ne utegnejo prilagajati vremenu in, ki si pod kolesi zaželijo tudi kaj drugega kot le zglajen asfalt. Ce jim je pri tem všeč kupejevska oblika s petimi sedeži vred, je kupčija sklenjena.

M. ČESENJ
foto: M. ZAPLATIL

