



Subaru rex SDX

Rihardu III. bi se dandanašnji zagotovo udobneje godiljo kot v Shakespearevih časih: kraljestvo bi lahko ponujal za subaru rex, ne pa za konja, in tako bi vse ostalo pod kraljevskim pečatom. Rex namreč hoče biti kralj med majhnimi avtomobili in to mu – upoštevaje nekatere njegove lastnosti – tudi uspeva.

Subaru rex smo v naši reviji predstavili že tik po tistem, ko je zapeljal na jugoslovansko tržišče (Am, 4/1988). Zdaj smo, zavojno temeljitejše preskušnje, vnovič sedli vanj.

Da: v ta avtomobil morate najprej sestiti! Vseeno v čigavi vlogi: kot voznik, ali kot sopotnik. Spredaj, ali zadaj. Pri tem smete prednja sedeža odniti obstojno daleč nazaj, pa je za njima še vedno neverjetno veliko vzdolžnega prostora. »Objestno da-leč« in »neverjetno veliko« veljata seveda za avtomobilski razred, v katerega subaru rex sodi. Da je pri merah vse na moč relativno, pa tudi že dolgo časa vemo.

Vseeno: oblikovalcem rexove karoserije se je ob pičli celotni dolžini vozila (3,195 m) posrečila izredno ugodna notranja dol-

žina, namenjena potnikom in malce tudi prtljagi. Oplemenitili so jo še s po polovici deljivim, a tudi v celiem in za sedenje nastavljivim naslonjalom zadnje klopi, kar pomeni, da je kot hrbička moč sproti prilagajati, obenem pa po načelu kombi-limuzine odločno povečati prtljažni prostor; seveda na račun potnikov, ki bi sicer sedeli zadaj. Dokler pa je zadnje naslonjalo v pokončni legi, je za njim, oziroma pod zadnjimi vrtali, prtljažnega prostora le za vzorec. Vseh vrat je pet: zadnja so izrezana tudi med zadnje luči, tik do zadnjega odbijača in se odpirajo dovolj visoko v zrak; bočna, z velikimi šipami, so namenjena udobnemu pristopu k sedežem. Sedežni prostori so štirje: notranjost rex-a je resa čudežno dolga, a realno ozka. Zadevanje

s komoiči sodi k že znamen težavam v majhnih avtomobilih.

Ugodna notranja dolžina ni nastala sama od sebe, ampak s premišljenim izkoriščanjem vseh centimetrov, ki so bili tehnikom na voljo. Zato je zunajnost rexa odraz tistega, kar je ljudem, ki sedajo vanj, v veselje: karoserija je za oči precej ozka, visoka, z neskladno dolgim zašteklenim delom in s kratkim, močno potlačenim nosom. Zadek je skoraj navpično odrezan, z velikim oknom v vratih in z zavirkom nad njim. Žarometa, utripalke in zadnje luči so vtišnili povsem v vogale vozila. Zgorjni robovi oglato izrezanih blatinikov pa so služili za zgornjo mero plastičnih odbijačev, spodaj zavrhnenih v spojlerje in obrub na bokih.

Seveda se lahko zgodi, da

vam zunanjost tega subaruja – vsaj na prvi pogled – ni všeč. Ampak, če ne bi bil takšen kakršen je, potem tudi njegova notranjost ne bi mogla biti tako navdušujoča: vključno z možnostjo pokončenega sedenja, ne da bi z glavo butali ob strop in vključno z dobro voznikovo vidljivostjo na vse strani.

Vidljivost je res zelo dobra: prvič zaradi prisekanega nosa, da je cesto mogoče gledati že tik pred vozilom (nosu se pa z voznika sedeža sploh ne vidi), drugič zaradi izdatno izrezanih oken in tretjič zaradi velikega (in od znotraj nastavljivega) zunanjega ogledala. Zadnja šipa je ogrevana in brez brisalnika, ki prednji sodita dobro odmerjena brisalnika z dvema hitrostima in s prikinjevalnikom teka.

## OD ZNOTRAJ NAVZVEN

Dva valja, štirje sedeži, pet vrat

Voznikovo delovno okolje je lično izdelano in pripravno razporejeno, le volanski obroč se zdi malce preblizu. Tole je jasno: da v takšnem avtu ne smete pričakovati usnja in lakiranega mahagonija. Notranjost je večidel odeta v plastiko, s preprogrami na tleh ter z blagom na sedežih. Plastičen je tudi volanski obroč z mesnatim stikalom za trobljo na sredini dveh, komaj rahlo zapognjenih prečk. In plastična je tudi velika polica pod prednjo šipo. Iz nje se boči ohišje merilnikov (hitrosti, z enim kilometrskim števcem, goriva ter temperature hladilne tekočine).

Stikala za luči in brisalnike štrlico iz volanskega droga, sprožili za zadnjo megleenco in gretje zadnje šipe sta levo oziroma desno od njega. Vse je pregledno in pripravno bližu rok. Številne zračne reže zagotavljajo zadosten zračni pretok, drsnika za nastavljanje toplega ali hladnega zraka (vključno s kroženjem zraka znotraj vozila) pa sta namenjena desnici, tik nad radijskim sprejmnikom, ki je všet v osnovno ceno rex-a SDX (pri tem je radijska antena po japonsku vgrajena v prednji lev stresni opornik). Razvajenež bi utegnili pogrešati možnost preklopa pri notranjem ogledalu (za položaj dan/noč) in kozmetično ogledalce v desnem senčniku.

Na spisek serijske opreme pa sodijo še: zglavnika na prednjih naslonjalih, dvižna polica pod



**Lično: notranjost**



**»Nevidno«: nos vozila**

zadnjimi vrtati, ki jih je moč odpreti od znotraj, vžigalnik, avtomatska varnostna pasova, zatemnjene šipe in – ob vsem skupaj – tudi privlačno natančna obdelava. Na primer »zglajen« prehod od police pod prednjo šipo na oblogi obeh prednjih vrat. Žal so pri tem pozabili na predale v vratih, pa je drobnarjam namenjen v tem avtu le pričel prostor (manjši in večji predal ob armaturni plošči).

Vzrok za ugodno notranje dolžino je pri rexu skrit pod prednjim pokrovom. Prečno na-





meščen motor so »stisnili« povsem v nos vozila in tako skovali dobiček v korist prostora za potnike. Motor je štiritaktni vrstni dvovaljnik, z glavo iz lahke kovine ter z odmično gredjo v njej, s trikrat vležajeno ročično gredjo in z dvema dodatnima gredama, ki blažita sunke od samo dveh batov. Motor hlači vodo, z gorivom pa ga polni padotični registrski uplinjač z ročnim čokom. Ob kompresiji 9,5:1 (kar zahteva bencin super) in pri (6000 vrtljajih v minuti zmora ta motor največjo moč 27 kW (37 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti. Podatek o največjem navoru – 54 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti – opozarja, da je za polnejsko sapo potrebno malce več vrtljajev, kar pomeni dosledno pretikanje v ustrezeno nižje prestave. Prestave so štiri, a je tudi četrtka krajše izračunana od direktnega razmerja. Menjalnik so s posamičnimi zobniki prilagodili motorju, rezultat je pa tale: da je rex v prvi in drugi prestavi dovolj živahen, v četrti pa tudi še dovolj hiter za vsakdanjo ne prekritano zahtevno uporabo. Veliko



Prese netljivo: prostornost



Pripravno: nastavljanje zadnjega naslonjala

prožnosti seveda ne smete zahlevati od njega: samo 665 kubikov v dveh valjih ne zmora delati čudežev!

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno 32-litrsko posodo goriva smo z mesta pospeševali takole: do hitrosti 40 km na uro v 3,0 sekunde, do hitrosti 60 km na uro v 5,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 11,0 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 19,3 sekunde. Pri tem smo pretikal pri 6300 motornih vrtljajih v minutih. Le malce pod to mero doseže rex tudi svojo največjo hitrost – 133 resničnih kilometrov na uro, pri čemer obtiči kazalec na merilniku hitrosti natanko nad številko 140.

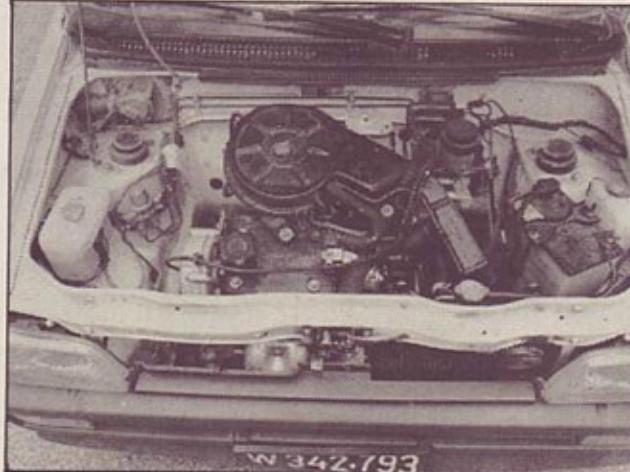
Poraba goriva je seveda v močni odvisnosti od teže vozniške noge, oziroma od njegove zahtevnosti do vozila v cellem. Ker smo med našo prekušnjo priganjali rex do njegovih celotnih zmogljivosti, je povprečna poraba znašala 6,8 litra na 100 prevoženih kilometrov. Z več zmernosti in več prilagodljivosti na namen njegove upo-





rabe pa utegne motorna žeja pa-  
sti tudi pod 5 bencinskih litrov  
na 100 kilometrov poti.

Glede poti rex ni izbirčen. S širimi posamičnimi obesami je njegovo podvozje dovolj temeljito, da preseže tisto, kar od njega pričakuje motor. Hočem reči, da se je z rexom, če tako hočete, mogoče voziti tudi (relativno) zelo hitro in ostro. Je pa razumljivo, da ta avto sam po sebi nima takšnih ambicij. Namenjen je zmereno zahtevni vsakdanji uporabi in se odlično znajde v mestni gneči. Volan s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je – tudi na račun majhne teže vozila in njegovega nosu obenem – lahket ter neutrudljivo neposreden, pa naj si gre za motanje pri čisto počas-



Majhno: motor in menjalnik

## Tehnični podatki

**Motor:** dvovaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 78,0 · 69,6 mm – gibna prostornina 665 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 27 kW (37 KM) pri 6000/min – največji navor 54 Nm pri 3000/min – ročična gred v 3 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – glava iz lakte kovine – padotočni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 21 Ah – alternator 560 W

**Prenos moči:** motor spredaj

poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,083; II. 2,437; III. 1,666; IV. 1,115; vzvratna 4,000; diferencial 4,222 – platišča 4 B x 12 – gume 135 SR 12 (bridgestone)

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 4 osebe – osebe – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, natezne opore, zadaj vijačni vzmeti, poševna vodiča, teleskopska blažilnika – dvo-

krožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,5 zavrtlja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,195 m – širina 1,395 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,295 m – kolotek spredaj in zadaj 1,220 m – rajdni krog 9,6 m – teža praznega vozila 590 kg – posoda za gorivo 32 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 125 km na uro – potreba goriva (ECE): 5,1–6,1 litra bencina super na 100 km

nih manevrih, ali med ostrimi in hitrimi vijuganjimi. Enako lahko na je tudi prestavna ročica, sicer precej dolga in z razmerma dolgimi gibi, a še dovolj natačna in »hitra«, če to od nje posebej zahtevate.

Nad odprtih cesti je subaru rex povsem značilen predstavnik prednjega pogona (z ročno zavoro na zadnji kolesi vred), kar pomeni umirjeno dodajanje volana, pa tudi zlahka kontrolirano zdršavanje zadka med kratkotrajnimi odvzemanimi plina ali pritiski na zavore. V mestu se je potrebno privaditi njegovih majhnih zunanjih mer in »nevindnih« nosu in zadka. Kdor to obvlada, parkira z milimetrsko natančnostjo povsod, kjer je na voljo za štiri korake vzdolžnega prostora.

• • •

Subaru rex SDX je eden od tistih zelo posrečenih majhnih avtomobilov, ki so jih snavali od znotraj navzven. Prostornost z dovoljšanjem mero udobja ter okretnost z lahko vedenjem vred so njegove glavne odlike. Seveda pod enim niti malo zanemarljivim pogoju: da veste, kje se mora zahtevnost do tako majhnega avtomobila po zdravi pameti končati. In, če to veste, zna biti rex čisto zaresen kraj. Med njemu podobnimi avtomobili!!!

MARTIN ČESENJ  
foto: JANEZ ZRNEC