



Pri Subaruju vsak nov model verjetno proslavljajo kot poseben praznik.

►► Subaru kot nišni izdelovalec avtomobilov nima velikih proizvodnih kapacitet, poleg tega pa veliko dajo na trpežnost. Zato ni čudno, da so novi modeli pri njih redkejši kot eksotični ptiči pri nas, saj je potreben čas, da se šefi dogovorijo, oblikovalci zrišejo, tehniki naredijo in tovarniški testni vozniki preizkusijo. Pa še tistih nekaj novosti, ki se bahajo z zvezdicami v znaku, dobite v sosednjem prodajnem salonu. Namigujemo seveda na Toyota Verso S in GT 86, ki sta nastala v sodelo-

vanju s Subarujem, zato ju šaljivci imenujejo kar: Toyobaru.

Zato če želite čistokrvnega Subaruja, ki je oblikovno svež in ga ne morete dobiti ugodneje pri sosednjem prodajalcu, poglejte k novemu XV-ju. Kot smo na kratko zapisali v letošnji sedmi številki, ko smo razgalili dvolitrski bencinski motor z neskončnostopenjskim menjalnikom, XV s stalnim simetričnim štirikolesnim pogonom in bokerskimi motorji popolnoma zadovoljuje tradicionalne kupce te japonske

znamke ter s svežo obliko lovi nove. Dvajsetcentimetrski oddaljenost od tal (kot pri Foresterju!) in 'krajša' prva prestava sta bolj namenjeni temu, da lažje zapelje čolniček v morje, kot pa temu, da boste novinca pognali na tankovski poligon na Počku. Toda s primernimi gumami se vam ni treba bati, da bi ostali v prvi luži na poti do oddaljenega vikenda ali na prvem klanecu, ko zapade sneg, saj štirikolesni pogon z osrednjim diferencialom ter visko sklopko dobro opravljata svojo funkcijo.

O praznikih in prostih dnevih



IZ OČI V OČI



Tomaž Porekar

►► Subarujeve prednosti so znane, tako imenovani simetrični štirikolesni pogon, pri katerem svoje doda nizko težišče motorja s po dvema valjema, 'položanima' na vsako stran motorne gredi (bokser). S tem res nekaj pridobimo, če si od avtomobila želimo dovolj dinamike. Pravzaprav bo XV lahko zadovoljil le ljubitelje, prave 'subarujevce', kajti občutek v njem je tak, kot je bil tudi v drugih avtomobilih te znamke – tistih izpred petih ali petnajstih ali pa še več let. XV je prijetno majhen, ko gre za parkiranje (a ni preveč pregleden), ter z občutkom varnosti, ko smo z njim na cesti, pa naj bo ta ozka in zavita ali pa široka in nezahtevna avtocesta. Ali je varčen glede porabe? Je, a le če voznik ves čas na to tudi misli! ◀◀

Kakšna je torej razlika med oranžnim, ki smo ga objavili marca, in tukaj predstavljenim belim? Prva in največja je seveda menjalnik. Če smo pri neskončnostopenjskem pogrešali dinamiko in vihali nos nad glasnostjo, so te pripombe nenadoma zvodenele. Ročni šeststopenjski menjalnik je hiter in natančen, zato ni prav nobenega razloga, da bi se ga ogibali v velikem loku. Prva prestava je za učinko-

vitejše speljevanje v klanec in polno obremenitev krajša, pri avtocestni hitrosti pa bo motor bolj brundal, kot pa se glasno pritoževal. Hrup se je na avtocesti žal pojavil drugod. Zaradi bolj oglate zgradbe karoserije je nekaj več hrupa povzročal piš vetra, ki je opozarjal, da količnik upora tega avtomobila ni ravno rekorden. In ko smo prej omenjali tankovski poligon: medtem ko kakovost izdelave ni bila vr-

hunska (ha, pa smo jih dobili, pri vratih prtljažnika sem nekajkrat mislil, da sem jih slabo zaprl), pa imaš v tem avtomobilu občutek, da je neuničljiv. Če še niste vozili Subaruja, potem vam to težko opišem, vendar oblikovanje pri njih nikoli ni bilo pred uporabnostjo. Mogoče zato pri notranjosti (ki je za Subaruja celo revolucionarno drzno oblikovana) ne dvigujete nosu nad trpežno plastiko v sredinskem grebenu ali vratih, saj bo prav ta plastika





podre v razmerju 1/3 proti 2/3) dobimo skoraj ravno dno. Zaradi kita za popravilo so pod osnovnim prtljažnikom dobili še nekaj prostora za drobnarije. Medtem ko je domovanje prtljage v skoraj 4,5 metra dolgem avtomobilu skromnejše, pa ne bo kompromisov pri prostoru na zadnjih sedežih. Ko sem s stisnjenimi zobmi in težkega srca preizkusil vožnjo na zadnjem sedežu, nisem imel s svojimi 180 centimetri nobenih težav. Saj sploh ni bilo mučno, čeprav sem kot zaprisežen avtomobilist raje za volanom.

Pet zvezdic na preizkusnih trčnjah, serijski stabilnostni sistem in kar tri varnostne blazine (tudi kolenska!) ter varnostne zavese spredaj in zadaj pomenijo, da pri varnosti ni bilo kompromisov. Prav tako je bilo v testnem avtomobilu veliko

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva

620

po 300 tisoč kilometrih ali desetih letih videti popolnoma enako.

Druga razlika je bil motor. Kot smo že ugotavljali na mednarodni predstavitvi, sta dvolitrski turbodizel in ročni menjalnik najboljša kombinacija, ki si jo lahko omislite. Turbodizelček začne lepo vleči že od 1.500 vrtljajev, naslednjih 1.000 vrtljajev pa ponuja že največji navor in se prav rad zavrti tudi do višjih, čeprav po tem ni nobene potrebe. K hrupu izpod motornega pokrova ne boste imeli pripomb, saj je bokerski motor dovolj uglajen. Škoda, da se niso bolj potrudili pri zvoku motorja, da bi vodoravni položaj valjev bolje izkoristili za tisti vsečni zvok, ki je tako značilen za bencinske Subaruje. Poraba goriva se je gibala od sedmih do osmih litrov, z malce večjo avtocestno hitrostjo pa se je približala povprečju 8,5 litra. Skratka, s turbodizlom in ročnim menjalnikom ne morete zgrešiti!

Čeprav kupujete z očmi, boste denarnico v resnici povlekli iz žepa na zadnji plati, zato nekaj besed o razvajanju vaše zadnjice. Sedi se dobro, predvsem po za slugi ergonomsko oblikovanih sedežev in izdatno nastavljivega vzdolžno pomičnega volanskega obroča. Zaradi višine bi ta

Turbodizelček začne lepo vleči že od 1.500 vrtljajev, naslednjih 1.000 vrtljajev pa ponuja že največji navor in se prav rad zavrti tudi do višjih, čeprav po tem ni nobene potrebe.

avtomobil zlahka svetovali starejšim, ki imajo težave pri vstopanju in izstopanju, a moram opozoriti, da so noge v sedečem položaju v malce bolj prisiljeni držti, kot je značilno za, recimo, Foresterja. Zaradi manjše višine avtomobila namreč sedimo veliko bolj položno, kar bo ustrezalo predvsem mlajšim (dinamičnim) voznikom. Čudežev v nižjem prostoru tudi vsemogočni Japonci ne znajo delati ... Za prtljažnik lahko rečemo, da je le povprečno velik (s 380 litri je malenkost večji kot pri Golfu), pri podrtem naslonu (ki se

opreme, od ksenonskih žarometov do kamere za lažje parkiranje, seveda pa niso manjkali niti sistem za prostoročno telefoniranje, tempomat in radio s CD-predvajalnikom in vhodi za USB ter AUX.

Čeprav smo v času, ko so prazniki in s tem dela prosti dnevi zelo na udaru, pa so subarujevci ob predstavitvi modela XV prav verjetno popili kakšen deci riževega žganja. Mi pa bi si želeli kakšen prost dan več, da bi dali na streho XV-ja kolesa in se zapeljali dogodivščinam naproti, daleč stran od betona in asfalta. ◀◀

TABELA KONKURENCE

MODEL	Subaru XV 2.0D Comfort	Nissan Qashqai 2.0 dCi (110 kW) 4WD Tekna	Mazda CX-5 CD150 AWD Challenge	Mitsubishi ASX 1.8 DI-D 4WD Invite
motor (zasnova)	4-valjni - boxer	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostomina (cm ³)	1.998	1.995	2.191	1.798
največja moč (kW/KM pri 1/min)	108/147 pri 3.600	110/150 pri 4.000	110/150 pri 4.500	110/150 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1.600-2.400	320 pri 2.000	380 pri 1.800-2.600	300 pri 2.000-3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.450 × 1.780 × 1.570	4.330 × 1.780 × 1.615	4.555 × 1.840 × 1.710	4.295 × 1.770 × 1.615
največja hitrost (km/h)	198	193	197	198
pospešek 0-100 km/h (s)	9,3	9,9	9,4	10,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/5,0/5,6	7,5/5,2/6,0	6,0/4,7/5,2	6,8/4,9/5,6
izpusti CO ₂ (g/km)	146	159	136	147
cena osnovnega modela (evri)	26.990	28.190	28.990	27.990



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Interservice Ljubljana, d. o. o.)

XV 1.6i Comfort: 22.990 EUR

XV 2.0D Trend: 30.990 EUR

Testno vozilo: 31.610 EUR

Moč: 108 kW (149 KM)

Pospšek: 9,2 s

Največja hitrost: 198 km/h

Povpr. poraba: 8,0 l/100 km

Garancija:

3 leta ali 100.000 km splošne garancije,

3 leta mobilne garancije, 3 leta garancije na lak,

12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.273	kasko zavarovanje (2):	7.395
gorivo	10.896		
gume (1):	2.030	Skupaj:	40.079
izguba vrednosti po 5 letih:	15.330	Strošek za prevožen km:	0,40 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.155		

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 20 °C / p = 1.133 mbar / rel. vl. = 45 % / Gume: Yokohama Geolandar
 G95 225/55/R 17 / starje kilometrskega števca: 8.872 km

Vozne lastnosti

Pospški

0-100 km/h: 9,2 s

402 m z mesta: 16,5 s (133 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.): 9,0 s/14,5 s

80-120 km/h (V./VI.): 11,1 s/14,6 s

Največja hitrost

198 km/h (V. in VI. prestava)

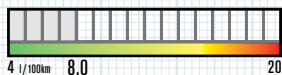
Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje: 7,3

največje povprečje: 8,5

skupno testno povprečje: 8,0



Trušč v notranjosti

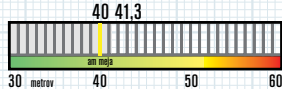
	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	60	59	57	56
90 km/h	62	61	59	58
130 km/h		63	62	61
Prosti tek	40			

Zavorna pot

m

od 130 km/h: 69,8 m

od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

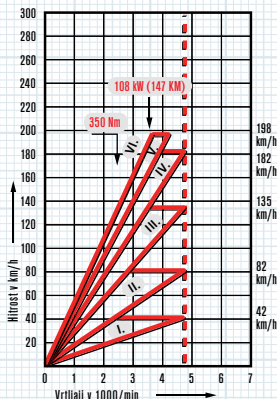
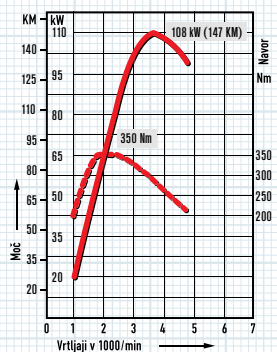


DIAGRAM MOTORJA:



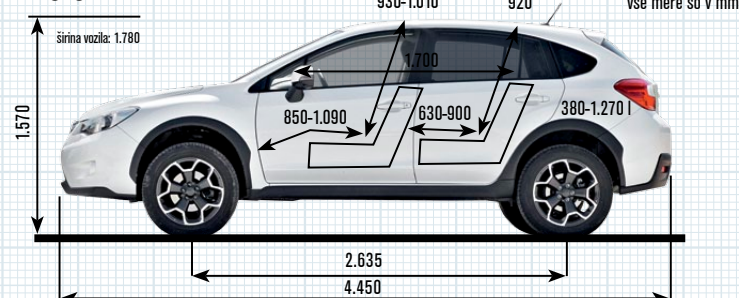
UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊😊😊😊
 Povsem spodoben avtomobil, ki pa ponuja več zabave v vožnji po blatu in snegu kot na asfaltu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - boxer - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86 × 86 mm - gibna prostornina 1.998 cm³ - kompresija 16,0 : 1 - največja moč 108 kW [147 KM] pri 3.600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,3 m/s - specifična moč 54,1 kW/l [73,5 KM/l] - največji navor 350 Nm pri 1.600-2.400/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,454; II. 1,750; III. 1,062; IV. 0,785; V. 0,634; VI. 0,557 - diferencial 4,111 - platišča 7 J × 17 - gume 225/55 R 17, kotalni obseg 2,05 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.435 kg - dovoljena skupna masa 1.960 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.600 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 6,8/5,0/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 146 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.780 mm - širina vozila z ogledali 1.990 mm - kolotek spredaj 1.525 mm - zadaj 1.525 mm - rajdni krog 10,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.450 mm, zadaj 1.410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.



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

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljeni voznikov sedež - deljiva zadnja klopa - potovalni računalnik.

OCENA

Zunanost (15)	12	Sveža zunanost, vendar še vedno nezmotljiv Subaru.
Notranost (125)	92	Dovolj prostornosti v notranjosti, nekaj skromnejši prtljajnik, nekaj točk izgubi še pri udobni in materialih.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Motor ni samo poseben, ampak tudi poskočen, dober menjalnik, natančen volanski mehanizem.
Vozne lastnosti (70)	60	Predvidljiva lega na cesti, solidna stabilnost, dober občutek pri zaviranju.
Zmogljivosti (35)	29	Pri prožnosti in pospeških ne boste razočarani, tudi pri največji hitrosti ne, čeprav 200 km/h ne gre.
Varnost (45)	36	Pet zvezdic pri preizkusnih trkih, kar sedem varnostnih blazin in serijski stabilnostni sistem pa še ksenonski žarometi, kamera ...
Gospodarnost (65)	45	Povprečna garancija, majhna izguba vrednosti pri prodaji rabljenega.
Skupaj	328	Zapriseženi Subarujevi vozniki nad tem avtomobilom ne bodo razočarani, celo navdušila jih bo preverjena tehnika v novi preobleki. Za druge pa velja: XV je posebež, zato mu je treba tudi kaj oprostiti, recimo ne tako prestižno plastiko, manjši prtljajnik, večjo porabo pri dinamični vožnji itd.

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

- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ sveža zunanja oblika
- ▲ piš vetra pri večjih hitrostih
- ▲ velikost prtljavnika
- ▲ malce preveč togo vzmetenje