

Vozili smo

## SUBARU SVX

Če rečem le »coupé«, je jasno: avtomobil je nizek, mehanika športna, uporabnost majhna. Tisti, ki se jim po žilah pretaka bencin, že vedo, za kaj gre. Za čisto določene užitke, ki jih takšen avtomobil ponuja.



In subaru SVX je coupé. Čisto pravi kupe. To pomeni, da mu za osnovo ni služila kakšna limuzina iz te hiše ali da bi celo kakšni limuzini upognili streho na zadku, odvzeli par vrat in ji sedeže namestili nižje. Ne! Subaru SVX je coupé, snovan prav zato, da bi bil pravi coupé.

No, povsem mu sorodnosti z drugimi člani hiše le ne moremo zanikati. Pri Subaruju se pač na štirikolesni pogon zelo dobro spoznajo in to znanje so dodobra uporabili pri esveiksu. Spoznajo se tudi na bokerske motorje, SVX pa ima tako prvo, torej štirikolesni pogon, kot drugo, bokerski motor. Slednjemu težko karkoli oporekamo; šest valjev, sedem ležajev ročične gredi, dvaintrideset ventilov, stodevintinšestdeset kilovatov, tritisočtristo kubikov, glava in blok iz lahke kovine so podatki, ki že sami po sebi nekaj povedo. Številke jamčijo za odlično prožnost ter zmogljivosti v celem, zasnova jamči za specifičen zvok. Eno z drugim pa obljublja kup užitkov med vožnjo. Poraba pa je seveda primerna moči in teži avtomobila. V času testa je SVX porabil



# KRITIČEN TRENUTEK

povprečno 16,9 litra za sto prevoženih kilometrov.

Enako, tisto o užitkih, velja tudi za prenos moči. To, da so gnana vsa štiri kolesa, je šele začetek. Med obema osema je namreč planetni diferencial, ki razdeljuje motorni navor med prednjima (35 odstotkov) in zadnjima kolesoma (65 odstotkov), nepravilnosti pri stiku med podlago in kolesi pa izravnava elektronsko nadzirana viskozna sredinska večplošna diferencialna zapora. Prav zato je lega na cesti vseskozi nevtralna ne glede na podlago, le pri zaviranju v ovinku lahko zadek postane prehitel; posebej če ste pozabili ogreti gume, ampak izjemno natančen volanski mehanizem omogoča odpravljanje tudi takšnih napak. Dolga medosna razdalja in dolžina avtomobila nasploh vsiljujejo občutek, da se SVX najbolje obnaša na avtomobilskih cestah ali na cestah z dolgimi, hitrimi zavoji. Volanski servo, ki s hitrostjo postaja

trši, daje odličnen občutek, saj je treba volanski obroč pri večjih hitrostih kar po moško prijeti.

Od vse mehanike zaostaja le menjalnik. Ta je še vedno le samodejni s štirimi prestavami, ki mu v kakšnem drugem okolju ne bi mogli prav ničesar očitati, tu pa... Za športni coupé je predvsem prepočasen, kar zmanjšuje vrednost preostale mehanike, je pa tudi glasen, saj pri pohojenem plinu do 4000 motornih vrtljajev tako močno šumi, da preglasi sicer lep zvok motorja. Poleg tega, da omogoča ročno pretikanje, ki je edini način, da voznik iz motorja potegne čimveč, zna sam pretikati na dva načina: športno, kjer je za »kick-down« treba v kratkem času dvakrat pohoditi plin, in ekonomično, kjer SVX postane prav nesramno počasen, saj v tem programu isti »kick-down« ni mogoč. K sreči je tipka za izbiro teh dveh programov nameščena na prestavni ročici tako,

da jo palec desne roke zlahka doseže.

Čisto coupéjevka in še vedno samosvoja je karoserija. Značilna je prozorna plastika med prednjima žarometoma in značilna je jasno ločena dvobarvnost: spodnji del karoserije je (v testnem primeru) vinsko rdeč, zgornji del (streha) pa (vedno) črn. Prav ta črnina v soncu močno segreva notranjost in se ji klimatska naprava le stežka postavlja po robu. Že sam način nastavljanja ventilacije in osvetlitev gumbov sta nelogična, pa tudi zraka ni mogoče poljubno usmerjati, saj to delo opravlja avtomatika. Nekaj posebnega so tudi nizke bočne šipe: na prednjih vratih je okrog njih okvir (v redu, zakaj pa ne?), pomičen pa je le njihov spodnji del: da pri odprti šipi v potniški prostor ne pihva premočno. A le zakaj v vročini naj bi resda hladila klimatska naprava, sem ter tja pa je le dobro povsem odprti okno. Deljena je tudi zadnja bočna šipa in SVX je verjetno edini coupé, ki se mu tudi te šipe, sicer ne povsem, spuščajo.

Dviganju in spuščanju šip ter premikanju sončne strehe (kjer pri večjih hitrostih uhaja zrak) streže elektrika in nasploh je oprema bogata. V notranjosti prevladujejo usnje, semiš in les, pri katerem se kmalu izkaže, da je cenena plastična imitacija. Takšen je tudi pokrov radijskega sprejemnika, ki se premalo odpre, da bi





za odpiranje tega predala nameščen prav tam, kjer je ponavadi komolec, zato se pokrov velikokrat brez potrebe odpre.

Opora za levo nogo, ki zaradi samodejnega menjalnika večji del časa počiva, je razmeroma slaba, občutek hitrosti pa je zaradi nizkega sedenja in dobre aerodinamike zelo varljiv. Zato priporočam pogostejši pogled na merilnik hitrosti - če volanski obroč ni ravno v najnižji legi, kjer skoraj povsem zakriva merilnike - da ne bi pomotoma prišlo do kritičnega trenutka. Subaru SVX je namreč še vedno zelo zmogljiv coupé.

**VINKO KERNČ**

Foto: MATEJ DRUŽNIK



bili gumbi zlahka dosegljivi. Toda dobrega občutka zaradi nizkega sedenja in v vse smeri nastavljivega volanskega obroča to ne moti, pohvalna pa je tudi preglednost naokrog, kar je posledica dobre zastekljenosti. Res

**Prtljažnik: zaradi zgibljivega naslonjala podaljšljiv**

**Motor: odlično**

pa je, da več užitka ponuja vožnja kot pa v primerjavi z zunanjimi merami utesnjena notranjost ali staromodna armaturna plošča s slabo vidnimi stikali. Nekaj k temu prinese tudi pogon, ki zaradi kardanske osi zavzame precej prostora po sredini



vzdolž avtomobila. Med sedežema je dolga komolčna opora, ki je hkrati tudi prostoren predal, vendar je gumb

Subaru	SVX
motor (zasnova)	šestvaljni, bokserski
vrtna in gib (mm)	96,9 x 75,0
gibna prostornina (ccm)	3318
kompresija	10,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	169 (230) pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	309 pri 4800
odmična gred (pogon)	2 x 2 v glavi (zob, jermen, zobniki)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska, večtočkovni vbrizg
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	samodejni, 4
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, poševne opore, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, prislilno hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne, prislilno hlajene, ABS
volan	z zobato letvijo, servotronic
platišča	7,5 J x 16
gume	225/50 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1580
dovoljena skupna teža (kg)	2045
medosna razdalja (mm)	2610
dolžina x širina x višina (mm)	4625 x 1770 x 1300
prtljažnik (litri)	240/465
posoda za gorivo (litri)	70
največja hitrost (km/h)	235
pospešek 0 - 100 km/h (s)	8,6
poraba goriva po CC (l/100 km)	7,4/9,0/14,6
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super

