



Test:

SUBARU SVX

Tokio, leta 1989: Subaru se gre razred GT. Prototip SVX je športni kupe Giugiarovih potez, japonske dodelave, sodobne tehnologije in vzvišenega udobja. Proizvodnja steče dve leti pozneje: najprej za ZDA, nato za Japonsko. Letos pa tudi za Evropo.

OČIŠČENJE

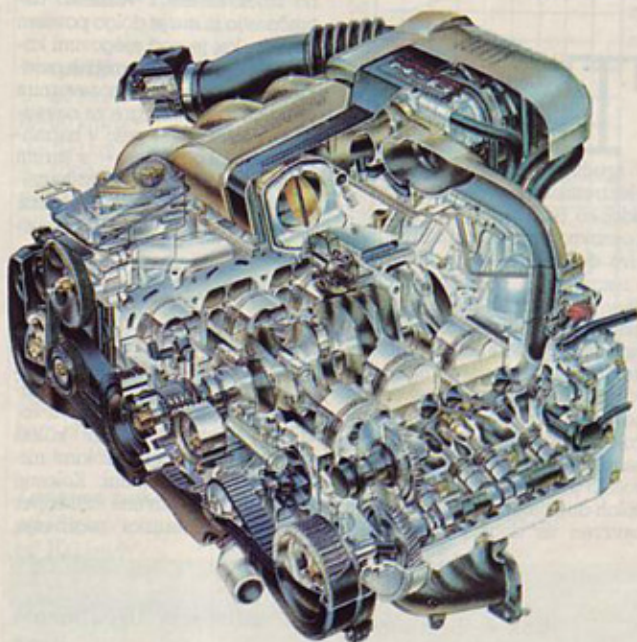




Evropa ljubi subaruje: ker jih ni preveč, ker imajo (skoraj vsi) prirojeni štirikolesni pogon in ker so temeljito narejeni. SVX je zdaj najljubši subaru. To vam mora biti jasno že, ko ga pogledate, kaj šele potem, ko sedete vanj.

SVX je zelo eleganten kupe: z izrazito potlačenim nosom, s ploskim in zavijnjim zadkom, z malce zalomljenima in izbuljenima bokoma ter s kot pri športnem letalu pokritim potniškim prostorom. V igri je tudi majčkena optična prevara, ki je ni dovolj za zamero: streha – čisto malo je je – s pomičnim (oziroma dviznim) delom vred ni steklena, čeprav je takšna videti. Je pa steklo vse okrog nje, s tankimi vmesnimi oporniki in z močno zatemnjenimi robovi. Najbolj ne navadna so okna: zaokroženo izrezana iz »kupole« ter vsako zase električno ogrevaljivo. V prid so ti izrezi sedenju na prednjih sedežih, saj najmanj do hitrosti 120 kilometrov na uro ni čutiti zračnega piša, četudi je okno odprto. In najbolj po volji je celotna oblika vozila njegovi aerodinamiki: cel nos je en sam zračni stabilizator, zadek s plastičnim prtljažnim pokrovom je hkrati tudi spojler in bočnemu drsenju zraka je pot čisto natančno predpisana. Zato je Cx samo 0,29 in zato je klimatska naprava v vozilu glasnejša od zunanjega zračnega piša.

Brez umetne klime ne bi šlo! Steklo je steklo in učinek tople grede zna biti zelo krut. Klimatska naprava ga izniči. In po počutju se SVX znotraj nasploh sprevrže v kupejevsko limuzino.



Usnje na sedežih, na volanskem obroču in na ročicah. (Umetni) les na armaturni plošči, na sredinski konzoli in vratih. Alcantara povsod tam, kjer ni usnja in plastike. In pliš pri nogah, da je občutek še mehkejši.

Če nočete, da si vas z avtom vred vsi ogledujejo, ne smete kupiti SVX. To ni vozilo, ki bi ga lahko parkirali, ne da bi vas drugi opazili. Če hočete imeti pravi kupe, v katerem boste zleknjeno sedeli za volanom, a bo zadaj še vseeno dovolj prostora za dva odrasla sopotnika, potem ga le kupite. Ko bosta onadva izstopila, boste zadnje naslonjalo odklenili in zložili, že tako velik prtljažnik pa povečali. Pri ferrarijih o takšni kombinaciji lahko le sanjate.

Volanski obroč je pomičen v štiri smeri. Voznikov sedež poganja elektrika, tudi v navpični smeri samo sedežnega dela. Električna žene tudi zunanji ogledali in ključavnice. Ročica tempomata se zasuče z volanskim obročem vred. In tudi vse drugo je zelo dobro pri rokah in zelo vidno pred očmi. Če ste mahnjeni na dolgotrajnost vozila, je najbolje, da takoj zveste: karoserijska pločevina SVX je obojestransko galvanizirana, njeni najbolj izpostavljeni zunanji deli pa so obdani s plastiko. In če vas skrbi varnost, vas bo tole pomirilo: potniški prostor je posebej čvrste izdelave ter spredaj in zadaj obdan z absorpcijskima conama, prečke v vratih varujejo živo vsebino pred stranskimi udarci, volanski drog zleze sam vase, ne da bi prodrl do telesa, odbijača zrnoreta prenese udarce do hitrosti 8 kilometrov na uro, v avtu



so štirje samodejni, žal nenastavljivi varnostni pasovi, pa tudi štirje zglavniki.

In v tem avtu je še marsikaj: na primer šestvaljni bokser, v cellem iz aluminijaste zlitine, s 3,3 litra gibne prostornine, s po dve- ma odmičnima gredema v vsaki glavi ter s po štirimi ventili nad velikimi valji. Bokserška zasnova zagotavlja ploščatost agregata (zato tako nizek nos vozila), nizko težišče, konstrukcijsko čvrstost in (ob 60-stopinjskih kotih ročične gredi) uravnotežen tek. Krivuljama moči in navora pomaga preklonni sesalni sistem z daljšo možnostjo ob nižjih vrtljajih (navor) ter s krajšo za višja delovna območja (moč). Vbrizgavanje goriva in vžig nadzira Boschova elektronika, vse skupaj pa se združuje v tole: v nesurovo, ampak prepričljivo moč motorja, v prijetno športen, a ne rezek zvok njegovega (kataliziranega) izpuha in v navor pri razmeroma visokih motornih vrtljajih, kar pa temu subaruju uspe spretno prikriti s pomočjo menjalnika. Menjalnik je samodejni, štiristopenjski, z dodatnimi funkcijami »šport«, »ekonomičnost« in »roč-

no pretikanje« (za spolzka tla) ter z dovolj vgrajene elektronike, da so bliskoviti »kick-down«, druga pretikanja, motorno zaviranje in premostitve v spreminjevalniku navora pod nenehnim nadzorom. Potem gre motorna moč k vsem štirim kolesom hkrati.

To se dogaja s pomočjo Subarujevega sistema VTD-4WD, kar pomeni elektronsko nadzirani stalni štirikolesni pogon s sredinskim diferencialom in elektronicirano večlamelno sklopko (kot zaporo) v njem ter z osnovno, a po potrebi prilagodljivo delitvijo motornega navora v razmerju 35 : 65 odstotkov, gledano od prednjih koles k zadnjima. Svojo viskozno zaporo ima tudi zadnji diferencial, združeno delo z menjalnikom pa omogoča vožnjo, pri kateri voznik skorajda ne opazi prijetanja posamičnih koles in delovanja prenosa moči nasploh. Šele med zelo zahtevno vožnjo je mogoče zaznati, kaj se sploh dogaja. Pa še to težko, kajti navzven se dogaja bore malo.



Subaru SVX je idealno uravnotežen in nevtralen avtomobil. Če mu hočete spodnesti nos ali zadek, ali pa če hočete, da bi zdrsnilo celo vozilo, potem se boste morali preleviti v zelo zlobnega voznika. Kajti SVX ne zahteva dodajanja volana, ne zahteva odzemanja volana, odlično drži ravno smer, streže z volansko natančnostjo in mu je dolgo povsem vseeno, kaj je pod njegovimi kolesi. Na čvrsto oprijemljivih ovinkih se zavaruje s samozavornim učinkom in tudi ko gre za navadno zaviranje, je – celo v najzahtevnejših okoliščinah – s štirimi hlajenimi koluti ter s štirikanalnim ABS vselej kos svoji lastni, sploh ne nežni teži 1685 kilogramov.

Enako temeljito je njegovo celotno podvozje: s pomožnima okvirjema ob obeh kolesnih parih, s štirimi vzmetnimi nogami in z natančno vzmetenimi in blaženimi prečnimi ter poševnimi vodili in šestnajstskolskimi kolesi z lahкими platišči in širokimi nizkopresečnimi gumami. Kolesne obese so dovolj čvrste tudi zoper prečna karoserijska nagibanja,

morebiti malce robate (in glasne) na zelo grobih tleh, vendar ves čas kos nalogam, da se celo vzdolžno pozibavanje na hitro voženih dolgih cestnih valovih sproti in učinkovito umirja. Tako je edina nevarnost za SVX na vznožjih strmih garažnih klancev: nos je dolg in nizko pri tleh, zato hitro nasede.

In izza volana se kakovost subaruja SVX kar naprej kaže: začenši z vidljivostjo, ki za takšno obliko vozila sploh ni slaba (ponoči pa jo boljšata tudi elipsoidna žaromet), pa z odličnim in sproščenim voznikovim sedenjem, z dobrimi motornimi zmogljivostmi, s perfektnim menjalnikom in s skoraj že idealno lego na cesti. Ponudbe pa s tem še ni konec. Za doplačilo je moč imeti tudi SVX z aktivnim podvozjem in s štirikolesnim volanom. Madona, Japonci zares ne odnehajo.



In tako je Subaru doživel svoje očiščenje. Na konec vrste razmeroma oglatih justyjev, leonejev in legacyjev je postavil v vseh pogledih zglajeni kupe. In ko gre za kupeje, je SVX eden boljših, o tem ni dvoma.



Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – bokser – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 96,9 x 75,0 mm – gibna prostornina 3319 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 169 kW (230 KM) pri 5600/min – srednja hitrost bata pri največji moči 14,0 m/s – specifična moč 50,9 kW/liter (69,3 KM/liter) – največji navor 309 Nm pri 4800/min – ročna gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v vsaki glavi (zobati jermen, zobniki) – 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vbržgavanje goriva (bosch multipoint) – elektronski vžig – vodno hlajenje – motorno olje 5,0 litra – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 1330 W – uravnani izpušni katalizator.

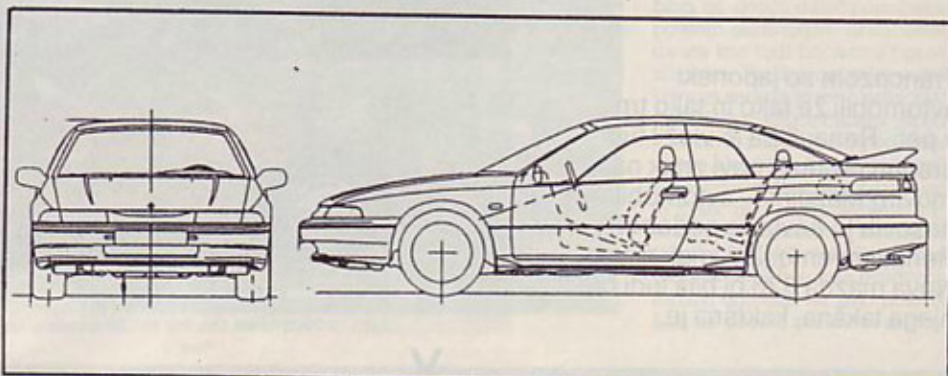
Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – štirstopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice: P-R-N-D-3-2-1 – prestavna razmerja: I. 2,785; II. 1,545; III. 1,000; IV. 0,694; vzvratna 2,272; diferencial 3,700 – sredinski diferencial (delitev motornega navora spredaj/zadaj 35/65 %) z zapora (elektronska večkolutna sklopka), viskozna diferencialna zapora med zadnjimi kolesi – platišča 7 1/2 J x 16 – gume 225/50 ZR 16 (michelin MX3) – kotalni obseg 1,98 m – zasilno rezervno kolo – hitrost vozila pri 1000/min v IV. prestavi: 46,3 km/h.

Voz in obese: kupe – 2 vrat, 4 sedeži – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – Cx = 0,29 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, poševne opore, stabilizator – dvokračne zavore, kolutne in posebej hlajene za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljajva od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4625 mm – širina 1770 mm – višina 1300 mm – medosna razdalja 2610 mm – kolotek spredaj 1500 mm, zadaj 1480 mm – rajdni krog 11,3 m – najmanjša razdalja od tal 135 mm – **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm – širina (kolalci) spredaj 1480 mm, zadaj 1420 mm – višina (nad sedežem) spredaj (voznikov sedež) 900-930 mm, zadaj 830 mm – vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klop 330-1100 mm – premer volanskega obroča 380 mm – prtljažnik (normna) 240/466 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Teže: prazno vozilo 1685 kg – dovoljena skupna teža 2045 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 30 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km/h – pospešek 0-100 km/h: 8,6 s – poraba goriva (ECE): 7,4/9,0/14,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost
236 km/h (IV. prestava)

Pospeški	
0–60 km/h	4,1 s
0–80 km/h	6,3 s
0–100 km/h	9,1 s
0–120 km/h	12,4 s
0–140 km/h	16,9 s
0–160 km/h	22,3 s
0–180 km/h	30,7 s
1000 m z mesta	30,1 s (179 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot

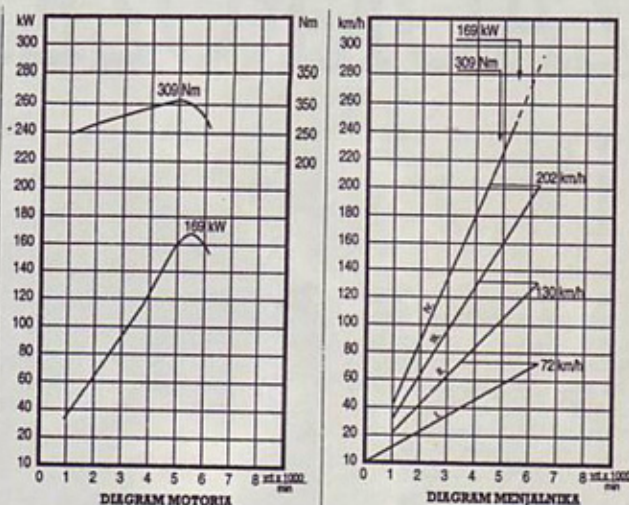
od 150 km/h	91,2 m
od 100 km/h	37,1 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 53,8
kazalec 80	resnično 74,1
kazalec 100	resnično 91,2
kazalec 120	resnično 111,1

Poraba goriva testno povprečje

15,4 litra/100 km



Hvalimo

- prenos moči
- motor in menjalnik
- oblika in prostornost
- vozne lastnosti
- mikroklima
- šipi v prednjih vratih
- povečljiv prtljažnik
- volanski obroč
- prednja sedeža

Grajamo

- poraba goriva
- preveč plastike v notranjosti
- robotost podvozja na slabem cestišču
- po višini nenastavljivi varnostni pasovi

Cena

426.000,00 ATS + 53 odstotkov tolarskih dajatev (Industrijaimport, Ljubljana)

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda

