

# RAZVOJ

Model SVX so prvič predstavili že leta 1989 kot prototip na salonu v Tokiu, kjer je zaradi naprednih konstrukcijskih, tehnoloških in oblikovalskih rešitev požel veliko priznanja tako med strokovnjaki, kot tudi med bodočimi kupci. Leta 1991 je bil subaru SVX zrel za serijsko proizvodnjo in poleti so ga ponudili kupcem najprej v ZDA, jeseni pa še na Japonskem. Letos pa ga je Subaru pripeljal tudi v Evropo.

Subaru je želel s tem avtomobilom ponuditi nekaj, česar ni ponudil še nihče doslej: zmogljiv motor, štirikolesni pogon (ki je skoraj že zaščitni znak te japonske hiše), vrhunsko opremo in dokaj svežo obliko, kateri je botroval Italijan Giorgio Giugiaro.

Plod njegove zamisli so izrazito aerodinamično oblikovan trup, velike steklene površine, svojsko zasnovani stranski šipi, ki se odpirata le od polovice navzdol (s tem pa je mogoče voziti dokaj hitro tudi ob odprtem oknu, saj je vdor zraka v kabino manjši) ter domiselno oblikovan zadek z velikimi lučmi.

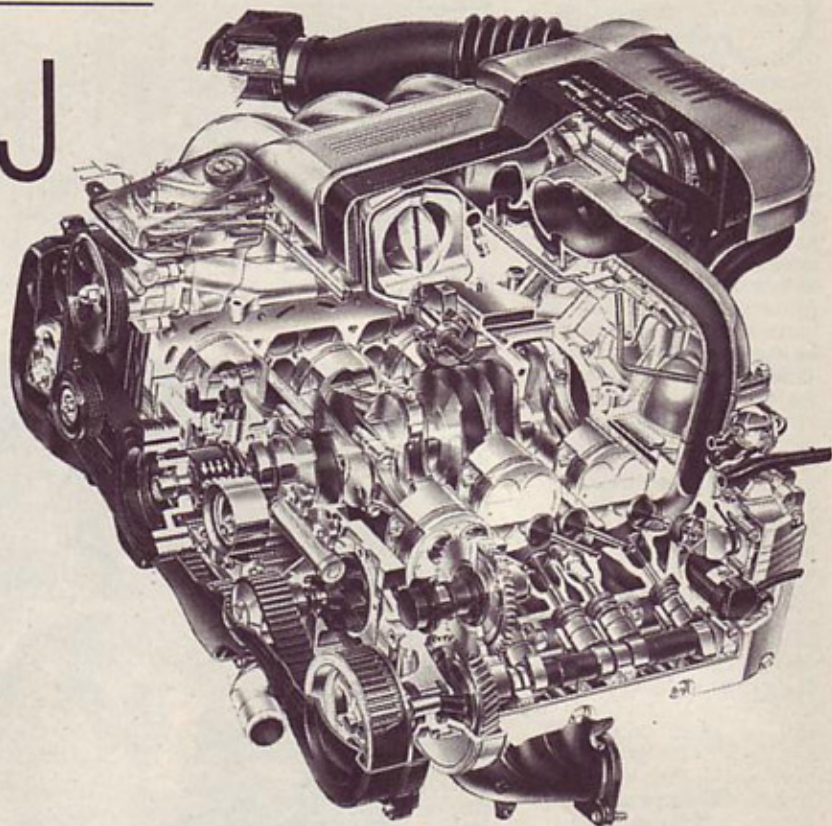
Testni avtomobil je imel tudi usnje na sedežih (prednja dva sta električno vodljiva in ogrevana), volnikov sedež pa ima tudi spominsko funkcijo. Električna streha še vsem trem ogledalom, volanski obroč je prevlečen z usnjem in po višini nastavljiv, običajne merilnike pa dopolnjujejo tudi številni dodatki, kot so pomična streha, tempomat, klimatska naprava, CD zvočni sistem s štirimi zvočniki, (diski so v prtljažniku, z izbiro iz kabine vozila), spredaj in zadaj so vstavljeni avtomatski varnostni pasovi, SVX

pa je seveda opremljen tudi z osrednjo ključavnico. Raven končne obdelave je visoka, vključno z ergonomično oblikovanimi ročicami in ročaji v kabini. Moti le tolikšna zastekljenost vozila, saj to povzroča pravo »savno« v kabini.

Če je dosedaj našete ugodnosti moč dobiti v marsikaterem kupeju, pa ponuja SVX še obilo najodobnejših tehničnih rešitev, zaradi katerih izstopa v poplavi najrazličnejših kupejev.

Poganja ga povsem nov 3,3-

litrski šestvaljni bokserjski motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva in z oznako EG33. Po zasnovi poznan še iz subaruja 1000, ponuja nekaj novih konstrukcijskih rešitev, kot so na primer sedemkrat uležajena motorna gred, štiri odmične gredi s po







štirimi ventili na valj, sesalni sistem IRIS (vztrajnostno-rezonančni sesalni sistem), z večjo gibno prostornino valjev pa so pridobili tudi več prostora za ventile v glavi motorja, ki so postavljeni pod ostrim kotom in omogočajo boljše izgorevanje v motorju. Motor streže z močjo 169 kW/230 KM pri 5600 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 309 Nm pri 4800 vrtljajih v minuti.

Opreмили so ga s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom ACT-4, ki je elektronsko podprt s sedmimi tipali in računalnikom, ki sproti nadzoruje trenutek prestavljanja in izkoriščenost motorne moči. Na voljo sta programa »power« za bolj športno vožnjo, kjer avtomatika pretika šele v vrhnjem delovnem območju motorja in »economy« za navadno vožnjo, ko motor varčuje z gorivom. SVX ima tudi štirikolesni pogon, z novim sistemom VTD (variable torque distribution), kjer elektronika sproti prilagaja motorno moč k prednjim in zadnjim kolesom. Osnovna razdelitev moči je 35 odstotkov moči na

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – bokser – gibna prostornina 3318 kubikov – največja moč 169 kW/230 KM pri 5600/min – največji navor 309 Nm pri 4800/min – elektronsko vzbuzgavanje goriva in vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – štiristopenjski samodejni menjalnik

**Voz in obese:** kupe – samonosna karoserija – spredaj vzmetni nogi s trikotnimi vodili, blažilniki s stabilizatorjem – zadaj vzmetni nogi s prečnimi vodili, blažilniki s stabilizatorjem – spredaj in zadaj kolutne zavore, ABS – servo volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 4,625 m – širina 1,770 m – višina 1,300 m – teža praznega vozila 1610 kg – prtljajnik (normno) 230 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost cca 235 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 7,4 s – poraba goriva (ECE): 7,4/9,0/14,6 litrov neosvinčenega bencina na 100 km

prednji in 65 odstotkov na zadnji kolesi, če pa na podlagi, po kateri vozimo, drsi, sistem VTD moč sproti porazdeljuje. Za to skrbi sredinski diferencial z zaporo (elektronizirana veččamelna hidravlična sklopka, ki omogoča porazdelitev moči vse do razmerja 50:50), hkrati je zadnji diferencial opremljen z viskozno sklopko, ki služi kot zapora diferenciala in prenaša moč na tisto kolo, ki ima boljši stik s podlago.

Menjalnik pretika brez sunkov in hitro, voznik pa lahko s pritiskom na gumb pretika ročno, kjer postane pretikanje občutnejše. Motor je tih in prožen, vendar pretiranih pospeškov iz za volana ni čutiti, predvsem zaradi teže avtomobila. Omogoča pa velike potovalne hitrosti. SVX se izkaže tudi pri zaviranju, saj je opremljen s sodobnim štirikanalnim zavornim dodatkom ABS na vse štiri kolutne zavore, poleg tega pa so zavore opremljene s posebnim dekompresijskim ventilom, ki preprečuje »pulziranje« zavornega pedala med zaviranjem.

Subaru SVX torej sodi v razred luksuznih kupejev z dovolj limuzinskega udobja za daljša potovanja, pa tudi z dovolj športnosti in prestiža zaradi »naprednosti« v njem. Je razvoj zamisli, ki so jo začeli že zdavnaj, ter se zdaj povzpeli k samemu vrhu. Vsekakor pa najvišje doslej.