

Vozili smo v Ljubljani:

SUBARU VIVIO



# FORMA VIVA

Rexovega kraljevanja je konec. Najmanjši subaru se odslej imenuje vivio in je allegro vivace te znamke. Pravezprav hoče dokazati, da zna biti avtomobilsko mini življenje še vedno in že spet prijetno.

glede na vse to ima vivio eno samo motorno možnost: s štirimi valji, z odmično gredjo v glavi, z elektronskima vbrizgavanjem goriva in vžigom ter z uravnanim izpušnim katalizatorjem. Resnici na ljubo je enak motor na voljo tudi z uplinjačem: zategadelj zmore samo 40, namesto 44 KM in samo 52 namesto 53 Nm. V Evropi te možnosti ni. Je samo elektronizirana, katalizirana in namenjena navadnemu neosvin-

čenemu bencinu. Vivio je namreč živahno dejaven tudi glede okolja: z izbiro goriva, z njegovimi normnimi porabami in z reciklažnimi nameni, ko gre za vozilo v celoti.

Če pa preden ga oddate v reciklažo, se velja z njim še voziti, sicer ne boste nikoli zvedeli, da je vivio predvsem mestni avtomobil (zaradi skromnih zunanjih mer, dobre vidljivosti in nadvse pripravne okretnosti), da je vivio tudi čisto dovolj zmogljiv avtomobil (če se seveda zavedate prostorninske skromnosti nje-

govega motorja); in, da je vivio tudi ustrezno opremljen ter natančno izdelan avtomobil.

Njegova zunanja podoba ugaja tistim, ki ljubijo oblinice: oble in bolj ali manj okroglinaste so pri tem avtu luči, zunanji ogledali, kljuge (enake barve kot karoserija), pa tudi odbijača in celo okenske šipe. Obla je tudi notranjost: začenši z armaturno ploščo, katere nadstrešek služi za optično vzporednico volanskega obroča, potem pa še zračne reže in nekatera stikala. Volanski obroč je tolikanj imenitne sorte, da bi mogel služiti tudi v razkošnejših vozilih, merilnik hitrosti se šopiri v sredini voznikovega vid-

**K**olesni pokrovi, ki so odlični posnetek lahkih platišč, so pri tem avtu edina zvijača. Vse drugo je resnično in preverljivo. Subaru vivio je kratek manj kot 3,3 metra, ozek manj kot 1,4 metra in nizek 1,37 metra, pa tega znotraj sploh ni opaziti. Na prednjih sedežih že ne! Odriniti ju je moč dovolj daleč nazaj, si izbrati natančen naslonski kot za hrbet, pa tudi zglobovnik sta dovolj visoka, da nista le za okras. Celo zadaj bosta dva, vljudno nezahtevna potnika, dobro sedela, če nista ravno velikanske rasti in če se sicer ne vozita v mercedesih. Povrh tega je moč zadnjo klop po polovici zložiti – in to je dobro. Tako simbolični prtljajnik zraste v dovolj uporabnega, da greste z viviom lahko na trg. Ali v trgovino po pivo. Ali v glasbeno šolo po sina, četudi igra bas kitaro. Ali z družino na izletek, tudi če imate psa.

Vivio ima lahko troje ali pet vrat. Vivio ima lahko petstopenjski ročni, ali brezstopenjski samodejni menjalnik. Vivio ima lahko samo prednji ali pa priključivi štirikolesni pogon. In ne



Naslunjalo dol: iz malega zraste veliko



Oče na službeni poti: mama med (družinskimi) opravki

nega polja (ker merilnika vrtljajev ni) in edina že malce ostarela nevšečnost je ročno delo pri nastavljanju zunanjih ogledal.

Običajnemu menjalniku ukazuje razmeroma dolga, a gibka prestavna ročica; brezstopenjski avtomatiki (ECVT) služi ročica z vzdolžnim pomikom, z zaporo v ročaju in s položaji P-R-N-D-Ds,

priključitvi pogona tudi k zadnjima kolesoma (ta možnost je na voljo le v kombinaciji z običajnim menjalnikom), pa streže stikalo v glavi prestavne ročice; drugo opravi elektromehanika v prenosu moči.

Ko gre za varnost: servoojačane zavore so spredaj kolutne; prednja varnostna pasova sta

## Tehnični podatki

| SUBARU VIVIO                     | GLi                                     | GLi ECVT                 | GLi 4WD                    |
|----------------------------------|---|--------------------------|----------------------------|
| motor (zasnova)                  | 4-valjni, vrstni                        |                          |                            |
| vrtina in gib (mm)               | 56,0x66,8                               |                          |                            |
| globna prostornina (kubiki)      | 658                                     |                          |                            |
| kompresija                       | 10,0:1                                  |                          |                            |
| največja moč (kw/KM pri 1/min)   | 32/44 pri 6400                          |                          |                            |
| največji navor (Nm pri 1/min)    | 53 pri 6400                             |                          |                            |
| odmična gred (pogon)             | 1, v glavi (zabati jermen)              |                          |                            |
| število ventilov za valj         | 2                                       |                          |                            |
| polnjenje z gorivom              | elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig |                          |                            |
| menjalnik                        | petstopenjski                           | samodejni brezstopenjski | petstopenjski              |
| pogon                            | na prednji kolesi                       |                          | priključljiv, štirikolesni |
| prednja in zadnja prema          | posamične obese, vzmetne noge           |                          |                            |
| zavore                           | spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo  |                          |                            |
| volan                            | z zobato letvijo                        |                          |                            |
| teža (praz. voz./skup. teža, kg) | 670/1110                                | 690/1110                 | 730/1110                   |
| medosna razdalja (mm)            | 2310                                    |                          |                            |
| dolžina x širina x višina (mm)   | 3295 x 1395 x 1375                      |                          |                            |
| posoda za gorivo (l)             | 32                                      |                          |                            |
| največja hitrost (km/h)          | 138                                     | 130                      | 133                        |
| poraba goriva po ECE (l/100 km)  | 4,7/6,6/6,4                             | 5,1/7,2/5,0              | 5,1/7,2/6,4                |



Resno delo: kokpit tudi za (povsem) odrasle

zgoraj nastavljljiva; in v razmeroma tankih bočnih vratih so močne vzdolžne opore.



Tudi podvozje dokazuje resnost najnovejše Subarujeve ponudbe: vsa štiri kolesa so na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami ter z dvojnimi prečnimi vodili spredaj in zadaj. Prednja se opirajo na pomožni okvir, zadnjim pa pomagata še vzdolžni vodili. Vzmetne poti so dovolj dolge, blaženje pa dovolj blago, da samo dvanajstoolska kolesa (gume 145/70 R 12) ne kvarijo dobrega splošnega vtisa. Še posebej različica 4WD pa zna kljubovati tudi zahtevnejšim voznim podlagam.

Subaru vivio, piše v perspektivi, oznanja živahnost oblik, gibanja in prostora. Ja, nekakšna forma viva na kolesih! Kratka ljubljansko-evropska krstna vožnja je pomenila tudi začetek prodaje tega avta slovenskim kupcem (glejte cenik v Am), mi pa prav zdaj in z vso testno zahtevnostjo preskušamo vivio 4WD. Do takrat, ko bomo test objavili, pa – živijo!

In ravno s to različico vivio dokazuje svoj subarujevski značaj, hkrati pa kaže zobe drugima dvema novincema iz istega avtomobilskega razreda: fiatu cinquecentu in renaultu twingu.

Martin Česenj