

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vpředu uložený přeplňovaný vznětový čtyřválec boxer. Zdvihový objem 1998 cm³. Maximální výkon 110 kW při 3600 ot./min, největší točivý moment 350 N.m při 1800 ot./min. Emise CO₂ 152 g/km. Zrychlení z 0 na 100 km/h 8,6 s. Nejvyšší rychlost 205 km/h. Spotřeba město/mimo město/kombinace 6,8/5,2/5,8 l/100 km. Stálý pohon všech kol. Šestistupňová přímo řazená převodovka.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2620 mm. Délka x šířka x výška 4412 x 1740 x 1475 mm. Pohotovostní/úžitková hmotnost 1410/510 kg. Objem kufru 301/1216 l. Objem nádrže paliva 60 l. Pneu a kola 205/55 R16, litá.

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky, nebo 100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprezervivní karoserie zevnitř ven. Cena základního i testovaného provedení **624 800 Kč**

KONKURENTI

VW Golf 2.0 TDI/103 kW 4Motion Trendline **563 100 Kč**
Audi A3 2.0 TDI/125 kW quattro Attraction **785 100 Kč**

VÝBAVA

Airbagy (6) ✓ Centrální zamykání (dálkové) ✓
Posilovač řízení ✓ Klimatizace (man.) ✓
ABS a ESP ✓ Rádio s CD/MP3 ✓
El. okna vpředu ✓

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Nejlepší zrychlení z 0-100 km/h:
Audi A3 2.0 TDI/125 kW quattro **7,9 s**
Subaru 8,6 s – o 9 % horší
Nejnižší kombinovaná spotřeba:
VW Golf 2.0 TDI 4Motion **5,5 l**
Subaru 5,8 l – o 6 % horší
Nejlevnější: VW Golf 2.0 TDI 4Motion Trendline **563 100 Kč**
Subaru 624 800 Kč – o 11 % horší

HODNOCENÍ

Cena a výbava **1,50**
Design a zpracování **2,00**
Prostor a pohodlí **2,00**
Motor a zpřevodování **1,25**
Jízda **1,00**
Výsledná známka **1,55**
Znáмка se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

TESTOVALI JSME

Subaru Impreza WRX STI SM 32/08
Subaru Impreza 2.0 Active LPG SM 40/08



Talentovaná

Motory boxer bývají pro Subaru typické. Diesel ale patří k novým technickým počínům. V Impreze slaví premiéru. A je to jízda!

O tom, že majitelé nových subaru mohou u čerpacích stanic zastavit nejen u stojanů s naturalem nebo LPG, ale také s naftou, jsme psali již několikrát. Po prvním seznámení s novým vznětovým boxerem v Legacy a Foresteru přišel čas na Imprezu. Očekávání nebyla malá.

Možná patříte k těm, kteří se k naftovým hatchbackům 4x4 staví s despektem. Pohled na český trh ukazuje, že adekvátní konkurenti jsou pouze dva – Volkswagen Golf 4Motion a Audi A3 quattro. Ale pryč s předsudky.

Subaru s Imprezou 2.0D startuje na ceně 624 800 Kč. Proti benzinovému dvoulitru jde o částku vyšší jen o 26 000 Kč. Naftové provedení navíc dostalo do vínku bohatší výbavu – o tempomat, hill asistent (pomáhá při rozjezdu do kopce), litá kola, vyhřívání předních sedadel či elektrické sklápění bočních zrcátek. Nutno zmínit, že konkurenti s poháněnou přední nápravou však mnohdy stojí o polovinu méně.

Když pomíne otázku designu a v interiéru absenci špičkového mate-

riálového provedení, je to hlavně technika, kdo z dieslové imprezy dělá klenotu. A to dokonale broušenou.

Novinka pod kapotou totiž patří mezi ostatními motory 1.5R, 2.0R a 2.5 k tomu nejlepšímu. Nejvíce to vynikne v přímém srovnání se stejně výkonným benzinovým dvoulitrem (2.0R i 2.0D mají shodně 110 kW).

Vznětový (na rozdíl od zážehového) boxer udělá z imprezy střelu od chvíle, kdy ručička otáčkoměru přelétne hranici 1000. Právě maximum točivého momentu auto získá už při 1800 ot./min. Razance záběru motoru ohromí. A přitom žádné problémy s trakcí!

Subaru Impreza disponuje šestikvaltem. Šestku jsme ale řadili v podstatě jen na rychlostních silnicích nebo tam, kde se dalo jet plynule víc jak 100 km/h. Při dálničním maximu si subaru nárokovalo neuvěřitelně sympatické hodnoty: 6-7 l/100 km. Nejméně se motoru líbí ve městě (spotřeba kolem 8-9 l).

V rámci celého testu jsme jezdili za 6,6 l/100 km. Benzinové boxery přitom bývají i o víc jak polovinu žiznivější. Další plus motoru představuje jeho mimořádná kultivovanost i při vyšších rychlostech.

Jízdní vlastnosti díky stálému pohonu všech kol se ukazují v nejlepším světle hlavně na problematických površích (mokra, sníh, šotolina, bláto). Tehdy si řidič imprezu opravdu zamiluje. Vede se příkladně čitelně. Na suchém asfaltu zase auto přesvědčivě a dlouho odolává fyzikálním zákonům.

Udržen dobrý pocit z jízdy pomáhá i bezproblémové (byť elektronické) řízení nebo ještě tužší nastavení podvozku, než mají benzinová provedení.



A o tom to je! O čem? O silném dieselu se 150 koňmi a nízkou spotřebou.

Jediný nejasný pocit, s nímž jsme se při testu dieslové imprezy prali, byla oprávněnost naftového pohonu při ryze sportovním režimu jízdy. Zatímco benzinu můžete naložit a vysoké otáčky i řvoucí motor si užívat, s dieselem nám takové zacházení přišlo spíš nepatřičné. ●●●



Budíky jako u Foresteru: modrý podklad, kontrolka žhavení a filtru pevných částic



Jistota je jistota! Subaru upozorňuje na tankování nafty u víčka nádrže.



Řazení bohužel nepřekvapilo, chodem páky stále působí pouze průměrně



Dieslovou imprezu zvenčí snadno nepoznáte. Také u ní na kapotě trůní obří nasávací otvor. Základní Active (na rozdíl od benzinové verze) ale dostanete už s litými 16" koly a další komfortní výbavou navíc. 2.0D je proti 2.0R o 26 000 Kč dražší.