

WRX nebo D? Testovanou limitovanou verzí Edition spojovala s předkrmem k STI násoska na kapotě, 17" kola a sportovní plastový bodykit



Čtyřválcový vznětový boxer přispívá k nízkému těžišti a běží velmi vyrovnaně



Skromný zavazadelník doplácí na pohon všech kol, má ale praktický tvar



Edition spoléhá na bezklíčový vstup, perfektní sedadla v zatáčkách podřízí



Vzadu najdete relativně dostatek prostoru, nástup zhoršují kratší dveře

Hvězdná premiéra

Po Subaru Legacy a Forester se dostal kýžený turbodiesel také do populárního hatchbacku **Impreza**. Zjišťujeme, nakolik naftový motor pasuje k jejímu sportovnímu charakteru.

WRX, STI a nově také D. Do hvězdné společnosti sportovních zkratk se začátkem února 2009 vloudila naftová. Pověst nedovoluje přehlýpnout, k dieselové impreze přistupujeme s velkými nadějemi.

Otočení klíčku po chladné noci provází krátké zhavení, bez něj nelze motor spustit. Startér se ležerně převálí a roztočí písty ve čtyřech protilehlých válcích s charakteristickým zvukovým doprovodem. Boxer zní i v případě naftové koncepce žádostivě, a to zvláště ve vyšších otáčkách, do kterých se paradoxně žene rád a ochotněji než řadové turbodiesely.

Motor po ohřátí udiví kultivovaností, ale zejména naprosto nulovými vibracemi pramenícími z precizního vyvážení a pružného uložení v hydraulických členech. Po překonání drobné počáteční ležárny se při 1800/min agregát chytí a plynule táhne až nad 4000/min. Pokud ho budete udržovat kolem dvoutisícové hranice, odmění se spontánní reakcí s minimálním turboefektem. Kouřové efekty z výfuku nečekejte, konstruktéři aplikovali standardní filtr pevných částic.

Na rozdíl od Legacy spolupracuje boxer-diesel s šestistupňovou převodovkou,

kteřou oceníte hlavně na dálnici. Při 130 km/h se čtyřválec neslyšně převaluje pod 3000/min a šetří palivo. V praxi jsme se v pohodě dostali pod 6 litrů na 100 km, dynamické hrátky znamenaly stále akceptovatelný nárůst na 7,5 litru.

Podvozek imprezy svádí k hledání limitu, který leží dál než u srovnatelné konkurence. Nízké těžiště plochého motoru dělá

ve spojení s permanentním pohonem všech kol divy (symetrické rozdělení momentu 50:50 mezi nápravy), zatáčky lze projíždět přibližně o třetinu rychleji než obvykle. Díky přesnému řízení stačí namířit vůz na střed zatáčky, těsně před ním ubrat plyn a čekat na kontrolovaný neutrální smyk všech kol. Například v takové Octavii 4x4 nic podobného nezažijete...

Konkurentů příliš nenajdete. Kombinaci pohonu všech kol a karoserii hatchback nabízí v nižší střední třídě jenom Audi u modelu A3 Sportback 2.0 TDI/103 kW quattro (785 100 Kč) a spřízněný Volkswagen Golf 2.0 TDI/103 kW 4Motion (563 100 Kč), vzdáleně se blíží ještě Octavia Combi 4x4 2.0 TDI/103 kW za 660 900 korun. **Libor Hlissnikovský**



Modré přístroje signalizují turbodiesel, palubní deska je jednoduchá a přehledná

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza 2.0D

Motor přeplňovaný vznětový čtyřválec DOHC s protilehlými válci • Zdvihový objem 1998 cm³ • Výkon 110 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1800/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 205/50 R 17 • Palivová nádrž 60 l • Rozvor 2620 milimetrů • Vnější rozměry 4415 x 1740 x 1475 mm • Zavazadlový prostor 0,301/1,216 m³ • Pohotovostní/uzitečná hmotnost 1530/390 kg • Největší rychlost 205 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,0 s • Spotřeba paliva 7,0/5,2/5,9 l na 100 km.

ZÁKLADNÍ CENA

624 800 Kč