

Impreza turbo

besedilo: **Matevž Korošec**
foto: **Aleš Pavletič**



in prisegate na užitke za volanskim obročem. O dizlu, ki poganja Subaruje, smo že veliko napisali, zato se ne bomo ponavljali. Tudi pri Imprezi pa velja, da tega motorja zaradi značilnega in predvsem zelo prepričljivega zvoka ne boste prešli ali ga zamenjali z bencinskim niti ob zagonu niti ko ga boste ohranjali v območju pod 2.500 vrtljaji v minuti. Od tu dalje pa njegov zvok počasi izginja, v kabino pa začne vstopati le še prijetno brbotanje bokserja. Ampak vrnimo se k robustnosti, ki smo jo omenili malo prej. Te ne boste občutili, ko boste prvič odprli ali zaprli vrata. In tudi takrat ne, ko bo treba pritisniti katerega od

“Z ogromno režo na pokrovu motorja se hvalijo le tri Impreze: najhujša WRX STI s 300 'konji', WRX z 230 'konji' in 2.0D.”

Najprej opozorilo – če se navdušujete nad prefinjenimi avtomobili, uglajeno mehaniko in dovršenimi materiali v notranjosti, potem vas ta Impreza ne bo navdušila. Enako kot vsi Subaruji tudi Impreza prisega na robustnost, in to pokaže z vsakim prevoženim kilometrom.

► K sreči so to, da ni namenjena prav vsakemu, namignili že njeni oblikovalci. Večini ni všeč. Vsaj v osnovni obliki in barvi ne. V beli z bisernim odtinkom je že nekoliko 'boljša',

pravijo dame, z ogromno režo na pokrovu motorja pa je čisto 'ta prava', dodajajo moški. Res je, reže za zajemanje zraka, s katerimi Impreze grozijo spredaj vozečim voznikom,

ko jih ti zagledajo v vzratnih ogledalih, so rezervirane le za tri modele: najhujšega WRX STI s 300 'konji', WRX z 230 'konji' in 2.0D. In kaj imajo še skupnega ti trije modeli? Zdi

se, da le eno – prisilno polnjene motorje. Prva dva sta namreč še strašno športno ambiciozna, česar pa za zadnjega ne bi mogli reči. Ampak, naj vam prišepnemo, tako se le zdi.

Ko sedete na vozniški sedež (ali pa kateri drugi), vas notranjost ne bo presenetila. Materiali so kakovostni, vendar ne vrhunski. Enako velja za voznikov položaj (armaturna plošča in volanski obroč bi lahko bila nameščena višje) in sedež, ki je soliden, toda to je tudi vse. Po svoje vas lahko razočara tudi prtljažnik, ki je relativno majhen in plitev, je pa povečljiv. In če na Imprezo gledate s tega zornega in pomislite še na njeno ceno (za osnovni dizel vas bodo pri nas osiromašili za slabih 25 tisoč evrov), potem res ni pravih razlogov za nakup.

Ampak tako se zdi, če jo iščete v istem košu kot preostale štirikolesnike v tem razredu. Ne pa tudi, če razumete njeno tehniko

gumbov ali vklopiti smernike. Prvič se boste z njo spoznali, ko boste pohodili stopalko sklopke in pretaknili v prvo ali vzvratno prestavo. Prestavljanje je pri Subarujih nekoliko trdo, toda natančno. Tak pa je tudi volan, ki z mehko avtomobilov romanskega porekla nima prav nič skupnega. Ampak verjemite, o tem ste ves čas sanjali. Tako dobro vodljivega in predvidljivega avtomobila, kot je Impreza, zlepa ne boste našli. Tisti, ki se navdušujejo nad Subaruji, zagotovo vedo, o čem govorimo. Tudi zato dizlu izrazite neodločnosti, ki jo je čutiti tja do 2.000 vrtljajev v minuti (motor blago zaživi že nekoliko prej, pri 1.500 vrtljajih v minuti), ne bodo zamerili. In veste, zakaj ne? Ker vas že hip zatem Impreza prijetno preseneti. Ah, kaj preseneti, presune! Ko se puhalo popolnoma zbudi, se Impreza požene in gre, dokler se kazalec na merilniku ne dotakne rdečega polja. Toda to ne velja le za prvo in drugo prestavo, ampak tudi za tretjo in četrto. Umirjati se začne šele v peti in kasneje v šesti prestavi, pri tem pa s hrupom ne povzroča prav nobenega cirkusa, kar ji je treba šteti v dobro. Ja, 'kruzati' z dizelsko Imprezo je lahko prav lepo. Tudi pri večji hitrosti. Njen pravi značaj pa spoznate, ko z njo zapeljete na makadam. Prtljažnik zadaj ni plitek zato, ker inženirji

Subaru Impreza 2.0D RS

ne bi znali izkoristiti prostora, ampak ker so gnana vsa štiri kolesa. Zakaj pri Subaruju tako opevajo svoj simetrični štirikolesni pogon, pa najbolje povedo naše fotografije. Ja, še obstajajo avtomobili, s katerimi se da uživati. Zato za konec še nasvet: Impreze ne ocenjujte po tem, kaj ima v primerjavi z drugimi, ampak po tem, kaj ima, česar drugi nimajo. In ko se na seznamu znajdejo stvari, kot so ogrevane metlice brisalnikov, hill start assist, ki vam olajša življenje pri speljevanjih v klancih, vrhunski štirikolesni pogon, dizelski bokserski motor s preketo športnimi zmogljivostmi in ne nazadnje pregovorno znana trpežnost, cena sploh ni tako pretirana. ◀◀

Subaru Impreza 2.0D RS

Cena osnovnega modela:	24.990 EUR
Cena testnega vozila:	24.990 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 27 °C / p = 1.210 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 18.739 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	8,5 s
402 m z mesta:	16,1 s (137 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h [V.]:	8,3 s
80-120 km/h [V.]:	9,9 s
NAJVEČJA HITROST	
	205 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	39,3 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - bokser - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč: 110 kW (150 KM) pri 3.600/min - največji navor: 450 Nm pri 1.800-2.400/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 V (Bridgestone Potenza RE030).
Masa: prazno vozilo 1.420 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.
Mere: dolžina 4.415 mm - širina 1.740 mm - višina 1.475 mm - prtljažnik 300-1.215 l - posoda za gorivo 64 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva [ECE] 6,8/5,2/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zasnova pogona
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ vodljivost in lega na cesti
- ▲ majhen trušč v višjih vrtljajih
- ▲ natančen volan
- ▲ sprejemljiva poraba goriva

- ▼ povprečen voznikov delovni prostor
- ▼ majhen in plitev prtljažnik
- ▼ neživ motor pri nizkih vrtljajih
- ▼ dizelski ropot v nizkih vrtljajih
- ▼ s podatki skop potovalni računalnik

Končna ocena

Impreza ni za vsakogar, kar sporoča že z obliko. Prefinjenosti v njej ne iščite. Navdušila bo tiste, ki imajo radi tehniko, ki prisegajo na odlične vozne lastnosti, ki se zanašajo na vzdržljivost in ki ljubijo dizelske agregate s (skoraj) športnimi zmogljivostmi, kakršnega je imela tudi testna.

