

## Prueba: **Subaru New Impreza 2.0R Hatchback**



Precio:	\$ 33.900.-
Versión:	2.0 RC
Origen:	Japón
Velocidad máxima:	196.2 km/h
Aceleración 0-100 km/h:	9s5
Consumo promedio:	9.0 l/100 km



# Seducción al volante

Hasta que apareció este modelo, no era fácil imaginar un Subaru bicuerpo. Si bien su configuración polariza opiniones, los conservadores, aquellos que lo observan con cierto recelo, se calman inmediatamente cuando descubren la presencia de los genes de esta marca que tantos usuarios supo conquistar durante su trayectoria.

**Texto:** Alberto Juárez | **Fotos:** Hernando Calaza

La figura del nuevo Impreza presenta una metamorfosis absoluta. El frente es menos agresivo, con faros no tan extendidos, capó de líneas suaves, mínimo quiebre en toda su extensión y ausencia de la toma del WRX. La grilla ahora es única, con marco superior cromado portando en el centro el emblema estrellado; abajo se encuentra la otra toma de aire flanqueada por los faros antiniebla en los extremos. El **perfil** se define por una línea de flecha extendida, estrenando cristales con marcos y el contorno superior curvo se fusiona con la inclinación del parabrisas y la luneta, rematando en el spoiler. El **plano trasero** es de resolución simple, con líneas marcadas, tendencia que fuera estrenada por una marca germana en su modelo base de gama. Allí se destaca la línea horizontal cromada que contiene el emblema de Subaru y en los extremos nacen los grupos ópticos de base también brillante.

Al tener un volumen menos, no olvidemos que es un hatchback cinco puertas, el espacio para el núcleo de la transmisión trasera y la rueda de auxilio -del mismo tamaño que las que se encuentran en uso- reducen la capacidad del baúl, la menor entre sus competidores, pudiendo ampliarse al plegar los asientos.

El **espacio habitable** es generoso, especialmente en las piernas de los pasajeros de las plazas traseras dado que allí se aplicó buena parte del aumento en la distancia entre ejes aunque el túnel del cardán complica al ocupante central. Adelante el contorno del habitáculo es envolvente, que fuera novedad en los Alfa Romeo. El **puesto de conducción** es bajo, de estilo deportivo, sin limitaciones de ajuste gracias a las regulaciones de la butaca y el volante. La visibilidad es buena en los planos frontal y lateral, mejorable hacia atrás por el gran tamaño de los apoyacabezas y lo acotado de la luneta. En los cruces de calles hay que asomarse, debido a que la inclinación y el tamaño del espejo exterior interfieren la visión. El tablero es convencional, con tres medidores circulares de aguja destacándose en el centro por su dimensión el velocímetro -con un error promedio de

Calificado con las máximas puntuaciones en seguridad por las más reconocidas asociaciones internacionales, la carrocería del Subaru Impreza bicuerpo, además de presentar una metamorfosis absoluta, esconde una estructura cuidadosamente estudiada en función de rigidez y absorción de energía de impacto, con barras de refuerzo en las cuatro puertas.



Si bien en el asfalto resulta menos divertido de manejar pero mucho más seguro, en tierra, arena, barro o nieve transforma al conductor común en un experto para esas exigencias.

Interior de diseño sobrio y elegante, con excelente resolución ergonómica de las butacas, cómodas y con correcta capacidad de contención lateral.

5% en más-, flanqueado a la izquierda por el tacómetro y a la derecha por el medidor de combustible. No cuenta con control directo de temperatura de motor –la baja se indica con una luz azul y la superior a lo normal con una silueta con forma de motor-. El resto de la información es el doble odómetro, consumo medio, hora y temperatura exterior.

En el interior el diseño es sobrio y elegante, los materiales son de calidad, rígidos, con empalmes prolijos en los diferentes paneles y se observan apliques símil aluminio pulido que armonizan con los diferentes tonos de gris. La guantera es de capacidad correcta, posee portavasos, pero en general no abundan lugares guarda o portaobjetos. Destinado al confort se destaca la resolución ergonómica de las butacas, cómodas y con correcta capacidad de contención lateral. Simples y fáciles de identificar son los comandos de la climatización automática y del sistema de audio, con buena calidad de sonido distribuido por seis parlantes que se disfruta gracias a la buena insonorización del habitáculo. Respecto de su competencia, en este rubro se presentan algunos faltantes tales el como techo traslúcido, la función one-touch en los cristales eléctricos –solo para el conductor– y sería muy bienvenido el comando satelital del audio, cargador de CD y sensor de lluvia.

El Impreza obtuvo las máximas calificaciones de las más reconocidas asociaciones destinadas a medir los niveles de seguridad. Se informa una estructura cuidadosamente estudiada en función de rigidez y absorción de energía de impacto, con barras de refuerzo en las cuatro puertas. Faros de xenon, seis airbags, cinturones de tres puntos, en las plazas delanteras con

pretensores y limitadores de esfuerzo y apoyacabezas activos.

Si bien no cuenta con control de estabilidad, esa función queda minimizada por la tracción integral permanente para poner en el piso sus 150 CV. Además de la tracción AWD, la identidad de la marca está presente en el clásico motor 4 cilindros opuestos 2 litros, carrera corta 75 por diámetro 92 para no comprometer el ancho del conjunto, que además incorpora control variable de apertura de válvulas en la admisión. El beneficio de equilibrio en los pesos alternativos del motor boxer anula vibraciones y la disposición baja el centro de gravedad.

Dinámicamente, en asfalto resulta menos divertido de manejar pero mucho más seguro, pero en caminos de poca adherencia como tierra, arena, barro o nieve transforma al conductor standard en un experto. Durante el ensayo dinámico, en trazado de curvas amplias alternando con retomes, quedó claro que para los 150 CV del 2.0 R sobra auto o falta poten-





cia. Al doblar obedece cualquier orden con una mínima inclinación de roldo y si la maniobra requiere aceleración es necesario mantener el motor por encima de 2.500 rpm. En general su comportamiento es neutro en curvones y ligeramente sobrevirante en retomes pronunciados, especialmente sobre piso de tierra, transmitiendo sensaciones imaginadas en pilotos de Rally. En el tránsito urbano, el correcto poder de reacción y la asistencia de la dirección le permiten desplazarse con fluidez. La suspensión es de tendencia al confort con el aporte elástico característico del neumático Yokohama. Al estacionar ayudan los 5.3 m de radio de giro, aunque se nota la ausencia de sensores de aproximación para paliar la interferida visibilidad en ese plano.

Los registros de **aceleración y velocidad máxima** coinciden con la realidad del cálculo físico, teniendo en cuenta la inercia a vencer de casi tonelada y media. Con estas variables resulta satisfactorio llegar desde 0 hasta 100 km/h en menos de 9s5 y 31s0 para cubrir el kilómetro, donde alcanzó 167.8 km/h en 4ª y la máxima en 5ª apenas por encima de 196 km/h. En todos los casos los valores superaron las expectativas que generó el comportamiento general de este Impreza. La selectora de la caja es precisa, de recorridos cortos y en el pomo se perciben los rozamientos mecánicos. El diferencial central con engranajes acoplables por discos múltiples viscosos, caja de transferencia con 2ª relación de baja, no se entiende muy bien en este vehículo con despeje más aproximado a los sedanes que a los SUV.

La interconexión mecánica de las cuatro ruedas con el motor, el ABS de cuatro canales y el distribuidor de fuerza con gestión electrónica son las razones de la eficiencia comprobada en el sistema de frenos. Tiempo y distancia midieron muy buen nivel, especialmente por encima de 80 km/h, sin acusar fatiga por temperatura en la reiteración de la prueba.

Comparado el **consumo de combustible** con otros medianos impulsados por potencias parecidas, está apenas por encima y ello se debe al consumo de energía que resulta de la tracción integral permanente. A 120 km/h estables en autopistas necesita 8.05 litros para recorrer 100 km, con una autonomía de 745 km.

Subaru no tiene una dilatada historia por ser fruto de la pujante pero joven industria oriental y no pertenecer a las automotrices niponas tradicionales. Se insertó en el mundo del auto desde el Rally utilizando la actividad para desarrollar un producto distinto, diferente, de gran aceptación por quienes lo descubren. Las estadísticas lo confirman ya que ostenta el 95% de fidelidad entre los clientes y año a año aumenta su penetración en el mercado. **Q**

## Equipamiento

- Airbags frontales, laterales y de cortina
- Asiento del conductor regulable en altura
- Asientos delanteros deportivos / Asiento trasero rebatible 60/40
- Sistema Isofix / Computadora de a bordo
- Cierre central c/mando a distancia
- Climatizador automático / Control de velocidad crucero
- Espejos exteriores eléctricos
- Faros antiniebla / Faros de Xenón
- Levantacristales eléctricos delanteros
- Limpia lava luneta / Lavafaros
- Sistema de alarma c/inmovilizador de motor
- Radio AM/FM c/CD, MP3, entrada aux., 4 parlantes
- Volante multifunción en cuero regulable en alt. y profundidad





**Especificaciones**

Motor delantero, longitudinal	
4 cilindros opuestos (Boxer), 16 válvulas, 4 árbol de levas c/ AVCS	
Inyección electrónica multipunto	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	1.994 cc. / 92.0 x 75.0 mm
Potencia:	175 cv a 5.500 rpm
Torque:	20.0 kgm a 3.200 rpm
Relación de compresión:	10.2:1
Dirección:	Piñón y cremallera, asist. electrohidráulica
Tracción:	Integral, c/ diferencial central LSD
Transmisión:	Manual de 5 velocidades
Suspensión delantera:	Ind., McPherson con brazo triangular y barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Ind., con doble brazo y barra estabilizadora
Frenos del/traseros:	Discos ventilados / Discos
Seguridad activa:	ABS, EBD
Llantas:	Aleación 6.5Jx16
Neumáticos:	205/55 R 16

**Dimensiones y Pesos**

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	4.415/1.740/1.475 - 2.620 mm
Trochas del / tras:	1.495 / 1.495 mm
Radio de giro / Despeje:	5.3 m / 155 mm
Peso / Capacidad de carga:	1.345 / 410 kg
Volumen del baúl:	300/1.215 Lts
Capacidad del tanque:	60 lts. nafta de 95 octanos

**Velocidad máxima (km/h)**

Al corte a 6.800 rpm

1º) 56,4; 2º) 93,8; 3º) 132,5;  
4º) 174,7;

**Velocidad máxima 196,2 a 5.700 rpm**  
Error velocímetro prom. 6,5 Km/h en+

**Aceleración:**

0 a 100 Km/h	9s5
0 a 400 m	16s8 a 131,8 Km/h
0 a 1.000 m	31s0 a 167,8 Km/h

**Poder frenante**

60 km/h a 0	15,8 m en 2s2
80 km/h a 0	27,2 m en 2s6
100 km/h a 0	40,7 m en 3s2
120 km/h a 0	58,4 m en 3s8
140 km/h a 0	78,9 m en 4s4
160 km/h a 0	103,5 m en 5s0

**Nivel sonoro del habitáculo**

	Del. / tras.
A 60 Km/h	63 / 63 db
A 80 Km/h	65 / 64 db
A 100 Km/h	67 / 67 db
A 120 Km/h	72 / 71 db
A 140 Km/h	74 / 74 db

**Poder de reacción**

en 2ª		en 3ª	en 4ª		en 5ª
40 a 80 km/h	5s2 en 87,0 m	7s0 en 111,7 m			
60 a 100 km/h		6s9 en 152,0 m	9s4 en 208,0 m		
80 a 120 km/h		7s4 en 204,0 m	10s1 en 279,0 m		
100 a 140 km/h			11s1 en 368,0 m	16s2 en 538,0 m	

**Consumo de combustible**

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	9,5 Km	190,0 Km	10,5 litros	571,0 km
a 90 km/h	15,8 Km	315,0 Km	6,4 litros	945,0 km
a 140 km/h	9,9 Km	198,0 Km	10,1 litros	594,0 km

