

Driftzweig

Oberflächlich betrachtet folgt der Subaru Impreza Turbo einer moderaten Evolutionslehre. Lediglich die Lufthutze auf der Motorhaube, eine Frontschürze samt Nebelleuchten und der Heckspoiler künden von der Wandlung einer Kompakt-Limousine in einen Ex-Rallye-Weltmeister.

Der viertürige 2.0 GT spielt in Deutschland die offizielle Verbindungsrolle zwischen dem Homologationsmodell, dem hier nicht erhältlichen Zweitürer mit 280 PS Leistung, und den bürgerlichen Modellen der Impreza-Palette, die sich mit ihren 95 bis 125 PS starken Vierzylinder-Boxermotoren und dem permanenten Allradantrieb ein Image wie aus Försterfilmen erfahren haben.

Der mit 49 490 Mark teuerste Impreza empfiehlt sich dennoch nicht als Dienstfahrzeug für Oberförster. Er ist ein heimliches Freizeitvergnügen für kernige Naturburschen und ein absolut wasserdichtes Alibi für Asphalt-Cowboys.

Gut versteckt unter einer Karosserie, die schnörkelloser Sachlichkeit verpflichtet ist, offenbaren sich sportliche Talente lediglich jenen Eingeweihten, die entspannt im sehr gut konurierten Schalensitz ruhen und das Momo-Lenkrad halten.

Der Impreza GT bietet Fahrleistungen auf dem Niveau eines Porsche Boxster. Dazu genügt der schmal und hoch wirkenden Limousine ein Zweiliter-Vierzylinder-Boxermotor mit Turboaufladung, dessen Leistung zum Modelljahr 1999 von 211 auf nunmehr 218 PS angehoben wurde.

Schon ab 2000/min kündigt das Pfeifen der Turbine von viel Leistung und Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, wodurch der Einsatz des Drehzahlbegrenzers bei 7100/min selbst bei zügigen Überholvorgängen überflüssig wird.

Der Allradantrieb sorgt für adäquate Traktion und darüber hinaus für ein Fahrver-

Technische Daten

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen, Länge × Breite × Höhe 4340 × 1690 × 1435 mm, Radstand 2520 mm, Leergewicht 1325 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Federbeinen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten. Reifengröße 205/50 R 16 V.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Fünfganggetriebe.

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1994 cm³, Leistung 155 kW (211 PS) bei 5600/min, max. Drehmoment 290 Nm bei 4000/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschw. 228 km/h

Beschleunigung

0 - 80 km/h	4,0 s
0 - 100 km/h	5,7 s
0 - 160 km/h	14,7 s
1 km mit stehendem Start	26,1 s

Elastizität

60 - 100 km/h (IV. G.)	7,5 s
80 - 120 km/h (V. G.)	10,6 s

Bremsweg/Verzögerung

aus 100 km/h
kalt 41,9 m/9,2 m/s²
warm 42,9 m/9,0 m/s²

Testverbrauch

Superbenzin 12,8 L/100 km

Grundpreis

Subaru Impreza Turbo GT
DM 49 490,-

halten, das viel enger mit Colin McRaes Werkswagen nach dem World Rally Car-Reglement verwandt ist als mit jenen der restlichen Subaru-Familie.

Handlich und wendig, dank einer präzisen Lenkung gut kontrollierbar, normal untersteuernd und bei Lastwechsel kontrolliert übersteuernd, glänzt der Impreza dort, wo Rallyes entschieden werden: in Fahrbahnbiegungen aller Art.

Trotzdem bleibt der Impreza im wesentlichen ein Subaru: Umklappbare Rücksitzlehnen erlauben ein Durchladen, aber dank fehlender Fensterrahmen beginnen die Seitenscheiben bei höheren Tempi verlässlich zu pfeifen. Und der Innenraum verbreitet jenes Flair, das die Motorsport-Gemeinde an der britischen RAC-Rallye so schätzt: einheitliches Novemberrau. Eckhard Eybl



Rallye-WM-Gold auf den 7 × 16 Zoll-Felgen. Die vorderen Bremsen wurden für den neuen Modelljahrgang verbessert. Der weit vorne eingebaute Vierzylinder-Boxer sorgt für Kopflastigkeit im Fahrverhalten

