

Der Angreifer

Dieses Auto mag viel Wumms unter der Haube haben, aber darum geht es eigentlich gar nicht. Der starke Boxermotor ist nur Mittel zu einem viel höheren Zweck

FOTOS: H. NEU (3)



Klappen hoch vorn und hinten! Obwohl der Boxermotor ultraflach gebaut ist, ist der Motorraum gut gefüllt, vor allem mit Turbolader und Ladeluftkühlung. Der Kofferraum ist mit 343 Litern nicht irrsinnig groß, aber die Rücksitzlehnen lassen sich einzeln umklappen, dann passen auch die Einkäufe aus dem Möbelhaus hinein



„Banzai!“, gewissermaßen. In Japan wünschen sie mit dem Jubelruf Freude und Glück für 10 000 Jahre, im Wrestling bezeichnet das Wort eine Attacke.

Auf die sportlichen Subaru Impreza trifft beides zu. Sie bringen Glück für lange Zeit und können attackieren.

Nur wen? Das war eine wichtige Frage, als der Impreza damals auf den Markt kam. Wer es in unserem Land ernst meinte mit dem Schnellfahren, der griff zum BMW M3 – der freilich trotz Leistungsüberschuss

Mühe hat, an einem ernsthaft gefahrenen Impreza in Sportversion dranzubleiben.

Also: Attacke! – und, äh... hm. Subarus tapferer Angriff verlor sich sofort nach dem Schlachtruf sang- und klanglos im deutschen Automarkt.

Woran lag das? Am sportlichen Talent des Impreza jedenfalls nicht. Die erste Generation hatte das Zeug zum Gewinner; darunter so schöne Dinge wie einen Boxermotor, der den Schwerpunkt schön niedrig hält. Oder den permanenten All-

radantrieb, wobei die zugehörigen Getriebe möglichst nah an den Gesamtschwerpunkt rücken. Dass er mittels dieser Eigenschaften ständig die Rallye-Weltmeisterschaft abräumte, inspirierte das Werk zur Auflage einer WRX-Version, die näher am Weltmeisterauto ist, als es der Alltagsfahrer erträgt. 1994 kam (in der Schweiz) der GT Turbo als Mittelweg auf den Markt, der sich fahrdynamisch zwar am WRX orientiert, aber alltagstauglich ist. ▶





Die weiß hinterlegten Instrumente sind so ziemlich das einzige Zugestandnis an den Zeitgeschmack. Ansonsten ist alles vorhanden, was man braucht, wenn gleich die Gestaltung nicht wirklich inspiriert ist



Dennoch: Der deutsche Autokäufer verstand ihn nicht. Boxer, Allrad – allein damit stand er in der Ecke „verschrobener Sonderling“. Dazu kam, dass sein Fach die Golf-Klasse war, und da hakte es schon mit der Optik. Ein Stufenheck! Damit rutschte er in die Schublade „VW Vento“, wo nur die konservativste, verstockteste Kundschaft reinschaute: berentete Kleingärtner, Sachbearbeiter bei der Stadtverwaltung. Solche Herrschaften hätten eher Strychnin gefrühstückt, als sich einen Japaner zu kaufen.

Um den GT Turbo heute zu verstehen, braucht man Kurven. Wir alle kennen diese Punkte, wo einen beim Fahren der Schreck ereilt: Oha! Zu schneeeel! Hilfehilfehoffentlichklapptdasnochojeje! Da stößt der Fahrer an seine Grenzen.

Autos haben diesen Punkt auch – wenn man ihn überschreitet, fliegt man ab. Beim Impreza GT liegt dieser Punkt sehr weit draußen, viel weiter als die Nerven des Normalfahrers. Der Impreza liegt fast völlig neutral, und er ist perfekt balanciert. Das bedeutet: Seine Massen, Dreh- und Schwerpunkte sind so angelegt, dass

sie möglichst wenig Überraschungen bergen und genau das tun, was der Fahrer von ihnen erwartet.

Der GT Turbo verbindet diese Anlagen der Fahrzeugbasis mit einem Fahrwerk, das sich kaum von der Fahrbahn lösen lässt, und mit 211 PS für 1245 Kilo Gewicht. Normalbegabte Fahrer gehen vom Gas zu einem Zeitpunkt, an dem das Auto noch eine Schippe darauflegen würde, wenn es selbst entscheiden könnte. In diesem Sinne ist der Impreza GT schmeichelhaft: Er trägt den Normalfahrer viel weiter in unterhaltsame Kurvengeschwindigkeiten als so ziemlich jedes andere. Imprezas Reserven zu erforschen – das ist ein wahres Abenteuer. Es braucht allerdings die Geduld und die Demut des Lernenden, dazu die Fähigkeit, sich auf ein Auto einzulassen.

Nur so viel: Vergessen wir endgültig den BMW M3!

An dieser Stelle sind wir wieder beim Stichwort „neu-

tral“. Blicken wir dem Impreza auf den Hintern. Nicht sehr aufregend, oder? Ein paar Rundungen, ein paar Leuchten. Der Heckflügel, na gut. Aber der bringt nur was beim Autobahnrasen, für das der Impreza nicht geschaffen ist. Er hält zwar mit und nervt auch auf Langstrecken nicht, aber seine Heimat ist woanders.

Innen verfestigt sich der Eindruck von Unauffälligkeit. Das Interieur ist, na ja, sagen wir: vorhanden. Es ist auch gut verarbeitet, auf Golf-Niveau, aber völlig unbemerkenswert. Es gibt genug Platz, auch hinten, und für Möbelhausbesuche lassen sich die Rücksitzlehnen umklappen, was den Kofferraum um einen Meter verlängert.

Durch den Stadtverkehr tuckert der GT Turbo wie ein beliebiger Kompaktwagen der Neunziger. Der Motor grollt und orgelt nur sehr verhalten im Boxersound. Das Einzige, was eine feinnervige Ehefrau vielleicht stören wird: Der GT gibt detailliert Auskunft ▶

Imprezas Hinterteil hat man vergessen, sobald man dran vorbei ist. Dass diese Variante schnell sein kann, wenn der Fahrer will, signalisieren Heckflügel und Doppel-Endrohr





Wie oben sieht ein Impreza GT aus, wenn er angemessen gefahren wird: sanft eingefedert, während er mit sattem Speed durch die Kurve zieht. Wer's wissen will, kommt in unter sieben Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h



über die Fahrbahn. Jede Schmarre wird nach innen gemeldet. Dem ambitionierten Fahrer ist das freilich ein Genuss.

Das wiederum passt zur Front, denn die ist weniger dezent als das Heck! Der GT Turbo zeigt Kriegsbemalung: dicke Weitstrahler, dazu Hutze und Entlüftungsgitter auf der Haube. Letztere sind funktional, die Hutze leitet dem Ladeluftkühler die Luft zu, die kleinen Gitter entlüften den Motorraum, ironischerweise vor allem im Stehen, wenn kein Fahrtwind saugt. Der Vierzylinder-Boxer arbeitet mit einem Old-School-Turboloch, der wahre Dampf setzt erst bei 3500/min ein, was das Auto für den Stadtverkehr tauglich macht. Auch die beste aller Gattinnen möchte schließlich auf dem Weg zum Supermarkt nicht überall schwarze Streifen auf der Straße hinterlassen. Aber wenn der Spaß losgehen soll – dann passiert es halt. Der Impreza GT bricht in kein Löwengebrüll aus, jagt dem Fahrer keine akustikinduzierten Schauer über den Rücken und zieht nicht die Aufmerksamkeit des ganzen Stadtviertels auf sich. Er ist hörbar, aber nicht vorlaut.

Neutral. Kein Spektakel. Das ist für ein solches Auto sehr gefährlich. Man muss



Sogar die Schalen-sitze tun ihr Möglichstes, um nicht aufzufallen. Dabei sind sie in diesem Auto wirklich sinnvoll, denn es entwickelt laterale G-Werte, die aufgefangen sein wollen. Hutze und Gitter auf der Haube sind keine Attrappen



sich durch Schichten der Alltagstauglichkeit bohren, um das Fahrvergnügen zu entdecken. Deswegen ist sein Fankreis so klein, deswegen ist er so günstig zu haben: 5000 Euro für ein gutes Exemplar? Lächerlich. Und es gibt ihn sogar als Kombi! Eine Fahrdynamik aus dem siebten Himmel plus Familienurlaubs-Ladevolumen: Wer sonst hat das?

Till Schauen



HISTORIE

Fuji Heavy Industries legte 1958 das erste Auto auf und gab ihm den Markennamen Subaru (japanisch: „sich zusammen tun“). Ein eigenes Profil entwickelte sich ab 1971 mit dem Boxer-Motor-Leone. 1972 erhielt der optional einen zuschaltbaren Hinterachsantrieb. Die Kombination aus Boxer und Allradantrieb hat sportliches Potenzial, das Subaru aber zunächst nicht nutzte. Einen zarten Anfang machte ein Turbolader für den L1800 (auch Leone II genannt). Erst für den Legacy (ab 1989) entwickelte Subaru ein dazu passendes Fahrwerk. Der Impreza, 1992 Nachfolger des L1800, übernahm Legacys Fahrwerk und Antrieb in groben Zügen, und jetzt erst spielte Subaru die Möglichkeiten seines Konzeptes aus. In Japan war die Sportversion WRX mit 240 PS von Anfang an erhältlich, nach Europa kam sie zwei Jahre später, allerdings zunächst nicht nach Deutschland. Der GT war hierzulande der erste offizielle Sport-Impreza.

PLUS/MINUS

Plus: Der GT macht problemlos zehn Runden Voll-dampf auf dem Nürburgring – gern auch mit den Kindern auf der Rückbank. **Minus:** Danach ist der Tank leer. **Plus:** Für die 70 Euro hat man so viel mehr Spaß als bei zwei Stunden Phantasialand. **Ernsthaft:** Wenn man den GT an die Leistungsgrenze treibt, säuft er urzeitliche Mengen Benzin. Ein großes Plus dagegen: Er ist enorm zuverlässig, seine Pannenhäufigkeit liegt weit unter dem Klassendurchschnitt. Bei den folgenden Punkten muss das jeder selbst entscheiden, ob Plus oder Minus: Das Auto ist kompetenter als die meisten Fahrer. Es macht aber kein Spektakel deswegen oder überhaupt wegen irgendwas. Auch seine ganze Optik ist unscheinbar. Der GT bietet einfach einen Mittelweg zwischen der Alltagstüchtigkeit des Basis-Impreza und der kompromisslosen Härte der WRX-Versionen, die stark ans Rallye-Auto angelehnt sind.

ERSATZTEILE

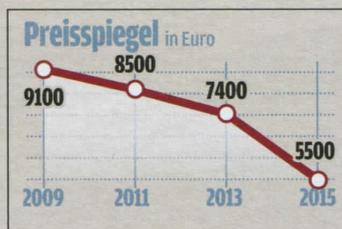
Die erste Adresse für Subaru der Neunziger ist der Hersteller. Selbst für Exoten wie den GT Turbo kann der Händler Ihres Vertrauens fast alles besorgen. Beispiele: Enddämpfer 221 Euro, Antriebswelle hinten 149 Euro, Lichtmaschine 552 Euro, Überholsatz für die Bremsen vorn 30 Euro. Blechteile werden in absehbarer Zeit im Preis anziehen, und richtig teuer wird's, wenn der Katalysator verheizt ist: 1500 Euro. Die Subaru-Gemeinde (www.subaru-community.com) kann ebenfalls mit Rat und Teilen helfen.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Boxer, vorn längs eingebaut • zwei oben liegende Nockenwellen pro Zylinderbank, über Zahnriemen angetrieben, vier hängende Ventile pro Zylinder, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Multipoint-Kraftstoffeinspritzung • Bohrung x Hub 92 x 75 mm • Hubraum 1994 cm³ • Leistung 155 kW (211 PS) bei 5600/min • max. Drehm. 270 Nm bei 4800/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgang-Schaltgetriebe • permanenter Allradantrieb • Einzeldradaufhängung vorn an Federbeinen und Dreieckslenkern; hinten Federbeine im Mehrlenkerverbund • Reifen 205/55 R 15 **Maße:** Radst. 2520 mm • L/B/H 4340/1690/1400 mm • Leergew. 1245 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 6,6 s • Spitze 231 km/h • Verbrauch 9,3 l/100 km **Preis:** 25 303 Mark (1998)

MARKTLAGE

Das Angebot ist derzeit nicht schlecht. Allerdings hatte der Impreza GT nie besonders viel Prestige, weshalb manche Besitzer möglicherweise an der Wartung gespart haben. Mit etwas Glück findet man einen guten Kombi; die sind eigentlich sogar der heißeste Tipp, weil sie zu allen Vorteilen des Impreza noch hohen Nutzwert addieren.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 3, d.h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

EMPFEHLUNG

Vorsicht. Die heißeren Impreza-Varianten werden gern a) verheizt und b) verhunzt. Nicht jeder Besitzer fährt sein Auto angemessen warm, und manche erliegen den Verlockungen des brutalen Antritts, den man nur in der Kombination von PS und Allradantrieb hinbekommt. Früher oder später gibt das was nach, und das sind meist die Antriebswellen. Auf Spiel im Antriebsstrang und Knackgeräusche bei Lastwechseln achten. Vorsicht auch vor Bastelbuden mit Teilen aus dem Zubehörcatalog.



Leone II Turbo Wagon (1983-1989): der erste Subaru mit Dampf - 136 PS



Legacy I Turbo (1991-1994): ein Turbo für den Boxer, zuerst im großen Legacy



Impreza I WRX (1994-2000): Sportgerät mit 240 PS. Nur für harte Männer



Impreza II WRX STI (2000-2002): werksgeunt, fertig für die Rallyepiste

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★☆☆
Ersatzteilversorgung	★★★★★
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★☆☆
Preisprognose	★★★★☆

ADRESSEN

Clubs: Subaru Impreza GT Club, <http://impreza-gt-club.ch> (hat eine deutsche Sektion)

Literatur: Chris Rees: Subaru Impreza Turbo, Haynes 2010, ab circa 15 Euro (nur englischsprachig)