



Wirbelt mächtig
Staub auf: Subaru
Rallye-Weltmeister
für jedermann

Der zahme Wilde

Die Kopie vom Original: **SUBARU IMPREZA TURBO**. Der zivile Bruder vom Rallye-Weltmeister. 211 PS für 48 990 Mark. Ein Sonderangebot in Sachen Fahrspaß

■ Subaru? Ach ja, die bauen praktische Kombis mit Allradantrieb. Stimmt. Aber hätten Sie gewußt, daß Subaru auch ganz heiße Öfen wie den Impreza WRC mit (offiziell) 300 PS vom Stapel läßt und damit schon zweimal Rallye-Weltmeister wurde (1995 und 96)? Für Freaks bietet Subaru nun eine zahme, preiswertere Version des heißen Rallye-Geräts an: den Impreza Turbo – 211 PS für 48 990 Mark.

Karosserie/Innenraum: Karosserie-Tuning ist eigentlich out. Der Impreza Turbo aber fährt gegen den Trend. Spoiler, Seitenschweller, dicke Lufthutze auf der Haube und Zusatzscheinwerfer verleihen der viertürigen

Stufenhecklimousine ein kriegerisches Aussehen. Innen dagegen wirkt er brav. Sauber verlegte Teppiche, schwarze Verkleidungen, normales Cockpit. Aus dem Bieder-Look stechen nur die schwarz-roten Sportsitze hervor. Wichtiger als irgendwel-

che Farbspiele: Polsterung, Seitenhalt und Sitzposition. Und darin sind die Sitze Extraklasse. Manko auf der Rückbank: keine echten Kopfstützen. **Note: 2-**

Motor/Getriebe: 211 PS in einem Auto der Golf-Klasse – das klingt nach Blitz und Donner. So ist es auch. Subaru verspricht, daß der Vierzylinder-Boxer den Impreza in 6,6 Sekunden von null auf 100 km/h katapultiert. Unser Testwagen konnte es noch besser: 6,1 Sekunden. Damit hängt er jeden Porsche Boxster ab. Ebenso beeindruckend: das Durchzugs-

vermögen des Leichtmetall-Vierzylinders (290 Newtonmeter). Kurzer Kick am Gas, schon schnellen Auto und Tachonadel davon. Wichtig ist nur, daß die Drehzahl beim Zwischenspur über 2000 Touren liegt, denn im niedertourigen Bereich benötigt der Turbo Zeit, um Ladedruck aufzubauen. Ebenso typisch für einer Turbo alter Schule: das markante Pfeifen und der hohe Verbrauch. Immerhin 13,8 Liter schluckte unser Testwagen im Schnitt.

Note: 2-

Fahrwerk: Mit seinem perma-



Total normal: Dem Impreza-Cockpit fehlt jegliche sportliche Note



Bitte setzen: Polsterung und Seitenführung der Sportsitze sind Spitze

Technische Daten

Vierzylinder-Boxermotor • Turbolader • Ladeluftkühler • zwei obenliegende Nockenwellen/Zylinderreihe • vier Ventile/Zyl. • Hubraum 1994 cm³ • Leistung 155 kW (211 PS) bei 5600/min • max. Drehmoment 290 Nm bei 4000/min • elektron. Einspritzung • Fünfgang • Allradantrieb • Einzelradaufhängung • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • ABS • Reifen 205/55 R 15 V • Kofferraum 353 l • Tank 60 l • L/B/H: 4340 / 1690 / 1400 mm • Gewicht 1290 kg • Zuladung 460 kg • Zuglast 1200 kg

Ausstattung

SERIE: ABS • Fahrer- u. Beifahrer-Airbag • permanenter Allradantrieb • Hinterachs-Sperrdifferential • Sportsitze • Lenkrad und Fahrersitz höhenverstellbar • elektr. Fensterheber vierfach • elektr. verstellbare Außenspiegel • Nebelscheinwerfer • Zentralverriegelung • Aluräder
EXTRAS: Klimaanlage 4526 Mark + Einbau • Metallic-Lack 490 Mark



Alarmstufe blau: Spoiler, Schweller und Lufthutzen signalisieren schiere Kraft



nenen Allradantrieb und der direkten, zielgenauen Lenkung besitzt der Impreza Turbo ein weitgehend neutrales Fahrverhalten ohne böartige Lastwechselreaktionen. Ebenso top: die Bremse. Und mit der straffen Federung können Fans ohnehin gut leben. **Note: 2+**
Kosten: Gemessen am Fahrspaß ein günstiger Preis: 48 990 Mark. Teuer: die Versicherungsbeiträge (HPF/VK/TK 23/35/35). **Note: 3**

Testwerte

0–100 km/h	6,1 s
60–100 km/h (4./5. Gang)	6,7/12,6 s
Spitze (Werksangabe)	230 km/h
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Testverbrauch (Super)	13,8 l

Preis

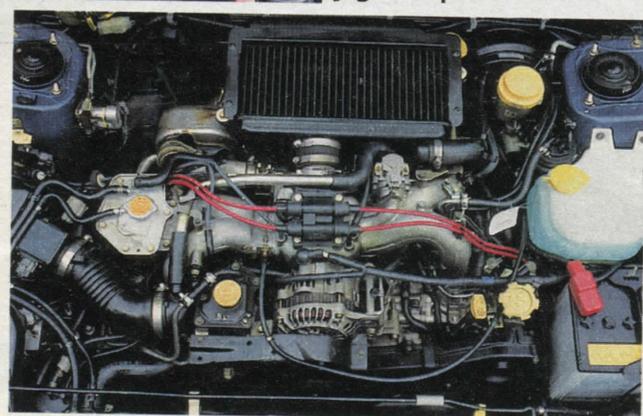
48 990 Mark

Fazit

Fahrspaß wie im Porsche, nur eben viel preiswerter. Subaru versteht es, seine Rallye-Kompetenz in den Serien-Impreza zu übertragen. Ein Auto von Freaks für Fans.

MAKO

Note: 2-



Garantierter Fahrspaß: Zweiliter-Turbo mit 211 PS