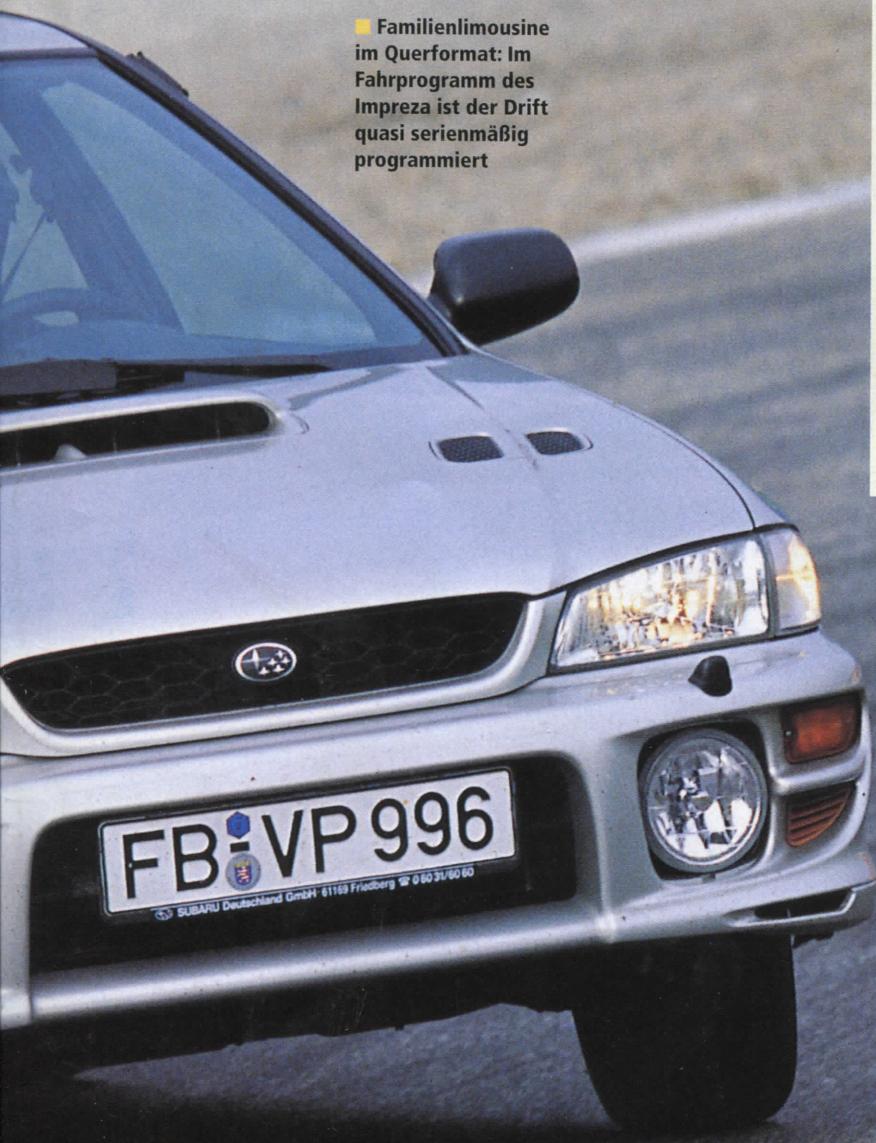




Im 218 PS starken Impreza GT Turbo sind zwei Charaktere auf originelle Weise vereint: Er ist grauer Biedermann und heißer Brandstifter zugleich. Das Porträt eines Verwandlungskünstlers

Schein und Sein



■ Familienlimousine im Querformat: Im Fahrprogramm des Impreza ist der Drift quasi serienmäßig programmiert

Das Referenz-Auto: Audi S3

Der 210 PS starke und 56 800 Mark teure Kompaktsportler ging im Trubel um den in weiten Teilen baugleichen TT quattro etwas unter. Dabei hat der Audi S3 das Zeug zum Erfolgstyp. Wenn auch in puncto Fahrwerk und Motor etwas nervös, liefert der Allradler doch eine Reihe von überzeugenden Argumenten, die nicht nur in Sportfahrerkreisen von Bedeutung sind. Auffällig ist das hohe Maß an Solidität. (Supertest Heft 6/1999)

- **Die Bewertung** des Testfahrzeugs erfolgt mit grünen Punkten.
- **Die Vorgabe** des Referenz-Autos ist durch rote Punkte ausgewiesen.



■ Nordschleifen-erfahren: Der 1,8-Liter-Turbomotor des Audi S3 leistet 210 PS. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei knapp 240 km/h

Sein seltener Auftritt regt entweder zum Schmunzeln an oder er wird schlicht und einfach ignoriert. Kein Wunder: Die Wertschätzung für scheinbar künstlich aufgemotzte, viertürige Limousinen ostasiatischer Provenienz ist zumindest hier zu Lande nicht sonderlich stark ausgeprägt.

Es gibt tatsächlich nur wenige Experten, die wissen, warum die Zusatzscheinwerfer des Impreza Turbo GT so riesig sind, die Motorhaube so löchrig und das starre Leitwerk auf dem Kofferraumdeckel so auffällig platziert ist.

So irritierend seine Erscheinung auch sein mag: In der WRC-Version entschied der Impreza Turbo GT nicht nur nationale Rallye-Meisterschaften für sich (1998 und 1999 mit Armin Kremer und Fred Berßen), sondern verbuchte bis dato auch drei Weltmeistertitel in Folge – 1995 bis 1997.

Von einem Sportwagen im herkömmlichen Sinn kann trotz dieser sportlichen Erfolge kaum die Rede sein. Als Renommierobjekt taugt er deshalb ebenso wenig wie zum erquicklichen Cruisen auf den Pracht-Boulevards. Auf der anderen Seite sind die praktischen Vorteile seines viertürigen Allerweltkonzepts nicht von der Hand zu weisen.

Wie dem auch sei: Die nähere Betrachtung dieser seltenen Spezies hält technisch höchst interessante und zugleich auch originelle Überraschungen parat. Was als Sixpack bei Porsche seit Jahrzehnten zum guten Ton gehört, hat nämlich in ähnlicher Form auch bei Subaru große Tradition – der Boxermotor, allerdings in der etwas schlichteren Vierzylinderführung. Das in der Nach-Käfer-Ära



■ Auch auf fester Piste fühlt sich der Subaru Impreza ganz zu Hause. Das Fahrwerk ist insgesamt straff aber bei-
leibe nicht unkomfortabel ausgelegt

selten angewandte, weil teure Motorkonzept fällt in der aktuellen Subaru-Spezifikation durch teils sonderbare, überwiegend aber bemerkenswerte Charaktereigenschaften auf.

In den unteren Drehzahlbereichen etwa klingt der Zweiliter-Boxer wie einer, dem auf einem Zylinder der Zündfunken abhanden gekommen ist. Der etwas unrhythmische Motorlauf erinnert klanglich in prägnanter Weise an die Alfasud-Motoren der späten siebziger-Jahre – nicht besonders schön, aber sehr originell. Der gute Massenausgleich des Boxerlayouts garantiert jedoch einen über das ganze Drehzahlband hinweg weitgehend vibrationsarmen Lauf.

Das im Motorraum längs eingebaute Triebwerk (die Kurbelwelle liegt längs zur Fahrtrichtung) weist im Übrigen alle Indizien hochmodernen Maschinenbaus auf –

auch wenn der Blick auf das wild zerklüftete Kraftwerk zunächst alles andere als High Tech vermuten lässt.

So arbeitet der Boxermotor nicht nur mit vier, über Taschenstößel betätigten Ventilen pro Zylinder – was wegen der beiden dohc-Köpfe keine billige Variante darstellt – sondern bedient sich auch der leistungsfördernden Unterstützung eines Turboladers. Die Adaption des externen Druckmittels gelang den Subaru-Ingenieuren absolut perfekt – trotz der verhältnismäßig langen Versorgungswege bis hin zu den Einlasskanälen.

Von einem Turboloch ist jedenfalls nichts zu spüren. Der Motor hängt auch bei niedrigen Drehzahlen so willig am Gas, als habe er das trickreiche Umluftsystem aus den WRC-Rallyeboliden geerbt, das den Ladedruck im System auch bei kurzfristig

nachlassendem Abgasdruck in vollem Umfang aufrecht erhält.

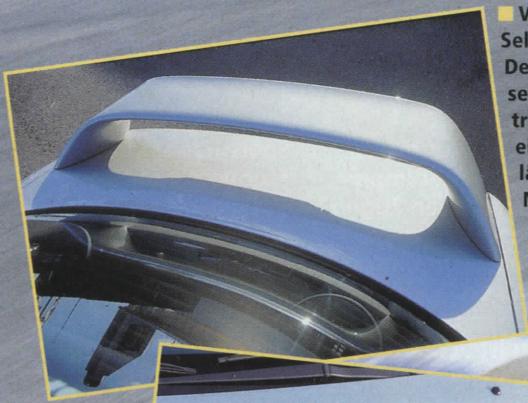
Die sehr kontinuierliche Leistungsentfaltung dieses originellen Turbo-Boxers gipfelt bei nur 5600 Kurbelwellenumdrehungen in einer Leistung von stattlichen 218 PS. Die Höchstdrehzahl liegt jedoch erst bei 7000/min. Mit 109,3 PS pro Liter Hubraum gehört dieser Motor zweifellos zu den veritablen Leistungsträgern seines Genres. Bei 4000 Touren ist die Spitze des Drehmomentsberges erreicht, nämlich bährige 290 Newtonmeter.

Bis auf die Tatsache, dass dieser Motor etwas zu freizügig mit seinem Betriebsmittel umgeht – im Testdurchschnitt waren es 12,9 Liter Super Plus auf 100 Kilometer – stimmen die Zahlen aus seiner Umgebung überaus freundlich. Die vergleichsweise kurze Gesamtübersetzung

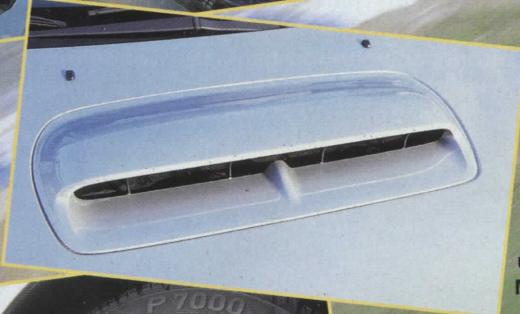
– ein Zugeständnis auch an seine Bestimmung als Basisauto für den Rallyesport – beschränkt zwar seine Möglichkeiten bei der Höchstgeschwindigkeit (229 km/h gegenüber 238 km/h des Audi S3), fördert aber seine Leistungsbereitschaft in den wirklich relevanten Geschwindigkeitsbereichen unterhalb der 200-km/h-Marke.

Der Druck des Motors und die praktikable Getriebeabstufung erlauben es nämlich – ähnlich wie die neuen, starken Turbodiesel – den höchsten Gang auch bei Zwischenspurts immer eingespannt zu lassen, ohne der Lethargie anheim zu fallen. Der stets spontane, bullige Antritt drückt sich nicht nur in sehr guten Beschleunigungswerten aus, sondern vor allem auch in eindrucksvollen Resultaten bei den Elastizitätsmessungen.

Im Sprint zieht die Referenz, der 210 PS starke, aber



■ Von wegen Selbstzweck: Der Heckflügel senkt den Auftriebswert auf ein vernachlässigbares Maß



■ Wirksam und echt cool: Der Ladeluftkühler liegt waagrecht unterhalb der Motorhaube



■ Der Bremsanlage geht es wie einem richtigen Sportler: Sie muss erst richtig auf Temperatur kommen

auch deutlich gewichtigere Audi S3 (1489 kg) mit 6,7 Sekunden auf 100 km/h klar den Kürzeren – obwohl er über ein eng gestuftes Sechsganggetriebe verfügt. Der lediglich 1290 Kilogramm schwere und nur mit einem Fünfganggetriebe bestückte Subaru veranschlagt für die dieselbe Übung nur 5,8 Sekunden.

Auch bei der Elastizitätsprüfung im höchsten Gang hat der japanische Allradler knapp den Kühler vorn. Das günstige Leistungsgewicht von 5,9 kg/PS (Audi S3: 7,1 kg/PS) ist neben dem guten Ansprechverhalten des Motors die Voraussetzung für derartige Kraftakte.

So praxisfreundlich die Leistungsentfaltung des Boxers ist, so kraftschlüssig bringt der Impreza seine Leistung auch auf die Straße – wobei es ihm völlig egal ist, ob die Fahrbahn befestigt oder unbefestigt, nass oder verschneit ist.

Der permanente Allradantrieb verteilt die Motorkraft via Zentraldifferenzial und Viscokupplung variabel an alle vier Räder. Unter normalen Bedingungen beträgt die Drehmomentverteilung 50 zu 50. Sie wird aber abhängig vom unterschiedlichen Schlupf an den Rädern ständig variiert. An der Hinterachse ist ein Visco-Sperrdifferenzial installiert, was der Traktion zusätzlich ungemein förderlich ist.

Diese rallyetaugliche Allradvariante birgt nicht nur – wie jeder andere aktuelle Vierradantrieb auch – erhebliches Sicherheitspotenzial, sondern stellt darüber hinaus auch die Fahrdynamik deutlich nachvollziehbar in den Vordergrund. Mit Ausnahme des Mitsubishi Carisma GT Evo VI (Supertest, Heft 11/1999) ist derzeit kein Allradler im Angebot, der seine sportlichen Talente so freizügig zur

Rundenzeit Nürburgring

Nordschleife, Streckenlänge 20,6 km



Subaru Impreza GT Turbo: 8.37 min

Das narrensichere Fahrverhalten sorgt beim Fahrer für großes Vertrauen in die Technik. Angesichts seines unscheinbaren Auftritts und der Möglichkeit, Rundenzeiten von unter 8.40 Minuten zu realisieren, darf man getrost von einem Wolf im Schafspelz sprechen. Das Überraschungspotenzial ist gewaltig. Die hohen g-Werte sind – trotz schmaler Bereifung – bemerkenswert.

Audi S3: 8.41 min

Die hohe Leistungsbereitschaft des Motors, eine passende Getriebeabstufung und nicht zuletzt die hervorragende Traktion sind auf der Nordschleife die herausragenden Merkmale des Audi S3. Der Kompaktportler zeigt im Grenzbereich aber nicht jene Gelassenheit, die den Subaru auszeichnet. Eine leichte Nervosität um die Hochachse ist ihm bei Lastwechseln zu eigen.

Rundenzeit Hockenheim

Kleiner Kurs, Streckenlänge 2,6 km



Subaru Impreza GT Turbo: 1.19,4 min

Die schmale 205er-Bereifung kommt auf dem Kleinen Kurs recht schnell an ihre Leistungsgrenze. Überdies wird der Karosserie durch die vergleichsweise langen Federwege eine relativ große Bewegungsfreiheit ermöglicht, was die dynamische Radlastverschiebung begünstigt und damit auch die Reifen über Gebühr belastet. Die Zeit beweist dennoch herausragendes Talent.

Audi S3: 1.20,9 min

Das recht hohe Gewicht von knapp 1,5 Tonnen dämpft das Temperament. Das lässt sich auch an der nachlassenden Wirkung der Bremse festmachen, die in den ersten drei Runden noch gute Verzögerungsleistung zeigte. Im Kurvengrenzbereich offenbart der S3 ein etwas taumeliges Fahrverhalten – das Resultat einer unsanften Kraftverteilung an die beiden Antriebsachsen.

Beschleunigungs- und Bremsprüfung

Subaru Impreza GT Turbo: 34,9 s

- Beschleunigung 0-200 km/h: 29,3 s
- Bremsen 200-0 km/h: 5,6 s

Angesichts der ungeheuren Traktion traut man dem Impreza ähnliche Beschleunigungswerte auch auf losem Untergrund zu. Die Bremse hat Entwicklungsbedarf – zumindest was ihre Wirkung in kaltem Zustand angeht.



Audi S3: 38,2 s

- Beschleunigung 0-200 km/h: 32,8 s
- Bremsen 200-0 km/h: 5,4 s

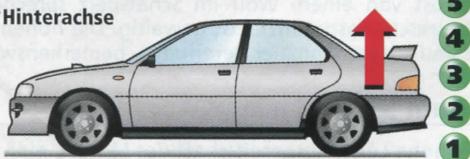
Nach der Vollbremsung aus 200 km/h steht der Audi nach 151,3 Metern. Oder anders ausgedrückt: nach 5,4 Sekunden. Das hohe Gewicht von 1489 Kilogramm zehrt spürbar an den Kräften des Allradlers.



Windkanal: Auftriebsmessung

Subaru Impreza GT Turbo: 11 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



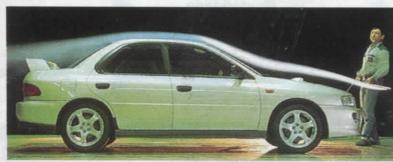
Audi S3: 31 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



Der c_w -Wert des Viertürers ist wegen der zerklüfteten Front und den vielen Kühlluftöffnungen nicht gut entwickelt: 0,35. Das kostet Tempo – siehe Döttinger Höhe – und einen nicht unerheblichen Spritzschlag. Der auffällige Heckflügel zeigt gute Wirkung. Der Auftrieb an der Hinterachse ist mit

110 Newton vernachlässigbar gering. An der Vorderachse wurden 620 Newton registriert. Die Sicherheit im Geradeauslauf ist davon unberührt.



Querbeschleunigung

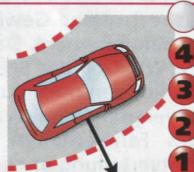
Subaru Impreza GT Turbo: 1,0 g

Mit einem Tempo von 163 km/h durchpeilt der Subaru die Hockenheimmer Querspanne, was angesichts der eher zierlichen Reifenpaarung ein strammer Wert ist. Die Karosserie zeigt dabei wegen ihrer großen Federwege eine sichtbare Seitenneigung.



Audi S3: 0,95 g

Der Audi S3 offenbart zwar keine listigen Tücken, hat aber schon bei kleinen Lastwechseln am Limit die Angewohnheit, die Kurve in leichten Schlangenlinien zu nehmen. Das nervöse Gebaren reduziert die Kurvengeschwindigkeit in der Normkurve auf 156 km/h.



Disposition stellt. Auf diese Weise gestattet es der Impreza GT Turbo, in groben Zügen auch das nachzuvollziehen, was die Rallyegrößen Kankkunen, Burns und Co. auf ihren Sonderprüfungen bewegt.

Der Subaru ist deswegen alles andere als eine empfindliche oder gewöhnungsbedürftige Pretiose – ganz im Gegenteil. Reinsetzen und sich wohl fühlen ist die Devise. Die

Sportsitze sind in Form und Ergonomie mit das Beste, was auf diesem Sektor geschaffen wurde. Die Sitzposition hinter dem Airbag-Lederlenkrad passt wie maßgeschneidert. Der kurze Schalthebel liegt perfekt zur Hand; die Gangwechsel flutschen fast wie von selbst.

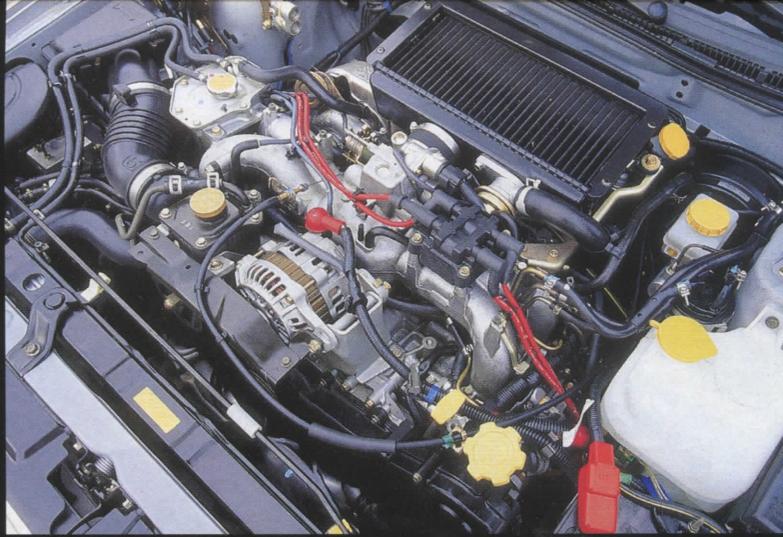
In dieses semi-professionelle Ambiente passt die nüchterne, um nicht zu sagen etwas



■ Zwei der schönsten Plätze: Die Sitzposition in den Sportsesseln ist famos; die Nordschleife im Subaru ein einziger Genuss

triste Gestaltung des Interieurs, wenngleich es weder an der Sinnhaftigkeit noch an der Verarbeitungsqualität etwas auszusetzen gibt.

Überhaupt zählt das Show-business nicht zum Repertoire des Subaru Impreza GT Turbo. Herausragendes Beispiel ist der starre Heckflügel: Entgegen bössartiger Unterstellungen erfüllt er messbar seinen Zweck, wie die Versuche im



■ Was für ein Anblick: der Boxer hält's mit inneren Qualitäten

Windkanal beweisen (siehe Kasten auf Seite 22).

Der ehrliche Charakter des Impreza äußert sich auch fahrwerkseitig in einer Gradlinigkeit und Verlässlichkeit, die ihm spontan nicht zugetraut wird und in dieser Qualität selten anzutreffen ist. Der Grenzbereich ist klar definiert: Untersteuern gehört per se nicht zum Fahrprogramm des Allradlers. Dagegen ist leicht-



■ Den schnellen Ausweichtest absolviert der Allradler mit könnerhafter Souveränität. Ausbruchsversuche am Limit überlässt er anderen



SPORTE auto SUPERTEST Subaru Impreza GT Turbo

Technische Daten

Motor

wassergekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit Turbolader, max. Ladedruck 0,85 bar, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich, Bohrung mal Hub 92,0 x 75,0 mm, Hubraum 1994 cm³, Verdichtung 8,0:1

Leistung . . . 218 PS (160 kW) bei 5600/min
Drehmoment 290 Nm bei 4000/min
Literleistung . . . 109,3 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

mechanisches Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit Visco-Zentraldifferenzial und Visco-Sperrdifferenzial an der Hinterachse

- 1. Gang 3,45
- 2. Gang 1,95
- 3. Gang 1,37
- 4. Gang 0,97
- 5. Gang 0,74
- Achsübersetzung 3,55

Fahrwerk

vorn: Einzelradaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbein, Stabilisator; hinten: Einzelradaufhängung, Quer- und Längslenker, Federbein, Stabilisator

Bremsen

Scheiben, vorn innenbelüftet, Durchmesser (vorn/hinten) 294/299 mm, ABS

Räder

Bridgestone Potenza in der Größe 205/50 R 16 V auf Sieben-Zoll-Leichtmetallfelgen

■ Gut bei Kräften: Der Drehmomentberg zeigt ein stattliches Plateau

Karosserie

viertürige Limousine
Länge 4350 mm
Breite 1690 mm
Höhe 1435 mm
Radstand 2520 mm
Tankvolumen 60 Liter
Gewicht 1290 kg
Gewichtsverteilung v./h. . 760 kg/530 kg
 59%/41%
Leistungsgewicht 5,9 kg/PS

Preise

Grundpreis 50 490 Mark
Testwagenpreis 51 590 Mark

Wichtige Extras

Perl-Effekt-Lackierung 570 Mark
CD-Radio 530 Mark

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 240 Mark
Haftpflichtvers., Tk 23* 2437 Mark
Teilkaskovers., Tk 35* 1422 Mark
Vollkaskovers., Tk 35* 9809 Mark
*Tk=Typklasse

Hersteller

Subaru Deutschland GmbH,
61169 Friedberg

Messwerte

Beschleunigung

0-40 km/h 1,2 s

Messbedingungen:

Lufttemperatur 19° Celsius
Asphalttemperatur 14° Celsius
Luftdruck 968 mbar

0-60 km/h 2,5 s
0-80 km/h 4,0 s
0-100 km/h 5,8 s
0-120 km/h 8,0 s
0-140 km/h 11,3 s
0-160 km/h 14,5 s
0-180 km/h 19,7 s
0-200 km/h 29,3 s

Elastizität

im 4./5. Gang aus 80 km/h bis:
100 km/h 3,3 s/4,9 s
120 km/h 6,6 s/9,5 s
160 km/h 14,1 s/20,3 s
180 km/h 17,1 s

Höchstgeschwindigkeit

. 229 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h 41,0 m/9,4 m/s²
aus 200 km/h 154,3 m/10,0 m/s²
aus 80% v_{max} (183 km/h)
 131,8 m/9,8 m/s²

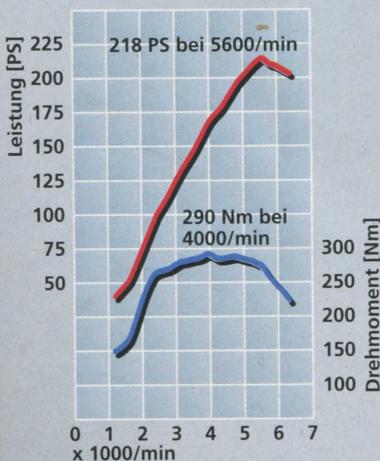
Testverbrauch Super Plus

Minimalverbrauch 10,9 L/100 km
Maximalverbrauch 17,5 L/100 km
Durchschnittsverbrauch . . . 12,9 L/100 km

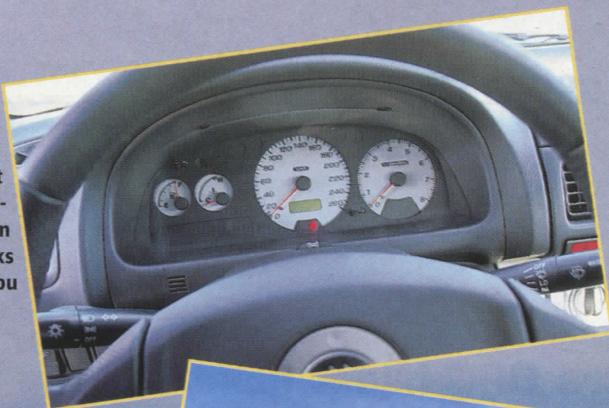
Störungen im Testbetrieb

. keine

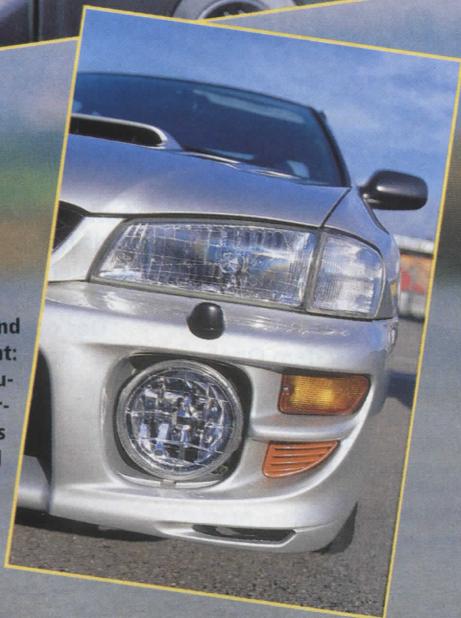
Leistungs- und Drehmomentkurve



■ Ein Hauch von Sport: professionelle Sachlichkeit im Cockpit. Verspieltes Design und Gimmicks sind tabu



■ Es werde und es ward Licht: Die großen Zusatzscheinwerfer zeigen, was Geistes Kind der Impreza GT Turbo ist



tes bis starkes Übersteuern – je nach Last und Laune – jederzeit abrufbar, ohne mit zickigen Reaktionen konfrontiert zu werden.

Selbst bei starken Lastwechseln verfolgt der Impreza stur die vorgegebene Linie – seiner Bestimmung entsprechend selbstverständlich auch im Drift. Darin zeigt sich, wie elegant die variable Kraftverteilung an alle vier Antriebsräder funktioniert. Mit ein Garant für die lässige Tour d'amour am Limit ist selbstverständlich auch der Motor mit seinem sanft und fast verzögerungsfrei einsetzenden Schub.

Obwohl die Rad-Reifen-Größe mit 16 Zoll Durchmesser und 205er-Format nicht allzu üppig ausfällt, realisiert der Allradler beachtliche Querbeschleunigungen. Sie liegen mit maximal 1,15 g (Galgenkopf/Nordschleife) sogar geringfügig über denen des Audi S3, obwohl dieser serienmäßig mit breiteren 17-Zoll-Reifen (225/45 ZR17) unterwegs ist. Durch die erheblich ruhigere Art,

im Grenzbereich zu agieren, verschafft sich der starke Japaner diesen Vorsprung vor dem am Limit nervösen, um die Hochachse leicht tänzelnden Audi S3.

Mit breiterer Besohlung könnte der Impreza GT Turbo sicher auch auf einem Gebiet zulegen, das noch Ressourcen aufzeigt. Mit einer Ausnahme bleibt die maximale Bremsverzögerung nämlich unter der Qualitätsmarke von zehn m/s². Mit 41,0 Metern aus 100 km/h ist der Bremsweg in kaltem Zustand um fast vier Meter länger als der des Audi S3.

Die beruhigende Tendenz, in heißem Zustand bessere Bremswerte zu liefern, zeugt von einem Durchhaltevermögen, das gemeinhin nur Profis an den Tag legen. Die Bestätigung dafür folgte bei den Zeitfahrten auf den Rennstrecken: kein Fading, keine Zwischenfälle und keine besonderen Vorkommnisse – außer der Tatsache, dass diese verkappte Familienlimousine erstaunliche Rundenzeiten für sich verbuchte. *Horst von Saurma*

Slalom 36m

Subaru Impreza GT Turbo: 120 km/h

Die Gefahr, den Impreza auf dem Slalomparcours zu überziehen, das heißt, sein Limit unfreiwillig zu überschreiten, ist erfreulich gering. Er zeigt die Grenze rechtzeitig auf und bietet zugleich gute Möglichkeiten, auf Unvorhergesehenes zu reagieren.



Audi S3: 114 km/h

Trotz seiner straffen Fahrwerksauslegung zeigt der S3 in Kurven eine sehr starke Seitenneigung. Darunter leidet die Zielgenauigkeit speziell auf einem Parcours wie diesem. Der Grenzbereich ist weit gesteckt, obwohl Lastwechselreaktionen spürbar sind.



Ausweichtest 110m

Subaru Impreza GT Turbo: 131 km/h

Böte die Lenkung etwas mehr Rückmeldung, dann ließe sich dieses Resultat noch verbessern. Generell aber ist festzuhalten, dass der Subaru auch solch zackige Manöver souverän meistert. Ein Ausbrechen ist nicht zu befürchten.



Audi S3: 123 km/h

Das Fahrverhalten des S3 ist klar definiert und birgt somit kein unangenehmes Überraschungspotenzial. Ein Aufschaukeln bei schnellen Spurwechseln ist nicht zu befürchten. Eine bessere Abstützung der Karosserie durch stärkere Stabilisatoren wäre sinnvoll.



Summe aller erreichten Punkte



Subaru Impreza Turbo GT

Audi S3

Fazit

„Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist fast unschlagbar“



■ Testredakteur Horst von Saurma

Diese Überraschung ist wirklich geglückt. Was keiner für möglich gehalten hätte, ist eingetreten: Der Subaru Impreza GT Turbo dürfte sich zum Geheimtipp unter den Sportfahrern entwickeln. Betrachtet man den Preis – 51 590 Mark mit allem Drum und Dran – so kann man angesichts des Gegenwerts richtig ins Schwärmen kommen. Wo sonst wird so viel Leistung und vor allem so viel hochkarätige Technik geboten wie hier? In Kenntnis seiner herausragenden fahrdynamischen Eigenschaften dürften die Sympathiewerte gerade für diejenigen exponentiell ansteigen, die den inneren Werten den Vorzug vor der Außenwirkung geben.