

# Traktions-Vorsitz

**Ein Jahr und acht Monate verbrachte der Subaru Impreza GT Turbo in der Redaktion. Auf mehr als 100 000 Dauertest-Kilometern avancierte er zu einem überaus gefragten, weil zuverlässigen und für jedes Wetter tauglichen Wegbegleiter**

Es war keine Liebe auf den ersten Blick. Wie auch: Der Neue, dieser kleine Japaner, der seine schmalbrüstige, fast biedere Erscheinung mit wuchtigem Flügelwerk und einer zerklüfteten Motorhaube zu überspielen versucht, ist halt keiner, der auf Anrieb imponieren kann.

Aber – wie so oft im Leben – erwies sich gerade jene, zögerlich eingegangene und von Außenstehenden zuweilen gar belächelte Beziehung als eine der besonderen, weil beständigen Art. Nach Ende des Dauertests mochte sich jedenfalls keines der Redaktionsmitglieder so recht von dem kleinen Asiaten mit dem großen Herzen trennen – wie an den 106 237 bei sport auto absolvierten Kilometern unschwer abzulesen ist. Es kommt eben doch auf die inneren Werte an. Und davon hat dieser nicht eben der neuesten europäischen Mode entsprechend gekleidete Subaru Impreza GT Turbo eine ganze Menge zu bieten.

Beginnen wir mit den alltäglichen Dingen. Sicher: Die nur mit Hilfe des Zündschlüssels oder eines Hebels im Innenraum zu öffnende Gepäckklappe ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Und die per Funk gesteuerte Fernbedienung der Zentralverriegelung gönnte sich auch des Öfteren eine Auszeit. Trotzdem: Das Platzangebot der mit 4,35 Meter Länge und 1,69 Meter Breite ausgesprochen handlichen und überaus agilen Limousine lässt auf keinem der fünf Plätze zu wünschen übrig. Der Stauraum im Nadelfilz verkleideten Gepäckabteil fällt sogar üppig aus.

Für Sportfahrer – und eben jene sind es, die den Subaru mit dem Herzen begreifen und lieben lernen werden – spielen derlei Kleinigkeiten jedoch zumeist eine ebenso untergeordnete Rolle wie der Vorteil der vier Türen. Was wirklich zählt, ist dies: Perfekt konturierte und dennoch ausreichend gepolsterte Sport-

sitze, die selbst in deutlich teureren Automobilen ihresgleichen suchen; die knackig-kurzen Wege, die der gleichfalls ideal positionierte Schalthebel des manuellen Fünfganggetriebes bei Gangwechseln zurücklegen muss; ein Boxermotor, der dank nachdrücklicher Turbo-Unterstützung für zügigen Vortrieb sorgt und – last but not least – ein Antriebskonzept, das, weil es für den Rallyesport konzipiert wurde, so gut wie keine Grenzen kennt.

Mit den genannten Tugenden entwickelte sich der Subaru Impreza GT Turbo zu einem der beliebtesten Nordschleifen-Begleiter. Als Instruktor-Auto hat er den Teilnehmern beim Guidefahren den Weg gewiesen oder bei den von den Redakteuren im Rahmen der sport auto-Perfektionstrainings angebotenen Mitfahrgelegenheiten Eindruck geschunden.

Vor dem 24-Stunden-Rennen am Nürburgring entpuppte er sich als begehrter Trainingspartner zur Auffrischung über die langen Wintermonate möglicherweise verloren gegangener Streckenkenntnisse. Und die Skifahrer unter den Redakteuren baten schon einmal explizit darum, den Subaru ins lange Brettli-Wochenende entführen zu dürfen.

Doch neben begeisterten Kommentaren wie: „Hängt herrlich am Gas, Traktion ohne Ende“, oder:

„Immer wieder begeisternd, wie sich dieses Auto ab 3000 Touren mit allen Vieren im Hechtsprung nach vorn katapultiert – als giere es geradezu nach vehementem Vortrieb. Dazu ein exzellentes Fahrwerk mit ausgeprägten Neheimerqualitäten“, zeigten die Eintragungen im Fahrtenbuch auch die Schwachstellen des smarten Japaners auf.

Während komfortorientierte Zeitgenossen vor allem die Klimaanlage vermissten, kommentierten nahezu alle Fahrer die aus mehreren Quellen gefütterte, wenig schöne Geräuschkulisse. „Durch Flügel und Hutzen herrschen bei höheren Geschwindigkeiten Windgeräusche wie bei Orkanstärke“, befand ein Kollege, die „laute Bremse“ irritierte einen anderen. Ein Dritter suchte verzweifelt nach „der verdammten Sicherung, die den blöden Bimmelton beim Motorabstellen verstummen lässt.“

Darüber hinaus spiegeln die Einträge im Fahrtenbuch aber auch handfeste technische Probleme wider, die den Subaru Impreza GT sein Dauertestleben

**Der Impreza GT Turbo im Supertest, Ausgabe 3/2000**

## Biedermann und Brandstifter

Er bewältigte die Nürburgring-Nordschleife in 8.37 Minuten und umrundete den 2,6 Kilometer langen Kleinen Kurs in Hockenheim in nicht minder beachtlichen 1.19,4 Minuten. Sein Beschleunigungsvermögen lag mit 5,8 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h ebenso über dem Klassenschnitt wie die in Slalom und Ausweichtest erzielten Durchschnittstempi.

Das und die Lässigkeit und Souveränität seines Fahrverhaltens ließen den 218 PS starken und 1290 Kilogramm leichten, permanent Allrad getriebenen Subaru Impreza

GT Turbo zum Überraschungsgast im Supertest werden. So gutmütig, agil und gänzlich unbeeindruckt von niedrigen Reibwerten gab sich sonst nur noch der gleichfalls als Basisauto für den Rallyesport konzipierte Mitsubishi Carisma GT Evo VI.

Mit dem „fast unschlagbaren Preis-Leistungs-Verhältnis“, das Supertest-Autor Horst von Saurma der optisch eher brav daherkommenden Subaru-Limousine attestierte, kann dieser freilich nicht konkurrieren.

Wären da nicht die etwas gefühllose Lenkung und die insbesondere kalt nur mäßig verzögernde Bremse gewesen – der Parforce-Sieg hätte gelingen können. Fax-Abwurf 01 90/1 92 11 10 42.



# ender

■ Please be seated: Das ausgesprochen gut konturierte und dennoch komfortable Gestühl des Impreza GT überzeugte sowohl auf Renn- als auch auf Langstrecken



■ Vorn gibt sich der Subaru Impreza Turbo wenig spektakulär. Nur die Lufthutze signalisiert, dass sich unter der Haube ein leistungsstarkes Aggregat verbirgt

# TECHNISCHE DATEN

## ► Subaru Impreza GT Turbo SPAX\* 5,9

### 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 cm<sup>3</sup>, 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-Sperddifferenzial an der Hinterachse, Übersetzungen:  
I. 3,45; II. 1,95; III. 1,37; IV. 0,97; V. 0,74;  
Achsisübersetzung: 3,55

### Fahrwerk

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

**Bremsen** ... Scheiben, vorn innenbelüftet  
..... Durchmesser 294/266 mm, ABS  
**Räder** ..... 205/50 R 16 V  
..... Bridgestone Potenza

### Karosserie

Fünfsitzige Limousine  
L x B x H ..... 4350 x 1690 x 1435 mm  
Radstand ..... 2520 mm  
Spur v/h ..... 1465/1455 mm  
Tankinhalt ..... 60 Liter

### Preise

Grundpreis ..... 25 816 Euro  
**Testwagenpreis** ..... 28 014 Euro

### Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ..... 123 Euro  
Haftpflichtvers., Tk = 22\*\* ..... 1283 Euro  
Teilkaskovers., Tk = 37\*\* ..... 906 Euro  
Vollkaskovers., Tk = 34\*\* ..... 5187 Euro

\*\*Durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in SF-Klasse 100 Prozent zugelassenes Fahrzeug, Tk = Typklasse

## MESSWERTE

### Gewicht

Fahrzeug voll getankt ..... 1290 kg  
Gewichtsverteilung vorn/hinten ..... 59/41 %  
**Leistungsgewicht** ..... 5,9 kg/PS

### Fahrleistungen \*\*\*

**Beschleunigung**  
0 - 60 km/h ..... 2,5 (2,8) s  
0 - 80 km/h ..... 4,0 (4,3) s  
**0 - 100 km/h** ..... 5,8 (5,9) s  
0 - 120 km/h ..... 8,0 (8,4) s  
0 - 140 km/h ..... 11,3 (11,0) s  
0 - 160 km/h ..... 14,5 (15,2) s  
0 - 180 km/h ..... 19,7 (19,7) s  
**0 - 200 km/h** ..... 29,3 (26,6) s

### Elastizität

im 4./5. Gang aus 80 km/h  
bis 100 km/h ..... 3,3 (3,5) s / 4,9 (5,2) s  
bis 120 km/h ..... 6,6 (6,4) s / 9,5 (9,5) s  
bis 140 km/h ..... 10,0 (9,8) s / 14,6 (14,0) s  
bis 160 km/h ..... 14,1 (13,7) s / 20,3 (18,9) s  
bis 180 km/h ..... 19,1 (18,3) s / 27,1 (25,0) s

**Höchstgeschwindigkeit** ..... 231 km/h

\*\*\* Werte in Klammern: Messwerte am Ende des Dauertest

### Fahrdynamik

**Kleiner Kurs Hockenheim** ..... 1.19,4 min  
**Slalom** (18 m) ..... 64,2 km/h

### Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ..... 41,0 m  
Verzögerung ..... 9,4 m/s<sup>2</sup>  
**aus 100 km/h (warm)** ..... 39,5 m  
Verzögerung ..... 9,8 m/s<sup>2</sup>  
aus 200 km/h (warm) ..... 153,8 m  
Verzögerung ..... 10,0 m/s<sup>2</sup>

### Testverbrauch

Super Plus

Minimalverbrauch ..... 8,8 L/100 km  
Maximalverbrauch ..... 19,8 L/100 km  
Durchschnittsverbrauch ..... 13,9 L/100 km

### Messbedingungen:

Lufttemperatur ..... 19° Celsius  
Asphalttemperatur ..... 14° Celsius  
Luftdruck ..... 968 mbar

\*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:  
Leistungsgewicht kg/PS + 0-100 km/h in s : 2 = SPAX

lang begleitet. So bemängelte Test und Technik-Redakteur Jochen Übler bereits beim vergleichsweise jungfräulichen Kilometerstand von 7207 das „im kalten Zustand absolut unwillige Getriebe“. 30 000 Kilometer später beklagte eine Kollegin aus der Produktion den beim Einlegen des Rückwärtsgangs erforderlichen, hohen Kraftaufwand. Bei knapp 40 000 Kilometern hatte die Schalteinheit dann endgültig ausgedient: „Das Getriebe ist fertig“, konstatierte Sport-Redakteur Marcus Schurig.

Zu diesem Zeitpunkt waren während der Fahrt wiederholt der fünfte Gang herausgesprungen, das Zurückschalten von der fünften in die vierte Stufe nachdrücklich erschwert und das Einlegen des ersten, zweiten und Rückwärtsganges so gut wie unmöglich geworden.

Grund allen Übels war – dies ergab ein kurzfristig anberaumter Werkstattbesuch – eine lose Mutter an der Getriebehauptwelle. Ein dem Hersteller bekanntes Problem, an dem zu diesem Zeitpunkt bereits eifrig gearbeitet wurde. Aus Zeitgründen verzichtete der Stuttgarter Vertragshändler auf die in solchen Fällen nötige, genaue Durchsicht der Schalteinheit und baute



Der Faszination des agilen Allradlers konnte sich auch Rallye-DM-Pilot Matthias Kahle nicht entziehen

auf Garantie kurzerhand eine neue ein, die fortan klaglos ihren Dienst versah.

Die häufigen Reparaturen an der Bremsanlage – dem ohnehin schwächsten Part des Subaru-Topmodells (siehe Supertestkasten auf Seite 42) – zeigten einen weniger nachhaltigen Erfolg. Im Rahmen des 25 000er-Kundendienstes wurden die vorderen Brems scheiben zum ersten Mal abgedreht, weil sie starke Gebrauchsspuren aufwiesen. Nach gut



■ Bis auf den auffallenden Heckflügel ist der GT Turbo eine eher schlichte Erscheinung

## Schwachstellen: Bremse und Getriebe

■ Die ungewöhnlich hohe Zahl an Runden, die der Impreza GT Turbo auf der Nordschleife absolvierte, sind ein Grund für den häufigen Brems Scheibenwechsel, hohe thermische Belastungen ein anderer. Letztere sollen beim WRX kein Thema mehr sein.



■ Nach rund 31 000 Kilometern fanden sich im Fahrtenbuch erste Beschwerden über das nachhaltig hakelnde Getriebe. Rund 8000 Kilometer später konstatierte ein Kollege: „Das Getriebe ist fertig.“ Der GT Turbo erhielt eine neue Schalteinheit – auf Garantie.



30 000 Kilometern mahnten kräftige Vibrationen beim Bremsen zu einer Wiederholung dieser Prozedur. Knapp 10 000 Kilometer später hatten die vorderen Scheiben dann endgültig ausgedient und wurden zusammen mit den Belägen auf Garantie ersetzt.

Behoben war das Problem damit jedoch nicht. Im Rahmen der 50 000er-Inspektion wurden die Scheiben erneut abgedreht, 13 000 Kilometer später ausgetauscht. Zu jenem Zeitpunkt entstand das Bild im Kasten links. Es zeigt, dass es sich hierbei beileibe nicht um einen prophylaktischen Tausch auf Grund des „sport auto typischen Fahrstils“ handelte (wie uns die Vertragswerkstatt glauben machen wollte), sondern die Anlage – Nordschleifeneinsätze hin oder her – offensichtlich mit Hitzeproblemen zu kämpfen hatte. Eine Vermutung, die



# 100 000-Kilometer-Bilanz

## Subaru Impreza GT Turbo

Kilometer	Arbeiten	Arbeitslohn	Teilekosten
3 060	Übernahme in den Dauertest		
12 605	Ölservice mit Sicherheitstest	41 Euro	58 Euro
14 253	Neue Sommerreifen montiert		
25 627	205/50 R 16 (Bridgestone Potenza) Kundendienst mit Öl- und Filterwechsel	61 Euro 118 Euro	726 Euro 112 Euro
30 638	Bremsscheiben abgedreht Bremsscheiben abgedreht	Garantie Garantie	58 Euro
31 527	Neue Sommerreifen (Bridgestone Potenza)	61 Euro	726 Euro
41 321	Ölservice mit Sicherheitstest Bremsscheiben hinten ersetzt Standlicht links/rechts in Stand gesetzt Bremsscheiben und -beläge vorn erneuert Getriebe erneuert	41 Euro 35 Euro 12 Euro Garantie Garantie	59 Euro 64 Euro 6 Euro
50 303	Inspektion mit Öl- und Filterwechsel, Benzinfilter, Luftfilter, Bremsflüssigkeit, Differenzialöl, Wischerblätter erneuert Bremsscheiben abgedreht	189 Euro Garantie	158 Euro
59 850	Winterreifen montiert (Yokohama AVS Sport)	20 Euro	
63 042	Ölservice mit Sicherheitstest Bremsscheiben und -beläge erneuert	30 Euro Garantie	64 Euro
79 868	Neue Sommerreifen (Pirelli P 7000)	61 Euro	726 Euro
85 605	Ölservice mit Sicherheitstest Luftfilter, zwei Glühbirnen erneuert, Kühlerfrostschutz nachgefüllt Bremsscheiben und -beläge erneuert Handbremsbeläge und Bremsklötze hinten erneuert	30 Euro 71 Euro 77 Euro	84 Euro 393 Euro 120 Euro
91 936	Kupplung erneuert	Garantie	
100 667	Kundendienst mit Öl- und Filterwechsel, Luftfilter, Benzinfilter, Zündkerzen, Zahnriemen, Kühlerfrostschutz, Getriebeöl, Differenzialöl, Bremsflüssigkeit erneuert Neue Sommerreifen (Pirelli P 6000 Power G)	249 Euro 47 Euro	383 Euro 675 Euro
103 356	Kabel und Stecker von Scheinwerfer links erneuert	Garantie	
<b>Gesamt</b>		<b>1173 Euro</b>	<b>4412 Euro</b>

### Gesamtbilanz

• Dauertestbeginn	3060 km
• Dauertestende	109 279 km
• Gefahrene Kilometer	106 237 km
• Spritverbrauch insgesamt	14 766 Liter Super Plus
• Verbrauch minimal	8,8 Liter/100 km
• Verbrauch maximal	19,8 Liter/100 km
• Durchschnittsverbrauch	13,9 Liter/100 km
• Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen	8,1 Liter
• Grundpreis 2000	25 816 Euro
• Extras: Navigationssystem 1943, Metallic-Lackierung 256	
• Testwagenpreis 2000	28 014 Euro
• Schätzwert am Dauertestende	8 743 Euro
• Wertverlust	19 271 Euro

sowohl der Hersteller als auch die Tatsache bestätigte, dass die Bremsscheiben bei Kilometerstand 85 605 erneut gerissen waren.

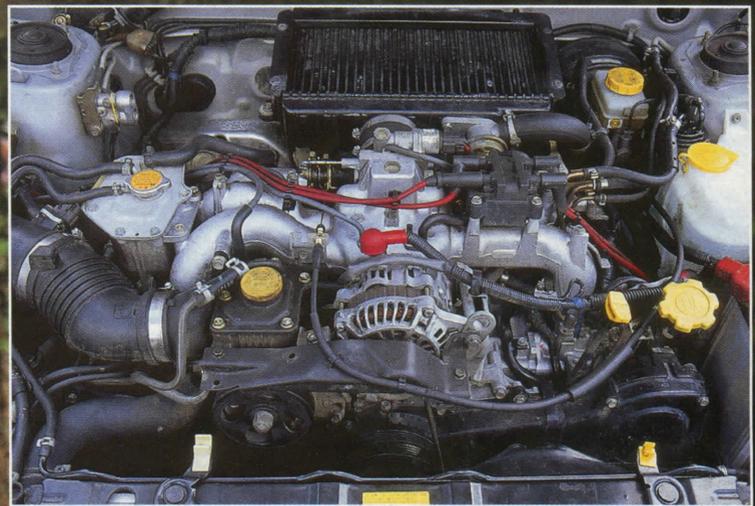
Von diesem Zeitpunkt an gab sich die Bremse keine Blöße mehr. Dafür musste kurz vor dem Ende des Dauertests die durch nachhaltiges Rupfen auffällig gewordene Kupplung getauscht werden. Ein Fall, den Subaru trotz der zu diesem Zeitpunkt bereits recht hohen Laufleistung von knapp 92 000 Kilometern unter der Rubrik „Garantie“ verbuchte.

Nicht zuletzt auf Grund dieser Kulanzpolitik hielt sich der Wartungsaufwand mit gut 5500 Euro im verträglichen

Rahmen. Deshalb und wegen des konkurrenzlos günstigen Anschaffungspreises von 28 014 Euro (Stand 2001) ist der als Neuwagen inzwischen vom gleich starken, aber wegen eines gestiegenen Komfortangebots auch deutlich gewichtigeren WRX abgelöste GT Turbo ein veritabler Fall für Schnäppchenjäger. Zumal ältere Exemplare schon unter 10 000 Euro zu haben sind – auf dem Papier zumindest.

Impreza-Fans schwören jedoch, dass die hier zu Lande recht rare Spezies wegen ihrer inneren Werte unter der Hand weit über den Preisen der Schwacke-Liste gehandelt wird.

Anja Wassertheurer



■ Mit allen Wassern gewaschen: Der leistungsfähige, mittels eines Turboladers zwangsbeatmete Zwei-Liter-Boxer harmoniert perfekt mit dem in Rallyes erprobten, permanenten Allradantrieb

