

So fährt der Impreza WRX STi im kollektiven Gedächtnis: in World Rally Blau mit goldenen Felgen



**S**elten liegen Unscheinbarkeit und Legendenstatus so dicht beieinander wie bei der ersten Subaru-Impreza-Generation. Während die japanische Kompaktklasse – hierzulande als Limousine und Kombi angeboten – nur ein Dasein in der Nische fristet, heimst die vom Werkstuner STi (Subaru Technica international) veredelte Version WRX STi 30 WRC-Siege ein, gewinnt 1995, 1996 und 1997 die Hersteller-Weltmeisterschaft und 1995 mit Colin McRae am Steuer auch den WRC-Fahrertitel.

So schwer mit Gold behangen, fühlen sich Subarus Planer geradezu verpflichtet, jeden Rallye-Erfolg und jedes Jubiläum mit einer eigenen Sonderedition zu feiern. So entstehen während der Bauzeit der ersten Generation von 1992 bis 2000 über ein Dutzend Sondereditionen des WRX STi. Von der 555 Edition, WRX Type R und Type RA, den V-Limited-Modellen, der 20th Anniversary Edition über RB5, S201-STi, Prodrive P1 bis zum heiligen Gral der Subaru-Community, dem 22B.

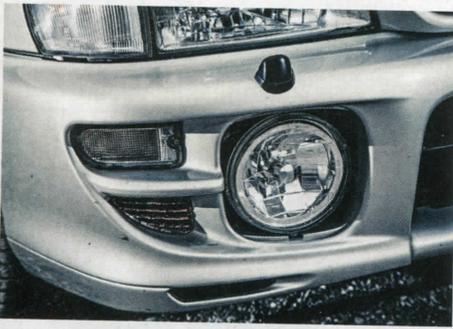
Ein unübersichtlicher Impreza-Dschungel für alle Nicht-Subaru-Fans. Doch deutsche Kunden bekommen in den 90er-Jahren nicht viel von diesen Spezialversionen mit, denn sie werden vor allem auf dem Heimatmarkt Japan oder in Großbritannien verkauft. Die heißen Rallye-Ableger gibt es höchstens als

# SO FINDEN SIE DEN BESTEN SUBARU IMPREZA

**TYP GC/GF**

Mit dem Impreza WRX STi hat sich Subaru in die Rallye-Geschichtsbücher eingeschrieben. Seither haben die Boxer-getriebenen Allradler eine treue Fan-Gemeinde, in der Tuning zum guten Ton gehört. Die Preise steigen steil an.

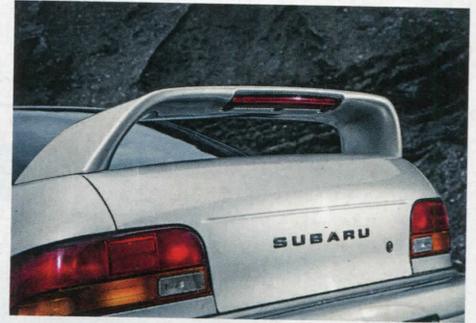
TEXT Daniel Endreß FOTOS Archiv



Die runden **Nebelscheinwerfer** geben dem Impreza GT Turbo ein markantes Gesicht



Neben dem **Fünfgang-Schaltgetriebe** ist auch eine Vierstufen-Automatik erhältlich



Der **Heckspoiler** vervollständigt den sportlichen Look. Hier die vergrößerte Variante ab 1999



Turbo-Modelle erkennt man auf den ersten Blick an der **funktionalen Lufthutze**



Die meisten Impreza waren hierzulande mit permanentem **Allradantrieb** ausgestattet



Die Instrumente im GT Turbo sind übersichtlich angeordnet und **einfach abzulesen**



### Subaru Impreza 2.0 GT

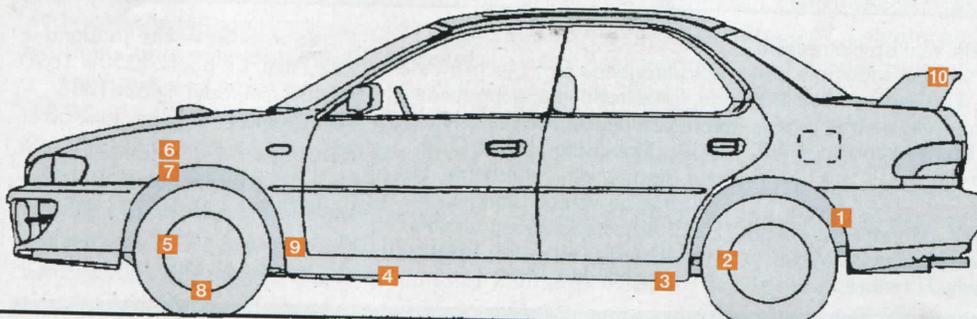
**Eckdaten** Vierzyl.-Boxermotor, 1998 cm<sup>3</sup>, 211 PS, 1280 kg, 231 km/h, 1992 bis 2000

**Preis** 22 000 Euro (guter Zustand)

**Charakter** Sportliche Kompaktlimousine oder Kombi mit Allradantrieb und Turbotechnik. Sehr beliebt bei Tunern und Hobby-Sportlern

## Schwachpunkte

- 1 Rost an hinteren Radläufen
- 2 Achsaufnahmen
- 3 Wagenheberaufnahmen
- 4 Unterboden
- 5 gerissene Auspuffkrümmer
- 6 Ansaugschlauch Ladeluftkühler
- 7 Zylinderkopfdichtungen
- 8 verzogene Bremsscheiben
- 9 Synchronisierung fünfter Gang
- 10 Originalität



Graumimporte. Wer hierzulande zu seinem freundlichen Subaru-Händler geht, findet den Kompakten vor allem mit den 1,6-, 1,8- und 2,0-Liter-Boxer-Saugmotoren vor, in deren Zylinderköpfen sich je eine obenliegende Nockenwelle dreht. Alle gelten als robust und zuverlässig, aber auch als durstig, und sie begeistern weniger mit überbordender Elastizität.

Der Spritdurst rührt auch vom permanenten Allradantrieb her, der selbst in der Einstiegsmotorisierung schon serienmäßig ist. Die Schweizer und Briten bekommen ihn 1994 zuerst: den Impreza GT Turbo Swiss beziehungsweise Impreza Turbo 2000 mit einer aufgeladenen Version des Zweiliter-DOHC-Boxers (EJ20). Deutsche Subaru-Fans müssen

sich dagegen bis 1997 gedulden, bis auch sie in den Genuss der starken Turbo-Variante Impreza 2.0 GT kommen – mit zunächst 211, ab 1999 mit 218 PS und übrigens auch als Kombi. In Japan trägt dieser zu jener Zeit schon den Namen WRX.

## Auf den Spuren des Meisters

Die ersten Rallye-Ableger, die noch auf den Namen „WRX STi version“ hören – oft auch als Version I bezeichnet –, werden in Handarbeit ab Februar 1994 gefertigt. Auch hier treibt ein Zweiliter-DOHC-Boxer mit Turbolader alle vier Räder an, liefert aber satte 250 PS. Mit den fünf weiteren Facelifts in den darauffolgenden Jahren wächst die Leistung auf 280 PS an. Dass es nicht noch mehr werden, liegt an einem Gentlemen-Agreement unter japanischen Herstellern zwischen 1989 und etwa 2004: Um zu verhindern, dass das Wettrennen ausufernd wird, einigen sie sich darauf, die Leistung auf 280 PS zu begrenzen. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die meisten WRX-STi diese Grenze auf dem Prüfstand wohl um einige PS übertreffen.

Die von STi modifizierten Motoren haben darüber hinaus noch eine üppige Tuning-Reserve. Vor allem der EJ207, der ab 1998 den WRX STi antreibt, ist in der Subaru-Community beliebt und wird nicht selten auf 400 PS und mehr aufgepumpt. Die erforderlichen Teile bekommt man noch immer problemlos.

## DAS INTERIEUR 90er-Jahre Kunststoff-Tristesse made in Japan



Beim Interieur legte Subaru mehr Wert auf **Übersichtlichkeit** und pflegeleichte Materialien als auf Design

## KAROSSERIE-VARIANTEN Den Impreza gibt es in drei Karosserie-Varianten



Als **viertürige Stufenhecklimousine** trägt der Impreza das Typen-Kürzel GC



Fast genauso häufig wie die Limousine wurde der **fünftürige Kombi**, Typ GF, verkauft.



Das **zweitürige Coupé** gab es in Nordamerika oder wie hier als 22B-STi in Japan

## DATEN & FAKTEN Subaru Impreza 2.0 GT, Typ GC8, Baujahr 1999

**Motor** Typ EJ20, wassergekühlter Vierzylinder-Boxermotor, vorn längs, Bohrung x Hub 92 x 75 mm, Hubraum 1994 cm<sup>3</sup>, Leistung 218 PS bei 5600/min, Drehmoment 290 Nm bei 4000/min, Verdichtung 8,0:1, vier Ventile pro Zylinder, betätigt über je zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderkopf, Tassenstößel mit

hydraulischem Ventilspielausgleich, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, Turbolader, maximaler Ladedruck 0,85 bar, Intercooler, G-Kat, Ölinhalt 4,5 Liter

**Kraftübertragung** Fünfgang-Schaltgetriebe, permanenter Allradantrieb, Visco-Sperren an Mittel- und Hinterachsdifferenzial

### Karosserie und Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Quer- und Längslenker, Federbeine, Stabilisator, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet, ABS, Felgen 7 J x 16, Reifen 205/50 R 16

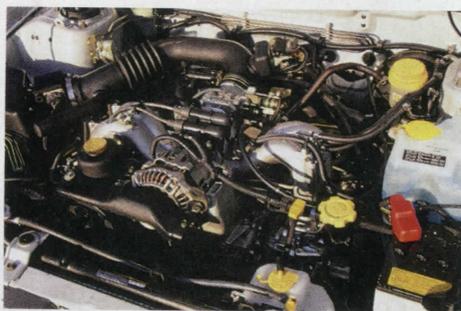
**Maße und Gewicht** Radstand 2520 mm, L x B x H 4350 x 1690 x 1400 mm, Spur 1465/1455 mm, Gewicht 1280 kg, Tank 60 l

**Fahrleistungen und Verbr.** Vmax 231 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 6,3 s, Verbr. 10 l/100 km

**Bauzeit und Stückzahl** Impreza GC/GF, 92 bis 00: 465 751 Stk.

## DIE MOTOREN

Im Impreza kommen ausschließlich Boxermotoren zum Einsatz

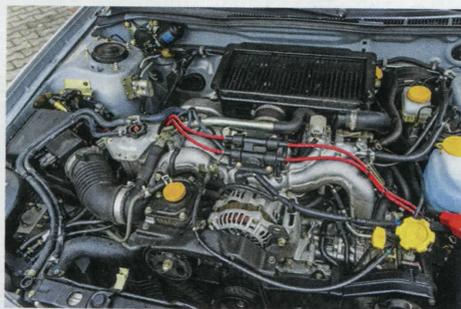


Den **1,8-Liter-Saugboxer** mit 103 PS bot Subaru bis 1996 im Impreza an

**1,6** 1597 cm<sup>3</sup>, 90 (95) PS bei 6000/min, 138 Nm bei 4500/min, Vmax 172 (175) km/h

**1,8** 1820 cm<sup>3</sup>, 103 PS bei 5600/min, 147 Nm bei 4400/min, Vmax 181 km/h

**2,0** 1994 cm<sup>3</sup>, 115 (125) PS bei 5600/min, 170 (184) Nm bei 4400 (3600)/min, Vmax 187 (191) km/h



Der stärkste offiziell in Deutschland erhältliche Motor war der **2,0-Liter-Turbo** mit 218 PS

**2.0 Turbo** 1994 cm<sup>3</sup>, 211 (218) PS bei 6000 (5600)/min, 270 (290) Nm bei 4800 (4000)/min, Vmax 231 (234) km/h

**WRX STi** 1994 cm<sup>3</sup>, 280 PS bei 6500/min, 353 Nm bei 4000/min, Vmax 251 km/h

**22B** 2212 cm<sup>3</sup>, 280 PS bei 6000/min, 363 Nm bei 3200/min, Vmax 238 km/h

Vorsicht ist dennoch geboten, wenn man einen bereits getunten Impreza ins Auge fasst. Die Qualität der Umbaumaßnahmen und der verwendeten Parts schwankt sehr stark. Das geht vom billigen No-Name-Turbolader bis zum unharmonischen Mapping im nachgerüsteten Motorsteuergerät. Die Gage für einen Tuning-Profi, der sich die Modifikationen einmal anschaut und zur Not auch nachjustiert, ist gut angelegtes Geld. Generell sollte ein gewisses Budget für die Wiederherstellung und Pflege mit eingerechnet werden, wenn man sein Auto nicht bereits fertig vom Profi kauft.

Doch zunächst muss die Karosserie bei der Besichtigung überzeugen. Rost ist ein Problem bei der ersten Impreza-Generation; er taucht vor allem in den Radläufen, an den Wagenheberaufnahmen und am Unterboden auf – Letzteres speziell dann, wenn der Vorbesitzer den Allradler auf den Spuren von Colin McRae unsanft über Schotterpisten gepeitscht hat. Dann bleiben Steinschläge nicht aus, durch die im schlimmsten Fall Rost an unerwarteten Stellen auftritt. Überhaupt war der werksseitige Schutz am Unterboden eher dürrig, und es lohnt sich sehr, hier nachzubessern.

Fahrwerk und Bremsen sagen viel über den Pflegezustand oder das vorherige Leben aus. Die wenigsten Impreza dürften heute noch originale Fahrwerksbuchsen haben. Für knackiges Motorsport-Feeling steigen einige Besitzer auf PU-Buchsen um. Aber Vorsicht: Bei diesen leidet nicht nur der Fahrkomfort, viele sind für den Straßenverkehr gar nicht

eintragungsfähig. Die Tuning-Dokumentation sollte entsprechend vollständig sein und die Legalität bestätigen.

Das gilt auch für die Zulässigkeit der Scheinwerfer, wenn der Wunsch-WRX aus Japan oder dem Vereinigten Königreich stammt: Um eine Umrüstung der Lichtanlage auf Rechtsverkehr kommt man nicht herum.

### Seltene zum Sammeln

Ansonsten spulen die robusten Boxer fleißig Kilometer ab, sofern ihnen nicht wegen permanent sportlicher Gangart die Auspuffkrümmer reißen oder die Zylinderkopfdichtungen durchbrennen. Verbesserte Kühler und Ölkühler gehören daher bei verantwortungsbewussten Tunern zum Pflichtprogramm.

Das serienmäßige, etwas schwergängige Fünfgang-Schaltgetriebe macht eine moderate Kraftkur mit, verschleißt bei 400 PS aber entsprechend schnell. Enthusiasten rüsten gern auf das Sechsgang-Getriebe aus dem Nachfolger-WRX-STi um. Wer allerdings plant, seinen Impreza mit einem H-Kennzeichen zu adeln, könnte damit Probleme bekommen. Außerdem kennen die Preise für gute Fahrzeuge in den letzten Jahren nur eine Richtung: nach oben. Gerade unverbastelte Exemplare, die sehr selten sind, erzielen zuletzt immer höhere Preise, weshalb es sich lohnt, zweimal darüber nachzudenken, ob tiefgreifende Modifikationen wirklich nötig sind. Apropos Preise: Sammler kommen bei den vielen limitierten Sonderversionen auf ihre Kosten. Ein paar Bei-

## DIE PREISE

Die hier abgebildeten Preise bei Einführung für die WRX STi und Sondereditionen sind Umrechnungen aus Yen und Pfund zu damals aktuellen Wechselkursen.

Modell	Preis bei Einführung	heutige	mäßig
1.6 GL	27 590 DM	5200 €	900 €
1.8 GL	29 090 DM	5300 €	900 €
2.0 GL	35 090 DM	5500 €	1000 €
2.0 GT	49 490 DM	25 300 €	6900 €
WRX STi Ver. I	50 833 DM	29 500 €	8300 €
WRX STi Ver. II 555	42 846 DM	35 000 €	9500 €
Sports Wagon Gravel Ex.	38 462 DM	13 500 €	2800 €
WRX Type R V-Limited	46 586 DM	34 000 €	9200 €
22B-STi	76 923 DM	250 000 €	90 000 €
RB5	77 484 DM	26800 €	7400 €
S201-STi	77 818 DM	46 000 €	12 700 €
Prodrive P1	89 850 DM	42 000 €	11 300 €

Quelle: Classic-Analytics

spiele: der Impreza Prodrive P1 (1000 Stück) sowie der S201-STi (300 Stück) liegen im guten Zustand bereits über 40 000 Euro.

Die Rallye-Homologationsmodelle Type R V-Limited und Type RA V-Limited, von denen je 1000 Exemplare entstanden sind, kosten mittlerweile auch schon zwischen 30 000 und 40 000 Euro – wenn man denn überhaupt welche findet. Mit weitem Abstand ist bereits der 22B (424 Stück) mit seinem speziellen 2,2-Liter-Boxer-Motor enteilt. Der Zweitürer wird von Classic-Analytics auf etwa 250 000 Euro geschätzt, wechselte auf bringatrailer.com aber schon für umgerechnet 280 000 Euro den Besitzer. Ein echtes Sammlerstück also, aber nur für sehr wohlhabende Fans. ■

## Fazit



YOUNGTIMER-Redakteur Daniel Endref

Der erste Impreza ist ein Phänomen: Welche Baureihe kann schon sowohl Förster-Kombis als auch faszinierende **Rallye-Boliden** gleichermaßen bieten? Gerade Letztere haben das Image der kleinen japanischen Allrad-Marke Subaru nachhaltig geprägt. Die nach oben weisende Preisentwicklung der letzten Jahre trägt dem ebenfalls Rechnung.