

AUF DIE BÄUME, IHR AFFEN

Subaru baut Autos für Menschen, die ab und zu den Wald fegen – etwa Förster und Rallyefahrer. Der Impreza mutiert als GT Turbo vom Reisigbesen zum Hochdruckreiniger

[TEXT Karsten Rehmann FOTOS Wim Woeber, Subaru]

Lange bevor Großeltern die Überzeugung gewannen, es sei sicherer, ihre Enkel per SUV aus der Kita abzuholen, gab es zwei Käufergruppen für Allrad-Pkw auf der Welt: Menschen, die auf unbedingte Traktion angewiesen sind und solche, die den Vierradantrieb in erster Linie für eine stabile Psyche brauchen. Die inzwischen 70 Jahre alte Marke Subaru fand bei der zwei-

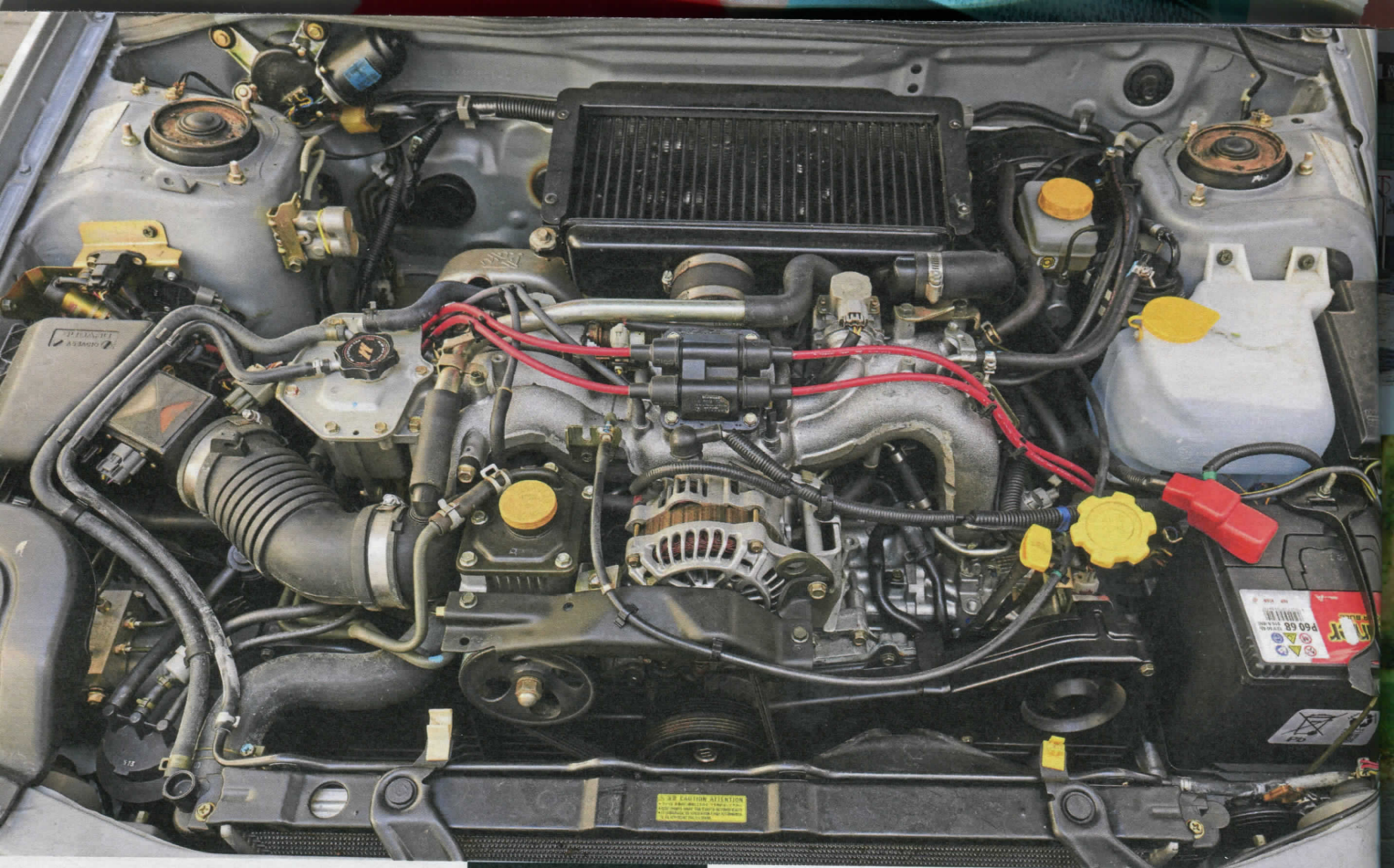
ten Klientel bis heute wenig Anklang, obwohl sie den Allrad längst zum Standardantrieb für ihre Pkw erklärt hat.

Allerdings vermeidet Subaru jedes Mitläufertum in Trendsegmenten, und das Markenprofil bleibt unkonturiert: Es gibt keine klare Typenhierarchie, dem Design fehlt ein Wiedererkennungswert, und manche Modellnamen klingen, als habe sich der Marketingchef beim Anblick des Serienmodells vor Schreck ver-



Ari Vatanen fegte 1993 mit Subaru bei der 1000-Seen-Rallye Finnlands Wälder





schluckt: „Levorg“. Im Hunsrück und in der Rhön hat die Marke hohe Marktanteile. Dort, wo mehr Menschen als Hasen und Igel wohnen, sieht man sie dagegen selten.

Das ist bedauerlich, denn wer Subaru nicht kennt, verpasst etwas. Gut, es fällt schwer, einen

MARKEN, DIE
EINEN **BOXER-
MOTOR** VER-
WENDEN, SIND
MARKANTER

Subaru von Weitem zu erkennen. Aber nach dem Einsteigen lässt sich fast jedes Modell der Marke sogar mit geschlossenen Augen identifizieren. Da ist dieses typische Geräusch, wenn die mit einem rahmenlosen Seitenfenster ausgestattete Fahrertür unter minimalem Kraftaufwand ins

Schloss fällt. Da sind dieses für europäische Nasen gewöhnungsbedürftige Odeur des Interieurs und die Klick-Klack-Präzision aller Hebel sowie Schalter, von denen die wichtigsten so streng nach japanischer Gewohnheit platziert sind, dass man sie blind findet. Da sind die knöchernen

Die Lufthutze in der Motorhaube führt der Turbo-Technik Frischluft zu und hilft, die Temperaturen im Motorraum zu kontrollieren



Der WM-Hattrick

Subaru stieg 1993 in die Rallye-WM ein und mischte auf Anhieb vorn mit. Der Schotte Colin McRae fuhr im Legacy RS bei der Schweden-Rallye auf Platz drei und gewann später die Rallye Neuseeland. Den ersten Sieg eines Impreza in der WM feierte Subaru 1994 bei der Rallye Akropolis mit Carlos Sainz. Dreimal in Folge, von 1995 bis 1997, gewann Subaru mit dem Impreza die Marken-WM; drei Werkspiloten sicherten sich den Fahrertitel: die Briten Colin McRae (1995) und Richard Burns (2001) sowie der Norweger Petter Solberg (2003).



Namensgeber einer 200er Sonder-Edition in England: Colin McRae

Weltmeister der Sondermodelle

Mit dem Gewinn der WM 1995 startete Subaru vor allem in England und Japan, aber auch auf Linkslenker-Märkten wie Italien, Schweiz, Frankreich, Deutschland und Benelux eine nicht abreißende Serie von Sondermodellen in limitierten Auflagen. Diese oft in sehr geringen Mengen verkauften Autos werden heute in originalgetreuem Zustand zu höheren Preisen gehandelt als die regulären „Basis“-Versionen GT Turbo und WRX bzw. WRX STI.



Weltmeister Nr. zwei für Subaru: Richard Burns, hier 2000 im 22B STI

Die blaue Mauritius: Impreza Coupé 22B STI

Subarus britischer Rallye-Spezialist Prodrive entschied 1996, die zweitürige Version des Impreza als Basis zu verwenden. 1998 wurde davon in Japan eine „wide body“-Variante mit ausgestellten Kotflügeln, großem Heckspoiler und 2,2-Liter-Motor samt 280 PS abgeleitet: Dieser unter seinem Modellcode „22B STI“ bekannte Impreza erreicht Verkaufspreise von 150.000 Euro und mehr.

Die Impreza-Bilanz: 46 WRC-Siege

Mit sechs WM-Titeln, 46 Siegen und 122 Podiumsplatzierungen in 193 Rallyes gehört der Subaru Impreza zu den erfolgreichsten Rallye-Werkswagen aller Zeiten.



Was kennzeichnet optisch einen Subaru? Darüber kann man lange nachdenken



Der Heckspoiler sieht aus wie Opas Einparkhilfe. Ab 1999 war er größer

Härte des Schalthebels, wenn im Stand der erste Gang eingelegt wird, und vor allem das Knurren aus dem Motorraum nach dem Start. Dazu gleich mehr. Verschrobenheit allein reicht natürlich nicht aus, um Faszination zu erzeugen. Mit seiner Mixtur aus japanischer Unauffälligkeit

und punktuell nachgerüstetem Sport-Zubehör stellt der Impreza GT Turbo Oldtimer-Ästheten auf eine harte Probe. Das „Momo“-Lenkrad und die vorderen Schalensitze mit „Durchreichen“ für die Vier-Punkt-Gurte deuten zwar auf ernsthafte Ambitionen hin. Die Schoko-

WERTENTWICKLUNG Noch gehört der Impreza GT Turbo zu den günstigen „Fan-Artikeln“. Die Werte gut erhaltener Autos klettern aber, weil der Bestand durch die Folgen schonungsloser Nutzung nun langsam sinkt.

MARKTLAGE¹

Zustand 2	13.800 €
Zustand 3	8600 €
Zustand 4	4600 €

Wertentwicklung ▲ steigend
¹Subaru Impreza 2.0 GT Turbo





Das gute „Momo“-Lenkrad gab es in Deutschland serienmäßig, die Tristesse der Armaturen nimmt man in Fahrt nicht mehr wahr

Auf Landstraßen ist er **eine Klasse für sich** und vielen Premium-Sportlern **klar überlegen**

ladenseite des Autos versteckt sich allerdings unter der Motorhaube.

Dort sitzt absolut mittig ein minutiös arrangierter Vierzylinder-Boxer mit vier Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder, Turbolader und Ladeluftkühler. Er schickt in dieser Version 211 PS paritätisch an beide Achsen. Der Motor liegt so tief und dicht am Schwerpunkt des Wagens, dass die mit einer 50:50-Kraftverteilung unweigerlich verbundene Tendenz zum Untersteuern sehr gering ausfällt. Deshalb folgt der Impreza selbst dann weiter mühelos dem Lenkeinschlag, wenn unbeholfenere Allrad-Pkw schon unbeeindruckt zum Kurvenaußenrand drängen.

Subaru baute parallel eine Vielzahl von Varianten mit 208, 220, 240, 260, 275 und 280 PS. Die Stärksten haben zwei Turbolader, verteilen 65 Prozent der Kraft an die Hinterachse und benötigen weniger als sechs Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h. Auf Landstraßen ist so ein Subaru jedem Premium-Sportler

mit Ausstattungs-Speck turmhoch überlegen und straft das Design Lügen – von wegen untalentierte.

Subaru gewann dreimal in Folge die Rallye-WM, ehe der Impreza GT hier auf den Markt kam. Aus seinem Holz sind Siegertypen geschnitten. Deshalb sollten Sie diesen „Staubwedel“ näher kennenlernen – auch dann, wenn Sie sich eher zu den Förstern als zu den Rallyefahrern zählen. Die besten Wälder für Probefahrten liegen im Hunsrück und in der Rhön, und wenn es Sie stört, dass der Impreza so aussieht, wie nur ein Subaru aussieht, schließen Sie einfach so lange die Augen, bis der Motor läuft. ■

+ *Begeisternde Fahrdynamik, charakterstarker Motor, robust und zuverlässig, gute Ersatzteilversorgung*

- *Unattraktives Design, schmaler Innenraum, hoher Verbrauch, im Originalzustand sehr selten*



Schmal geschnitten, aber angesichts der möglichen Kurventempi unverzichtbar: die Original-Schalensitze



Selbst das Idyll am Landgasthof wird vom Rallye-Weltmeister nicht gestört – hier am Kloster Langwaden bei Neuss

Wenn er im Hintergrund parkt, fällt der Impreza GT nicht weiter auf. Freunde des Understatements kommen damit zurecht



Technische Daten Subaru Impreza GT Turbo

ANTRIEB 4-Zylinder-Boxer, vorn längs; DOHC-Viertventiler; Turbolader, Ladeluftkühler; B x H: 92 x 75 mm; 1994 cm³; Verdichtung: 8,0; 154 kW/ 211 PS bei 5600/min; maximales Drehmoment: 290 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; permanenter Allradantrieb, zwei Visco-Sperren

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Karosserie, teilverzinkt; Radaufhängung vorn: Dreiecklenker, Federbeine, Stabilisator; hinten: Längs- und Querlenker, Federbeine; rundum Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; Bremsen: belüftete Scheiben, ABS; Reifen: 205/50 VR 16; Fegen: 7 x 16

ECKDATEN L/B/H: 4350/1690/1400 mm; Radstand: 2520 mm; 1235 kg leer; Baujahr: 1996 bis 2000; Stückzahl: k.A.; Preis (1998): 48.990 Mark

MESSWERTE ¹ **AUTO**

Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 6,3 s;
Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h;
Verbrauch: 14,3 l/100 km

¹ Messwerte für Kombi-Version aus AZ 4/98; Höchstgeschw.: Werksangabe

FAZIT Karsten Rehmann

Es steht im Grundgesetz der Oldtimerei: Marken, die Boxermotoren verwenden, bauen markantere Fahrzeuge als andere. Wir denken an BMW, VW und Porsche, aber auch an Panhard, Tatra und Tucker, und wir halten fest, dass sogar Alfa, Citroën und Lancia durch den Boxer an Profil gewannen. Subaru hörte wie Porsche nie mit dem Box-Sport auf und schuf meisterliche Topversionen. Ein Großserientyp wie dieser 25 Jahre alte Impreza GT kostet trotzdem nicht die Welt. Seine harmlose Erscheinung macht ihn zum Underdog par excellence: schmal, leicht, wendig, traktions- und charakterstark und so druckvoll, dass du auf kurvigen Landstraßen mehr Spaß hast als in 99 Prozent aller Viertürer, denen du unterwegs begegnest.