

Subaru Impreza GT

Was für ein Tier! Mit Nüstern, Narben und Warzen wie ein Saurier. Dieses Gesicht kann nur eine Mutter lieben. Oder jeder, der den Impreza erlebt hat. Der Subaru besticht durch pure Leistung. Danach sieht er gar nicht aus. Vor allem das biedere Stufenheck täuscht Unbedarfte, und sein Boxer schüttelt sich leicht unbeholfen im Stand. Vorsicht, Falle! Hier lauert ein scharfes Schwert, das blitzschnell allen anderen davonrennt. Das sind die Rallye-Gene, mit denen Subaru WM-Titel abräumte: ein Turbo, der einfach immer drückt, ohne Loch und ohne Kick, ein Allrad zur sanften Vollstreckung von 211 PS und riesige Schalensitze, damit man sich nicht fühlt wie in einer Einbauküche. Denn innen halten die Japaner sich sehr an rennmäßige Sachlichkeit – aber bitte, wenn's denn spart: Für 49 490 Mark gibt es keinen schärferen Abräumer. Dann liebt man auch dieses Gesicht.



Technische Daten Vierzylinder-Boxermotor • Turbolader mit Ladeluftkühler • vier Ventile pro Zylinder • Kat • Hubraum 1994 cm³ • Bohrung x Hub 92,0 x 75,0 mm • Verd. 8,0:1 • 155 kW (211 PS) bei 5600/min • max. Drehmoment 290 Nm bei 4000/min • elektron. Benzineinspritzung • Fünfgang • Allradantrieb • Einzelradaufhängung • Scheibenbremsen, vorn innenbel. • ABS • Reifen 205/50 R 16 V • Kofferraum 353 l • Tank 60 l • L/B/H 4340/1690/1400 mm • Leergewicht 1280 kg • Zuladung 470 kg



Glotzende Nebelscheinwerfer, goldfarbene Felgen – der Impreza läßt anscheinend keine Peinlichkeiten aus. Bis dieses Tier sich überall Respekt herausfährt. Dann traut der Fahrer sich auch auf den Boulevard

Spaß-Wertung	BMW	Fiat	Honda	Mazda	Seat	Subaru
Dynamik*	7	2	9	8	4	10
Lenkung	9	3	6	9	6	8
Optik	4	10	2	7	4	7
Schaltung	8	0	8	10	4	4
Sitze	7	0	10	5	3	9
Sound	7	1	10	2	6	8

Punkte von 0 (ungenügend) bis 10 (sehr gut), * inkl. Handling, Speed, Sportlichkeit

zer Dreieck glatt zu machen. Die wirkliche Sportschau beginnt im BMW, der sich auch auf der Rennstrecke gut anfühlt: Ob Bremsen, Schalten oder Tonlage des Sechсers – du spürst, daß die Bayern an alles gedacht haben, um das Erlebnis des Fahrens noch prickelnder zu würzen. Ohne dabei in kompromißlose Extreme zu verfallen wie die Japaner. Der Integra ist hart, laut, unverschämt schnell, und du mußt deinem Nachbarn den

Spoiler erklären. Aber jeder Montag wird wieder ein Erlebnis, wie im Subaru. Dieses sanfte Schwert schlägt alle fünf (und viele Größere) mit schierer Power. Und das Gesicht? Führt man sich schön. Der Mazda schließlich genießt den Roadster-Bonus: An der frischen Luft wird die Vernunft bekanntlich hemmungslos verblasen. Und darum geht es doch schließlich. Ruhig und leise werden wir noch früh genug. **JOACHIM STAAT**



Viel Landschaft, keine Mittellinie und Tribünen, auf denen das Gras wächst: die Kulisse von gestern, um am Schleizer Dreieck den ewig jungen Spaß neu zu erfahren

Testwerte	BMW	Fiat	Honda	Mazda	Seat	Subaru
Leistung						
0–100 km/h	8,0 s	15,6 s	6,8 s	8,7 s	8,8 s	6,0 s
Höchstgeschwindigkeit*	230	150	233	205	215	231
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m	47,0 m	36,7 m	37,8 m	38,0 m	38,9 m
Testverbrauch (l/100 km)	10,4 S	7,3 S	10,8 SP	10,5 S	10,0 S	13,5 S
Preis	49 400	17 640	46 865	42 690	34 490	49 490

* Werksangaben, Preise in Mark