

## Subaru Impreza (1993 - 2003)

### Krachtvoer

Autotest | Wat is er leuker dan een Subaru Impreza WRX met 218 pk? Een Subaru Impreza WRX met 245 pk natuurlijk! Dus toen Subaru de testauto van een half jaar geleden opnieuw aanbood, maar nu met "ProDrive Performance Package", was het "ja" al uitgesproken voordat de verkoper van Subaru zijn zin kon afmaken. Het roofdier gaat opnieuw op jacht, maar nu met een nóg grotere honger dan voorheen.

Het ProDrive pakket is in essentie een aanpassing aan het motormanagement (chiptuning) om het toch al niet mis te verstane vermogen van 218 pk van de snelste uitvoering van de Subaru Impreza te vergroten tot 245 pk. Het maximum koppel is gegroeid van 292 Nm tot 353 Nm. De toename wordt onder andere gerealiseerd door de maximale turbodruk te vergroten van 0,7 naar 1,3 bar. Daarom maakt een nieuwe verbinding tussen de turbo en de intercooler deel uit van het pakket. Een aangepast midden- en eindstuk van de uitlaat zorgen er voor dat de krachtbron beter uitademt en de juiste tegendruk heeft om optimale prestaties te leveren. Het laatste deel van de uitlaat bestaat niet langer uit twee dikke pijpen, maar uit één dubbeldikke. De Impreza WRX ProDrive is tenslotte herkenbaar aan aangepaste koplampen. Het ProDrive pakket is leverbaar op het laatste model Impreza WRX en kost 2800 euro. De fabrieksgarantie van drie jaar op de auto blijft daarbij gewaarborgd.

In de wetenschap waartoe de WRX tijdens de vorige test in staat was, geeft de aangepaste Impreza niet het gevoel dat er zomaar een proefrit begint, maar heeft de bestuurder het idee ingesnoerd in een beest op de openbare weg losgelaten te worden. De diepe stevige kuipstoelen en de actieve positie achter het stuur versterken dat gevoel. De perfecte zit en de herinnering aan de vorige testrit maken de WRX al opwindend zonder een kilometer te hebben gereden. Nadat de motor is gestart klinkt een diepe grom uit de nieuwe sportuitlaat. Het gas wordt stevig ingedrukt en wanneer het wordt losgelaten schudt de hele auto. Bij stationair toerental is een lichte trilling van de motor door de hele auto voelbaar. Dit is serieus ijzer.



### Op jacht

Alhoewel zowel binnen als buiten de auto niemand het indrukwekkende motorgeluid kan ontgaan, is het extra vermogen niet direct merkbaar. Evenals de "gewone" Impreza WRX is de auto kalm en dociel zolang deze niet wordt geprovoceerd. De schakelwegen zijn kort en iedere versnelling is trefzeker in te leggen waarbij de auto kalm en gemakkelijk is te rijden in stadsverkeer. Wel valt op dat de motor iets minder mooi rondloopt dan voorheen. Vooral in het toereengebied van 2000 tot 2500 toeren mist de rust en souplesse die de auto de vorige keer toonde. Subaru heeft voor de standaard Impreza WRX een karakter gekozen dat zich laat omschrijven als: "een gewone auto met buitengewone capaciteiten".

Met het ProDrive-pakket is een kleine concessie gedaan aan dat gewone gedrag ten gunste van nog brutaler gedrag wanneer dat wordt gevraagd.

Genoeg beschaafde woorden? Dan is het tijd om het extra vermogen aan te spreken en de mede weggebruikers de achterkant van deze WRX ProDrive te laten zien. In eerste instantie is dit roofdier op krachtvoer ook op de buitenweg nog steeds een hanteerbare auto, maar de geringste beroering van het gas geeft aan dat de WRX gretiger is dan voorheen. De Impreza is onwillekeurig sneller dan het overige verkeer, een nerveuze sportwagen is het nog steeds niet. De uitlaatroffel van de boxermotor is ook bij hoge snelheden nadrukkelijk hoorbaar en nodigt uit tot toeren maken. Wie daar eenmaal gehoor aan geeft, wordt getrakteerd op een acceleratie die zijn gelijke alleen kent in exotische sportwagens met nog exotischer prijskaartjes.

Op zijn jachtterrein besluipt de WRX zijn prooi behoedzaam met "slechts" 120 km/u, om in de derde versnelling toe te slaan met een brutaliteit waar geen GTi of GSi tegen op is gewassen. Enkele stevig gemotoriseerde zakensedans proberen nog wat plaagstootjes uit te delen, maar ze zijn geen partij voor de 245 paardekrachten die los komen als de Impreza Prodrive zijn tanden laat zien. Het geluid is daarbij zo hevig dat de testrijder helemaal op gaat in de sensatie. Honderdtwintig, honderddertig, honderdveertig, honderdvijftig, schakelen, honderdzesstig, honderdzevenstig, honderdtachtig. De snelheden verschijnen sneller op de meter dan de lezer ze kan uitspreken! Het grote verschil met de standaard Impreza WRX is duidelijk: dit beest op krachtvoer bijt niet alleen toe, het bijt ook door.



## Krachts-explosie

De tussenacceleraties op de snelweg verbleken echter bij de krachtsexplosie die hoort bij de sprint van 0 naar 100 km/u. De chiptuning heeft niet alleen als gevolg dat bij het piekvermogen meer kracht loskomt, de motor is ook gretiger geworden. De krachtbron laat zich sneller en gemakkelijker in de toeren jagen dan voorheen, waardoor de hele auto levendiger en agressiever lijkt. Een sprint vanuit stilstand is zo hevig, dat het niet alleen het overige verkeer doet stokken van verbazing, maar ook de testrijder moet even slikken bij het loslaten van zoveel geweld. Het eerste verzet schiet de Impreza als uit een katapult af, waarna de tweede versnelling genadeloos doorbijt tot iedere maximumsnelheid die op de Nederlandse wegen is toegestaan.

Om nog een schepje bovenop dit spektakel te doen, wordt de sprint herhaald op een bochtige weg. Dankzij Subaru's vierwielaandrijving, heeft de auto geen neiging om rechtdoor te gaan, maar accelereert de gehele auto ongehoord snel en tegelijkertijd veilig door een bocht. Het beest is helemaal op dreef, de motor brult het door de nieuwe uitlaat uit van genoeg, de vierwielaandrijving is in zijn element in haast onmogelijke bochten en de bestuurder prompt meer adrenaline door de aderen dan de motor kostbaar Euro 98 consumeert. "Even vlot invoegen" op een klaverblad kost een kleine zes seconden, waarna de bestuurder op de snelweg direct van de tweede naar de vijfde versnelling kan doorschakelen om vervolgens kalm met de verkeersstroom mee te gaan.

warmgehouden (Ivo Kroone). ■

Na deze hernieuwde kennismaking weet de Impreza meer te overtuigen dan ooit. Nu is ook duidelijk waarom dit jongensspeeltje (meisjesspeeltje?) zo in de smaak valt bij Amerikaanse bladen en daar al diverse prijzen in de wacht heeft gesleept. Alhoewel dit roofdier het van pure schoonheid nog steeds niet moet hebben (misschien een betere fotograaf zoeken?) is het wel een eerste klas entertainer die ongekend hard en gemeen kan toeslaan. Ondanks het flamboyante uiterlijk kan dit roofdier zich nog steeds keurig en braaf voordoen, maar wie het leert kennen weet dat dit beest zich wel moet inspannen om manieren te tonen. Daarom roept Autozine de Subaru Impreza WRX ProDrive hierbij uit tot huisdier -pardon- roofdier van het jaar.

## Conclusie

Na een allerminst vrijwillige scheiding van ongeveer een half jaar, is deze hernieuwde kennismaking intenser en spannender dan ooit tevoren. De afgelopen periode van rust heeft de Subaru Impreza goed gedaan. Het chiptunen heeft niet "zomaar" 30 pk toegevoegd, maar heeft het hele karakter van de auto veranderd. Dat komt terug in een snellere en heviger reactie op het gas met als gevolg nog meer voldoening bij nog bloedstollender prestaties. Het krachtvoer geeft de Impreza WRX een sterker karakter en maakt het roofdier begeerlijker dan voorheen. "Spelen" met de standaard Impreza WRX was spannend, het brute geweld waartoe de ProDrive versie in staat is maakt het nu ronduit spectaculair.

Daarmee blijft de Subaru Impreza WRX de meest opwindende en tegelijkertijd meest praktische sportwagen zonder in de prijsklasse van de echte exoten te vallen. Wie dit beest in bezit heeft zal zich zielsgelukkig prijzen, wie er slechts tijdelijk van heeft mogen genieten zal er altijd naar terug verlangen. Dus rest de vraag: moet het een snelle of een obsceen snelle Impreza worden? Want met het ProDrive pakket behoort ook dit laatste tot de mogelijkheden. Ook voor andere redenen dan het ProDrive pakket is de Impreza altijd welkom op de redactie, waar nog steeds een ereplaats wordt



## Specificaties

### Subaru Impreza (1993 - 2003) 2.0 WRX ProDrive

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	441 x 173 x 144 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.295 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	401 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	245 pk @ 6300 tpm
Koppel	353 Nm @ 4750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,2 sec.
Topsnelheid	245 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 38.695,-
Prijs instapmodel	€ 19.476,-