

Subaru Impreza (1993 - 2003)

Regenracer

Autotest | Wie Subaru denkt, denkt Impreza. En wie Impreza denkt, denkt automatisch aan het topmodel waarmee het merk zoveel succes behaalt in de racerij. Dankzij die ervaring zet Subaru met de Impreza WRX niet alleen een indrukwekkende, maar ook nog eens een heel betaalbare sportwagen neer. Is de Subaru Impreza WRX de haalbare jongensdroom?

Het is grijs en grauw buiten. Het ochtendgloren is nog niet helemaal doorgebroken en zware regenval belemmert het zicht op de snelweg. Dit is waar de Subaru Impreza WRX zich het lekkerst bij voelt. De testrit is begonnen en de WRX heeft trek in ontbijt. Uit de regen doemt een iets bedaagde vuurrode Porsche op. De Subaru schakelt terug en met een magistraal geluid van de boxermotor lanceert de auto zich vastberaden in de richting van de prooi. De Porsche sribbelt wat tegen, maar is er al snel achter dat het onder deze barre omstandigheden een verloren strijd is en geeft op. Hap, slik, dat was het ontbijt.

Alsof het lot er mee speelt duikt niet veel later een Ferrari 456 op de linker rijstrook op. Alhoewel dat geen geheel onmogelijke uitdaging vormt, gaat de Subaru de strijd niet aan. De WRX heeft immers net ontbeten. Bovendien heeft Subaru de WRX gemaakt om het grootste aantal paardekrachten per gulden te bieden, maar daaraan zit een grens.

All Wheel Drive

Het geheim van Subaru zal inmiddels genoegzaam bekend zijn. Ook de Impreza WRX is voorzien van vierwielaandrijving en kan de kracht van de motor daarom optimaal kwijt. De auto had daarom wel degelijk kans gemaakt om, onder deze omstandigheden, een auto als de Ferrari 456 te snel af te zijn.

Maar eerst naar de motor. Dat is een 218 pk sterke 2-liter 4-cilinder boxermotor met turbo en intercooler. Daarmee is de Impreza bij normaal gebruik een brave gezinsauto zonder gemene trekjes die zich prima leent

voor boodschappen en woonwerkverkeer. Als iets meer gas wordt gegeven, haalt de auto met het grootste gemak van de wereld het overige verkeer in. Dat is vooral handig om lastige GTi'tjes op hun nummer te zetten; en er hoeft niet eens voor worden teruggeschakeld. Wanneer even gas bij wordt gegeven, laat de boxermotor zich opnieuw horen en verorbert de WRX ze als lichte snack tussendoor.

Echt spannend wordt het als de motor tussen de 4000 en 6000 toeren mag draaien en het volle vermogen los komt. Dan is het zaak het stuurwiel met twee handen vast te houden en ver, heel ver, vooruit te kijken. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt zo snel geklaard dat de Subaru letterlijk al bij het volgende verkeerslicht staat als het overige verkeer de vorige kruising net goed-en-wel is overgestoken.

Terwijl de WRX gretig in de toeren klimt en de versnellingen rap na elkaar worden ingelegd, verdwijnt het achterop komende verkeer als stipjes in de binnenspiegel. 6,2 seconden later staat de 100 km/u op de teller. Of het nou gaat om een sprint van 80 naar 120 km/u of een sprint van 200 naar 240 km/u, de motor blijft presteren en de sensatie blijft boeien. Tegenover iedere liter benzine die door de aderen van de (zeer dorstige) turbomotor gaat, staat minimaal een liter adrenaline bij de bestuurder.



Met de 218 pk die de Subaru-motor levert, levert de Impreza de meeste paardekrachten per gulden van alle leverbare sportwagens. Dat is een belangrijk argument bij de aanschaf van de auto, maar het is niet het sterkste punt van de Impreza. Zoals bij iedere Subaru ligt de echte kracht van de WRX in de vierwielaandrijving (AWD).

Dankzij de vierwielaandrijving wordt de beschikbare kracht over het oppervlak van vier wielen verdeeld en heeft de Subaru meer grip dan menig soortgenoot. In de praktijk betekent dat dat de Subaru onder de juiste omstandigheden gerenommeerde sportwagens te snel af is. Het betekent ook dat de auto een superieure wegligging heeft die, net als bij alle andere Subaru's, in eerste instantie vooral de veiligheid dient.



Gecombineerd met het motorvermogen van de WRX zijn de mogelijkheden van all wheel drive ronduit verbluffend. Een klaverblad waarop een adviessnelheid van 50 km/u geldt, kan rustig met het dubbele worden genomen zonder een centje pijn. Wie de auto goed aanvoelt, merkt dat het onderstel er absoluut niet van onder de indruk is. Sterker nog, het is mogelijk rustig gas bij te geven totdat de limiet in zicht komt. Dan beginnen alle vier de banden te piepen en is de grens, in geval van deze bocht, bij 140 km/u bereikt.

In de regen liggen de snelheden uiteraard lager, maar juist dan is de sensatie ongeëvenaard en het voordeel ten opzichte van andere sportwagens overweldigend. Bij hoge snelheden voelt de bestuurder hoe de banden de grip verliezen en hoe de vierwielaandrijving de auto tegelijkertijd prachtig in het juiste spoor weet te houden. Wie een groot hart heeft geeft dan nog eens extra gas en lijkt de natuurwetten te tarten. Opnieuw is de Subaru in de regen het snelste projectiel op de weg. Nadat de WRX nog een Barchetta en een tweetal Calibra's verorbert als lunch, is het tijd voor een tussenstop en kan het roofdier eens rustig van buiten worden bekeken.

Vormgeving?

De nieuwe Impreza is zonder twijfel creatief vormgegeven. Het lijkt alleen alsof ieder onderdeel door een afzonderlijke ontwerpfdeling is gemaakt en niemand het geheel heeft bekeken voordat de auto in productie ging. Dankzij de extra spoilerset van de

testauto, zijn de breedstralers groter dan de koplampen en kijkt de auto tegelijkertijd verwilderd en verward met acht ogen de wereld in. Mooi of lelijk, iedereen maakt ruimte op de linker rijbaan als dit gevaarte nadert! De vele skirts en spoilers maken duidelijk dat het hier om een roofdier gaat, hetgeen garant staat voor de nodige prangende blikken van de overige weggebruikers.

Ook in het interieur lijken diverse vormgevers zonder enige vorm van coördinatie tot een eindresultaat te zijn gekomen. Het Momo stuurwiel is fraai maar past qua kleur en materiaal net niet bij het dashboard, dat op zijn beurt weer net niet bij de middenconsole past. Gelukkig laat het geheel op het gebied van ergonomie niets te wensen over. Alle knoppen en hendels zijn logisch ingedeeld zodat de diverse functies zich gemakkelijk en intuïtief laten bedienen. De keiharde kuipstoelen dwingen de bestuurder bovendien in een actieve zitpositie zodat maximale controle over de auto is gegarandeerd. Zelfs zonder een meter gereden te hebben geven de stand van de stoelen, het stuur en de pedalen de bestuurder het gevoel heer-en-meester over de WRX te zijn.

Ondanks dit alles is de Impreza WRX niet alleen bedoeld als een pure raceauto. Zo is de toerenteller niet centraal geplaatst en heeft de auto geen close-ratio versnellingsbak. Het onderstel is weliswaar spijkerhard geveerd, maar weet kleine oneffenheden toch netjes op te vangen. Dat maakt de auto soms minder sensationeel (sommige minder snelle auto's geven een grotere snelheidssensatie) maar maakt de auto ook bruikbaar. Juist door het ontbreken van een close-ratio versnellingsbak kan schakellui en zuinig worden gereden en juist door het overlaten van enig comfort is de auto niet vermoeiend op lange afstanden. Juist dit compromis houdt de WRX aangenaam. Wanneer gewenst komt een roofdier met een ongekende brutaliteit los, maar wanneer de honger van bestuurder danwel auto is gestild, is de Subaru Impreza WRX degelijk, functioneel en heel veilig vervoer.

Conclusie

Een pure sportwagen is iets sneller, iets leuker en volgens velen beduidend fraaier. Maar een echte

sportwagen vraagt ook vele concessies. Een echte sportwagen biedt een minimum aan bagageruimte, geeft ruimte aan slechts twee personen en is lang niet overal met een gerust hart te parkeren. Wie geen geld heeft voor een "sportwagentje er bij" moet een keuze maken. De Subaru Impreza is niet vermoeiend, blijft leuk, biedt een behoorlijk comfort, is zeer praktisch en is onder alle omstandigheden bloedstollend snel. Als de gulden maar één keer aan een sportwagen kan worden uitgegeven dan het liefst aan de Subaru Impreza WRX (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Subaru Impreza (1993 - 2003) 2.0 WRX

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	441 x 173 x 144 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.340 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	218 pk @ 5600 tpm
Koppel	292 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,2 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	10,2 l / 100 km
Verbruik stad	14,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 30.670,-
Prijs instapmodel	€ 19.476,-