



Subaru Impreza (2005 - 2007)

Sneller dan een Impreza

Autotest | Lucky Luke schiet sneller dan zijn eigen schaduw. Speedy Gonzales is de snelste muis van Mexico. De Space Shuttle is het snelste voertuig dat de mens ooit heeft ontwikkeld. Wetenschappers beweren dat de snelheid van het licht niet is te overtreffen. Maar het valt allemaal in het niets nu Subaru de Impreza heeft vernieuwd. De auto is sneller geworden. En niet zo'n beetje ook.

Plaats voor de lancering van de vernieuwde Impreza (het woord "presentatie" is hier minder geschikt) is een dorpje in de buurt van de Duitse grens. Schitteren doet de Impreza ook na de facelift nog steeds niet, want de vormgevers van Subaru hebben op z'n zachtst gezegd een heel eigen kijk op schoonheid. Snel instappen dus om te schitteren op de Duitse Autobahn.

WRX

De rit naar Duitsland is een kleine 20 km, maar het voelt als een tergend lange afstand. De testauto is de snelste uitvoering op het programma en de testrijder kan niet wachten om die eens stevig aan de tand te voelen. Het belangrijkste nieuws van de recente opfrisbeurt is namelijk dat alle motoren zijn opgewaardeerd. De eenvoudigste Impreza is nu voorzien van een 2-liter motor, de snelle "WRX"-uitvoeringen doen het voortaan met 2.5-liter. De gewone WRX is nu goed voor 230 pk, de hier gereden "WRX STi" levert 280 paardenkrachten.



Het verschil tussen de motoren van de "WRX" en "WRX STi" is onder andere de sterkere constructie. Het motormanagement van de STi levert meer vermogen en dankzij de stevige behuizing is de STi toch even betrouwbaar. Daarbij is de turbo van de STi groter en dat is direct te merken en te horen. Als deze krachtigste Impreza kalm met de verkeersstroom meekabbelt, zijn onrustige fluitende en suizende geluiden onder de motorkap waarneembaar. Daarbij heeft de bestuurder continu het idee dat er een motorfiets pal achter de auto rijdt, maar dat is het geluid van de eigen uitlaat.

Het bouwt de spanning op voor wat moet gaan komen. Voorlopig rijdt de WRX STi braaf mee in colonne met het overige verkeer. De auto is bij gewoon gebruik niet bijzonder nerveus of agressief en leent zich in tegenstelling tot pure sportwagens prima voor woon-werk verkeer.



Cockpit

Het is een mooie kans om, zij het ongeduldig, de nieuwe cockpit te bestuderen. In tegenstelling tot het exterieur, is het nieuwe interieur wel een stap vooruit. Met iedere nieuwe generatie wordt het dashboard van de Impreza harmonieuzer. Daarmee staat de Impreza nu eindelijk op hetzelfde niveau als de gemiddelde moderne Japanner.

Toch zijn er in de WRX STi een aantal zaken te vinden die menigeen niet zo snel in de gemiddelde auto zal tegenkomen. In de middenconsole is een tweetal knoppen te vinden om het karakter van het centrale differentieel te regelen. Daarmee kan de WRX-piloot naar eigen inzicht meer grip op de voor- of de achterwielen krijgen. Ook niet alledaags is de knop om koud water op de intercooler te spuiten voor een kortstondige extra boost.

Eindelijk, het bord "Bundesrepublik Deutschland 1 KM" verschijnt. Het comfort van de zesde versnelling wordt ingeruild voor de alertheid van het vierde verzet, waarop de naald van de toerenteller ogenblikkelijk op scherp staat. Nog even met 100 km/u

langs de grenspost. Wachten op het bord "einde 100 km/u" en dan ... een ongegeneerde en haast ongekende krachtsexplosie! Met meer agressie dan een heel garnizoen voetbalsupporters in het vak van de tegenpartij maakt de Impreza snelheid. Er lijkt geen einde aan het geweld in het vooronder te komen en het landschap trekt met onwerkelijke snelheid voorbij. De enige beperking lijkt het lef van de testrijder.

Bij ruim 230 km/u houdt de auto in en begint een rood lampje te knipperen. Is de limiet bereikt? Nee, de elektronica wijst er fijntjes op dat het tijd is om te schakelen. Ook in de hoogste versnelling is de acceleratie haast cartoonesk als de Impreza opnieuw vastberaden begint te versnellen alsof 230 km/u nog wandeltempo was! Het gaat genadeloos door tot de naald van de snelheidsmeter iets voorbij het einde van de schaalverdeling is.



Het feest houdt bij ruim 265 km/u op de teller op (Subaru geeft een top van 255 km/u op), maar ook dan houdt de Impreza het tempo verbeterd vast om op 250 km/u begrensde "dikke Duitsers" met het schaamrood op de kaken ruimte te laten maken. Zij gaan niet alleen opzij omdat de Impreza niet wordt geremd door een begrenzer, ook de verdwaasde blik van twee Xenon-koplampen omhuld door een woud van spoilers draagt een duidelijke boodschap uit.

All Wheel Drive

Toch is de onstuitbare rechtuitsnelheid slechts de helft van het WRX-recept. Bovendien is hiervoor een uitstapje naar Duitsland vereist (en was de tank na 150

km rijden half leeg). Ook buiten Duitsland zijn er bochten. Juist daar toont de Impreza ongeacht het motorvermogen de echte kracht.

Zoals iedere Subaru is de Impreza voorzien van vierwielaandrijving (vandaar het eerder genoemde regelbare centrale differentieel). Terwijl een voor- of achterwielaangedreven auto nauwelijks bestuurbaar is als de aandrijvende wielen de grip verliezen, drijven bij Subaru alle wielen de auto aan en ligt de limiet daarom veel verder. Daarbij ligt bij iedere Impreza, dankzij onder andere de constructie van de motor, het gewicht zo laag mogelijk om de wegligging nog beter te maken. Bij deze STi zijn zelfs de schokbrekers op z'n kop gemonteerd om het "afgeveerde gewicht" zo laag mogelijk bij het wegdek te krijgen. Ook in de basismodellen is veel van deze opzet terug te vinden en daarom biedt iedere Impreza veel veiligheid. Voor de snelle Impreza's betekent het bovendien cabriolonen die de natuurwetten tarten.

Met de ervaring van eerdere testritten met de Impreza WRX in het achterhoofd, wordt de eerste bocht al beduidend vlotter ingezet dan met menig andere testauto. De reactie van de WRX is echter lauwtjes, alsof het mechaniek de bestuurder duidelijk wil maken nog lang niet onder de indruk te zijn. Dit kan veel harder, dus iedere volgende bocht gaat veel harder. Uiteindelijk wordt de bestuurder door de G-krachten bijna uit de iets te zachte sportstoel geslingerd, maar de Impreza blijft vlak als een strijkplank op de weg liggen.

Puur in getallen uitgedrukt zijn er snellere auto's te koop dan de Impreza WRX STi, zij het met een prijskaartje dat minstens het dubbele aangeeft. Getallen zeggen echter niets over de wegligging of de rijervaring. De sensatie, overmacht en het brute karakter van de vernieuwde WRX STi zijn en blijven daarom onovertroffen.



Conclusie

Het was even slikken toen Subaru aankondigde dat de Impreza vernieuwd is. De eerste reden daarvoor is dat de vormgeving na vele generaties Impreza nog steeds "niet alledaags" is. Maar de belangrijkste reden is dat de Impreza nóg sneller is geworden. De gewone uitvoeringen (voor de foto's is een WRX "niet STi" gebruikt) zijn volwassen en geraffineerder geworden, wat de Impreza nog geschikter maakt als snelle, praktische en vooral zeer veilige sedan voor dagelijks gebruik.

Wat Subaru met de WRX STi heeft gedaan is stuitend. Deze rally-auto voor de openbare weg levert nog meer vermogen, nog meer sensatie en laat de adrenaline nog harder vloeien dan voorheen. Wat is er sneller dan een Impreza? De vernieuwde Impreza natuurlijk! (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Subaru Impreza (2005 - 2007) 2.5 WRX STi

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	447 x 174 x 144 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.470 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	395 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2457 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	280 pk @ 5600 tpm
Koppel	392 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,4 sec.
Topsnelheid	255 km/u
Verbruik gemiddeld	10,9 l / 100 km
Verbruik stad	15,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	257 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.285,-
Prijs instapmodel	€ 21.130,-