



Subaru Impreza Plus

Precies hetzelfde, maar dan anders

Autotest | Bij het horen van de naam "Impreza" denkt menigeen meteen aan de supersnelle WRX-uitvoering. Maar de Subaru Impreza is ook leverbaar in kalme uitvoeringen. Ook zonder rally-techniek is de Impreza een auto die zich goed weet te onderscheiden van de concurrentie. Daarom een test van de nieuwe basis-uitvoering: de Impreza 1.5.

De Subaru Impreza WRX STi is niet de allersnelste of allersterkste auto die ooit door Autozine is getest. Maar de Impreza WRX staat wel in het geheugen gegrift als de meest brute en intimiderende testauto ooit.

Het contrast met de beschaafde Impreza 1.5 liter stationcar is daarom groot. De startmotor heeft een iel en bijna zielig geluid, daarna klinkt de heerlijke vertrouwde roffel van een boxermotor. Ook de basis Impreza is een echte Subaru met echte Subaru-techniek.

Boxer

De 1.5 liter viercilinder boxermotor zonder turbo, bewijst dat de Impreza ook een prettige auto is zonder een overdosis aan vermogen. De nieuwe basismotor is goed voor 105 pk / 142 Nm en dat is in de praktijk voldoende. In de stad is de Impreza vlot, levendig en redelijk stil.



De motor heeft echter moeite om de airconditioning van vermogen te voorzien, want rijden met inschakelde klimaatcontrole betekent regelmatig schokken door de aandrijflijn. Daarnaast valt op dat de achteruit zich regelmatig alleen met een krakend geluid laat inleggen.

Op de buitenweg is het motorvermogen voldoende om vlot in te voegen en veilig in te halen. Ook op de snelweg voelt deze eenvoudigste Impreza zich goed thuis, maar hier is de reserve al snel uitgeput. De acceleratie van 100 naar 120 km/u verloopt in de vijfde versnelling ronduit traag en dus is het regelmatig nodig om terug te schakelen.



Rally

In de wegligging is de verwantschap met de rally Impreza merkbaar, want ook dit alledaagse exemplaar kan desnoods gehoekt een bocht om. Het kleine stuurwiel ligt prettig in de hand, de auto laat zich goed aanvoelen en de wegligging is simpelweg subliem. De moed van de gemiddelde bestuurder is beduidend eerder op dan de grip van deze voordelige stationcar. Met andere woorden: dit is een uitzonderlijk veilige auto die voorkomt, waar andere auto's terugvallen op airbags en kreukelzones.

Dat is te danken aan Subaru's symmetrische vierwielaandrijving. Dit systeem gaat beduidend verder dan het simpelweg verdelen van de aandrijfkracht over vier wielen en dat is te merken. De Impreza behoudt niet alleen onder alle omstandigheden maximale grip, maar blijft ook uitstekend bestuurbaar en controleerbaar. Tenminste: onder bijna alle omstandigheden, want bij volle belading is het onderstel onaangenaam zacht en wordt de wegligging iets minder goed.

Naast "All Wheel Drive" is deze Impreza Plus voorzien van een andere kenmerkende Subaru-voorziening: lage gearing. De testauto heeft onder de eerste

versnelling extra verzetten die de auto nog sterker maken. Zie het als een half en een kwart; supertrage maar extreem sterke versnellingen. Dankzij deze voorziening mag deze Impreza ondanks de relatief lichte motor een aanhanger van maximaal 1.500 kg trekken; een absoluut record in deze klasse.



De lage gearing maakt het mogelijk dergelijke aanhangers probleemloos te trekken, vierwielaandrijving garandeert dat de auto onder alle omstandigheden veilig het spoor volgt. De keerzijde van dit alles is een hoog verbruik, want ondanks de niet meer dan gemiddelde prestaties is het verbruik fors. Een dieselmotor staat bij Subaru helaas nog steeds niet op het programma.

Interieur

De Impreza is al vele jaren op de markt en wordt met talloze facelifts bij de tijd gehouden. De auto is tussentijds nooit geheel opnieuw ontworpen en dat is inmiddels te merken. Een nieuw front en een harmonieuzer dashboard verhullen niet dat de auto al vele jaren meedraait.

Gezien de prijs komt de hier gereden "Comfort"-uitvoering niets tekort. De testauto is voorzien van elektrisch verwarmbare voorstoelen, elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter, een regensensor, centrale portiervergrendeling en een klimaatcontrolesysteem.

Het interieur kent een paar kleine missers. De

verklikkerlichtjes in de knoppen van de klimaatregeling zijn bij volle zon nauwelijks zichtbaar en dat is lastig. De radio CD-speler weet geen raad met mp3 (van CD danwel via een externe aansluiting).

Plus

De ruimte voor- en achterin is voldoende. Lange bestuurders vinden gemakkelijk een plek achter het stuurwiel. Volwassenen houden het zelfs achterin goed uit op een lange rit.

Als stationcar weet de Impreza echter geen indruk te maken. De rugleuning van de achterbank laat zich gemakkelijk opklappen, maar hier zijn geen ruimtebesparende vondsten, extra bergvakken of andere innovaties te vinden. De laadvloer is vlak, maar niet bijzonder groot. Bovendien kent de toegang een tildrempel die het uitladen van zware spullen lastig maakt.

De Impreza Plus is niet bedoeld als werkpaard dat dagelijks volgeladen stad en land afreist. Als vakantieauto met caravan is de Impreza Plus juist uitermate geschikt. Ook een complete kinderkamer wist de Impreza Plus probleemloos naar de trotse eigenaresse te brengen.



Conclusie

De Subaru Impreza WRX is een krachtpatser die graag de spierballen toont op de boulevard. De

Impreza Plus is juist een praktisch ingesteld type dat thuishoort op de meubelboulevard.

Maar de verwantschap tussen beide auto's is duidelijk. De "Subaru Impreza Plus 1.5 Comfort" gebruikt de onderhuidse rally-techniek niet voor spektakel, maar voor veiligheid. Bovendien maakt het deze voordelige stationcar tot een uitmuntende trekauto. Kortom: de Subaru Impreza Plus biedt precies hetzelfde, maar dan anders. ■



Specificaties

Subaru Impreza Plus 1.5R Comfort

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	447 x 170 x 149 cm
Wielbasis	252 cm
Gewicht	1.310 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	356/1266 l
Bandenmaat	195/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1498 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 6400 tpm
Koppel	142 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,7 sec.
Topsnelheid	168 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	10,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	184 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 23.465,-
Prijs instapmodel	€ 21.765,-