

## Subaru Impreza (2000 - 2007) Evolutieleer

Autotest | In 2003 toonde Subaru de vernieuwde Impreza. Terwijl menig fabrikant eerst "tamme" versies op de markt brengt en pas later een sportieve variant, is de Impreza direct als snelle WRX leverbaar. Dat is niet vreemd, want de Impreza is één van de weinige auto's waarvan de snelste uitvoering het beste verkoopt. Uiteraard kon voor deze test een eenvoudige variant worden gebruikt. De verleiding was echter (opnieuw) niet te weerstaan en dus gaat Autozine op stap met de Subaru Impreza WRX.

De vorige Impreza WRX laat zich het beste vergelijken met een roofdier. De auto is genadeloos snel en toont een onstilbare honger naar snelheid. De nieuwe Impreza laat zich daarom het beste omschrijven als een product van de evolutie. Nog steeds staat de prestatiedrang centraal, maar nu met meer accent op dagelijks gebruik. De grootste verbetering is te vinden in de vormgeving. De voorganger heeft een extravagante uitstraling, maar kijkt daardoor tegelijkertijd ook met een wat verdwaasde en verwilderde blik de wereld in. Alhoewel vormgeving nog steeds niet het sterkste punt is van Subaru, oogt deze nieuwe Impreza een stuk beter.



Terwijl menig GTi steeds onherkenbaarder wordt, laat de nieuwe Impreza geen twijfel bestaan over het snelheidspotentieel. Zeker de "Mica" blauwe testauto gooit met de grote luchthapper op de motorkap, de forse breedstralers en de donkere velgen iedere vorm van subtiliteit en bescheidenheid rigoureus

overboord. Niet onterecht, want zoals later zal blijken heeft menig andere auto geen antwoord op de prestaties van deze WRX. Een achterspoiler is alleen voorbehouden aan de nog snellere STi-uitvoering. Het geheel is in harmonie met het karakter van de auto. Dat is: een ruime, praktische sedan die indien gewenst de prestaties van een sportwagen neerzet.

### Interieur

Ook het interieur onderging een aantal wijzigingen, zij het op details. De sportstoelen zijn nu minder diep en minder hard. Uiteraard blijven het stevige kuipstoelen, maar wie minder lenig is komt er nu ook nog uit. De toerenteller is -zoals dat hoort bij een echte sportwagen- verhuisd naar het midden. Een bescheiden snelheidsmeter is links van de toerenteller te vinden. In plaats van zoemers, belletjes, waarschuwingslichtjes of ander moois, gaan de koplampen uit als de motor uit gaat; de enige logische manier. Veel auto's dimmen de verlichting van de klok en andere displays, wanneer de koplampen worden ontstoken. Dat is heel prettig in het donker, maar maakt diezelfde displays overdag onleesbaar. Daarom kent de Impreza een kleine tuimelschakelaar aan de hendel voor de verlichting, om de displays ook overdag leesbaar te houden. Het interieur is comfortabel en compleet (airconditioning is voortaan standaard), maar nog steeds geen toonbeeld van moderne vormgeving of vernieuwingsdrang.

**"De Impreza zet de overige sportwagens dan niet alleen**

op hun nummer, maar doet dat nu ook nog eens in stijl"



## Fotomodellen, schoonmoeders en vriendinnen

Ook de krachtbron is op punten gewijzigd. Dankzij kleine aanpassingen levert de viercilinder twee-liter turbomotor nu 225 pk en 300 Nm (was 218 pk en 292 Nm). Gevolg is wel dat de auto alleen nog genoeg neemt met Euro 98. Wanneer de turbo niet actief is, heeft de motor voor het gevoel minder kracht dan de voorganger. Dat is een voordeel en een nadeel. Het voordeel is dat deze zeer snelle Subaru zich poeslief kan gedragen, zolang de toerenteller maar onder de 3000 toeren per minuut blijft. Dan is deze stoer uitzijnde sedan een praktische auto die probleemloos aan vriend of kennis kan worden meegegeven. Wanneer niet geprovoceerd, is de nieuwe Impreza niet opdringerig en niet agressief. Bovendien is het motorgeluid minder nadrukkelijk aanwezig dan voorheen. Dat geeft op hoge snelheid minder sensatie, maar maakt de auto op de lange afstand aangenamer.

Het tamme gedrag houdt op wanneer de turbo mee mag doen. Dan hoort de nietsvermoedende vriend of kennis niet langer achter het stuurwiel en zelfs niet op de achterbank. Tijdens een testrit "op snelheid" kwam één passagier misselijk, ziek en angstig de auto uit (waardoor dit verslag niet gepaard gaat van de geplande foto's van een liefvallige dame is racetenue op de motorkap). Fotomodellen, schoonmoeders, vriendinnen en andere passagiers: u bent gewaarschuwd. Met het gas op de vloer zijn de acceleraties zo bruto en verpletterend, dat deze WRX zijn gelijke alleen vindt in echte supersportwagens.

## All Wheel Drive

Hier komt echter ook het aangekondigde nadeel om de hoek kijken. Het duurt met de nieuwe Impreza namelijk iets langer voordat de turbo daadwerkelijk bijdraagt aan het motorvermogen. Vooral bij een sprint vanuit stilstand, gebeurt een fractie van een angstige seconde niets, waarna de verwachte krachtexplosie volgt waar niets of niemand van terug heeft. Het overige verkeer verdwijnt in de binnenspiegel en het lijkt alsof iedereen stilstaat en alleen de Impreza écht rijdt. Zowel schakelen als koppelen geven veel gevoel, waardoor de bestuurder perfecte controle over de krachtsontwikkeling heeft.

Deze auto is niet zozeer snel, de wegen zijn te kort! De invoegstrook na het gemiddelde tankstation, is bijvoorbeeld voldoende om met ruim 200 km/u in te voegen. Toch is de WRX altijd in de hand te houden en geeft nooit het gevoel beangstigend of oncontroleerbaar te zijn (passagiers kunnen hier heel anders over denken). Waar de WRX merkbaar prijs moet geven aan de nóg snellere WRX STi is acceleratie op (te) hoge snelheid. Dan gaat de WRX weliswaar door, maar bijt een STi vastberaden en genadeloos door.

## Geheim wapen

Op een rechte lijn weten meer auto's de sprint van 0 naar 100 km/u binnen de magische grens van 6.2 seconden af te leggen. Het "geheime wapen" van iedere Subaru is vierwielaandrijving. De Impreza zet de bloedstollende prestaties net zo makkelijk neer in een bocht, als op een rechte weg. Terwijl een voor- of achterwielaandrijver liever met de voor- of achterkant van de auto rechtdoor zou gaan, accelereert een vierwielaangedreven auto net zo gemakkelijk in een bocht.

Dat beperkt zich bovendien niet tot droog wegdek. De Impreza zet de zinderende prestaties net zo gemakkelijk neer bij regen of gladheid. Dan heeft de bestuurder -niet geheel ten onrechte- het triomfantelijke gevoel niet alleen in één van de veiligste, maar ook in één van de snelste auto's op de weg te rijden.



## Conclusie

De evolutietheorie leert dat iedere nieuwe generatie beter is aangepast aan de leefomgeving, dan de voorgaande. Daarom is de nieuwe Subra Impreza WRX meer geciviliseerd. Het interieur is iets comfortabeler, het onderstel iets minder hard (of dit goed is, is een punt van discussie) en de motor iets minder nerveus.

Wanneer de vernieuwde Impreza eenmaal mag toehappen, bijt de auto nóg harder door. De Impreza zet de overige sportwagens dan niet alleen op hun nummer, maar doet dat nu ook nog eens in stijl. Het is te vergelijken met een roofdier dat tegelijkertijd mooi is, maar ook ontzag uitstraalt.

De Subaru Impreza WRX is als vanouds een goed te "verkopen" praktische auto. Een supersportwagen is puur gemaakt om hard te rijden en daarom vaak minder praktisch als auto voor dagelijks gebruik. De Impreza WRX doet beide even gemakkelijk. Juist op die combinatie van beide blinkt de vernieuwde Impreza nog meer uit dan voorheen. ■



# Specificaties

## Subaru Impreza (2000 - 2007)

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 174 x 144 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.365 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	401 l
Bandenmaat	

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	225 pk @ 5600 rpm
Koppel	300 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voor- en achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,1 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	9,2 l / 100 km
Verbruik stad	12,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	219 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 30.495,-
Prijs instapmodel	€ 21.130,-