



FOTOS: RICHARD MEINERT

ACHTUNG HEISS!

SUBARU IMPREZA 2.5T WRX STI & SUBARU IMPREZA 2.5T WRX STI BY DELTA GARAGE

Von den Fans lange herbeigesehnt: das neue, wildeste Pferd aus dem Subaru-Stall. Wir lüften das Geheimnis um sein Galopp-Talent. An der zivilen WRC-Waffe sollen sich die Konkurrenten die Finger verbrennen. Gar glutheiss gibt sich die Version der Delta Garage.

Von seiner neuen Robe enttäuscht, zeigte sich manch ein Impreza-Jünger, als er vergangenen Jahres die ersten Bilder des STI präsentiert bekam. Der wuchtige Flügel mit Magnetwirkung auf uniformierte Freunde und Helfer ist zwar verschwunden, und seine STI-Potenz (Subaru Tecnica International) wird mit geradezu schmächtigen Heck-

spoilerchen getarnt. Dennoch wirkt er mit den Sportverbreiterungen und dem Powerdome (Lufthutze) für den Ladeluftkühler schmalbrüstig nicht.

Der Einstieg ins Cockpit wird beinahe zur Kletterpartie, denn die hohen Seitenwangen der mit Leder und Alcantara beplankten Recaro-Sitze müssen erst erklimmt werden. Wie angegossen schmiegen sich

Hintern und Rücken ist Anti-Querkraft-Gestühl. Ein Blick genügt, um festzustellen, dass sich das bodenständige Ambiente des Vorgängers zum Teil verflüchtigt hat. Das griffige Sportlenkrad mit Fernbedienung für Radio und Tempomat ist neu auch längs verstellbar, was sein einzig echter Konkurrent, der Mitsubishi Evo X in neuester Generation, dem Fah-

rer unverständlicherweise vorenthält. Klopft der Materialkritiker indes da und dort ans Armaturenbrett, dann «höhlelets» immer noch kräftig im Kunststoffgebälk, dito beim Evo X.

Dass der WRX STI das Flaggschiff der Impreza-Familie ist, beweisen das leicht und schnell zu bedienende DVD-Navi mit Touchscreen-Funktion und der Sound, der aus zehn





HÄRTER UND OBEN RAUS GANZ SCHÖN SCHNELLER Optisch dezent mit verchromten Alufelgen und Remus-Endschalldämpfern geliftet. Beeindruckend, was das Delta-Fahrwerk generell und das Motortuning zwischen 100 und 200 km/h für Messwerte bringen.



Lautsprechern (früher sechs) ertönt und serienmässig mit von Partie ist. Übrigens kann sich der Schnäppchenjäger den Impreza WRX für stramme 54 000 Franken ordern. Unterschiede: anstatt Recaro- STI-Lederschalenitze aber inklusive Sitzheizung, anstatt BBS-andere Alufelgen, ohne Keyless Entry und Nebellampen.

Fürs Manövrieren sind die grossen, beheiz- und abklappbaren Aussenspiegel ein Segen. Wer mehr Kontrolle aus dem Cockpit wünscht, bestellt Parkensoren vorne und hinten.

Die Kopffreiheit vorne ist sehr gut, sie reicht für am Lenkrad klebende Schnellfahrer mit grosser Statur mehr als aus. Im Fond hat die Fuss- und Beinfreiheit gegenüber seinem Vorgänger dank 8,5 Zentimeter vergrössertem Radstand zugelegt. Wir bewerten sie also mit gut, ebenso die Kopffreiheit.

Zur Motorentechnik: Basis bildet erneut der 2,5-Liter-Boxer mit seiner symmetrischen, tiefen Position. Zum variablen Einlass kommt neu ein variabler Auslass mit Natrium-gefüllten Ventilen ins Spiel. Rund 60

Prozent des Hohlraums wird zur Temperaturabsenkung mit Natrium gefüllt. Natrium ist bei Motorbetriebstemperatur und ab 97,8 °C flüssig. Durch die oszillierende Bewegung des Ventils erfolgt ein Wärmetransport vom thermisch hoch belasteten Ventilkopf in den Schaft. Zu den 20 Mehr-PS und den zusätzlichen 15 Nm tragen die modifizierten Ansaug- und Auspuffkrümmer und ein wirksamerer Ladeluftkühler bei.

Um dem Fahrwerk noch mehr Wankfestigkeit einzuverleihen, wurde dieses nicht nur

mit grösserem Radstand, sondern auch mit breiterer Spur (v. +4 cm, h. +4,5 cm) versehen. Dank Gewichtsoptimierungen wie Alu-Dreiecksquerlenker vorne und einer neuen, kompakteren Alu-Mehrlenker-Hinterachse hat der stärkste Impreza trotz grösseren Dimensionen nur 15 Kilo zugelegt.

Antriebsstrang und dessen Einflussnahme aus dem Cockpit: Mechanisch bleibt beim Impreza-Allradantrieb alles beim bewährten Alten. Vorne und hinten verrichten selbsthemmende Torsendifferenziale



FOTO: TONI BADER

ihren zuverlässigen Dienst. Das Zentraldifferenzial ist von der Mechanik des Planetengetriebes auf eine Antriebsverteilung von 35 Prozent vorne und 65 Prozent hinten ausgelegt. Via elektromagnetischer Kupplung wird das Antriebsverhältnis bei Bedarf reduziert (bis v.:h. = 41:59%). Per in der Mittelkonsole montiertem Druck- und Kippschalter kann zwischen Automatik und manuellem Betrieb (sechs Stufen) gewählt werden. Auch im automatischen Modus ist mit «+» und «-» eine Variation des gesteuerten Zentraldifferenzials DCCD in sperrender und praktisch offener Arbeitsweise möglich. Eine mechanisch erzwungene Sperrung des Zentraldifferenzials tritt nur im Extremfall auf, wenn aufgrund durchdrehender Vorderräder die Hohlwelle mit trapezförmigen Nocken sich längs verschiebt und das zweite Lamellenpaket zusammendrückt.

Per Drehknopf in der Mittelkonsole kann der Fahrer zwischen «Sport», «Sport Sharp» und «Intelligent Mode» wählen. In den ersten zwei Modi steht



MÄNNERTRAUM UND ALLRADKANONE Die schärfere Allradtechnik als bei jedem Offroader wird per Bedienung in der Mittelkonsole dirigiert. 40:60% flach klappbare Rücksitzelehnen demonstrieren Alltagstauglichkeit. www.auto-illustrierte.ch





FETTE BOXER-POWER Mit optimiertem Intercooler und doppelt variabler Ventilsteuerung leistet die Serie 300 PS, die Delta-Version 340 PS (Bild).

die volle Leistung zur Verfügung. Der Unterschied besteht im deutlich aggressiveren E-Gas. Im «Intelligent Mode» steuert das Motormanagement den Turbo mit reduzierter Kraft, ähnlich dem WRX mit 230 PS. Gleichzeitig erscheint im Display hinterm Volant eine Gangwahl-Empfehlung für den ökonomischeren Betrieb. Das Delta-Tuning ist so programmiert, dass es die maximale Leistung im «Sport Sharp»-Modus vom Boxer abfordert.

Genug der Theorie und Technik. Hinterm Steuer, den satten Boxerklang im Ohr, der mit den Remus-Auspufftöpfen im getunten Impreza verschärfter röhrt, keimt die Fahrerslust. Mit imposanter Beschleunigung presst und zieht uns der Impreza nach vorn. Zirka fünf Sekunden dauert der Overboost von 1,0 auf 1,2 bar – genau die Zeit für den Sprint von null auf hundert. Der Null-hundert-Wert

TECHNISCHE DATEN

SUBARU IMPREZA WRX STI SERIE

Preis ab	Fr. 58 000
Zyl./Hubraum	B4 vorne längs/2457 cm ³
Leistung	221 kW/300 PS bei 6000/min
Drehmoment	407 Nm bei 4000/min
0 bis 100 km/h	5,2 s
Spitze	250 km/h
Norm-Mix (MVEG)	10,3 l/100 km Benzin

MOTOR

Bohrung x Hub	99,5 x 79 mm
Verdichtung	8,2:1
Nockenwellen	2 (Zahnriemen)
Ventile	16, variable Ein- und Auslasssteuerzeiten
Motorkonzept	Twinscroll-Turbo

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb	permanenter Allradantrieb, v./h. Torsen-Differenzialgetriebe
Kraftverteilung	elektron./mech. Lamellenkupplung, (v./h. 35:65–50:50%)
Fahrdynamikhilfen	ESP, ASR ausschaltb.
Getriebe/Gangzahl	manuell/6
1000/min 6. Gang	45,2 km/h

FAHRWERK

Aufhängung v.	Federbeine, Dreieckquerlenker, Stabi
Aufhängung h.	2 Dreieckquerlenker, Stabilisator

Bremsen	4 i. belüftete Scheiben (Brembo), Bremsass.
Lenkung	Zahnstange, Servo
Wendekreis	11,2 m
Räder	Alu, 8,0 x 18"
Reifen	245/40 R 18

KAROSSERIE

Türen/Plätze	5/5
Länge/Breite/Höhe	442/180/161 cm
Radstand	263 cm
Kofferraum/Tank	301–1216/60 Liter
Gewicht/Zuladung	1590/390 kg
Anhängelast	1200 kg
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS

GARANTIE

Werk Jahre/km	3/100 000
Durchrostung Jahre	12
Assistance Jahre	3

EMISSIONEN

CO ₂ -Ausstoss	243 g/km
Effizienzklasse	F

SERIENAUSSTATTUNG

Front- und Seitenairbags vorne, Kopfairbag-Vorhänge, Gurtstraffer/-kraftbegrenzer vorne, Sicherheitspedalerie, 4 elektrische Fensterheber, el. verstell-/heiz-/einklappb. Aussenspiegel, längs-/höhenverstellb. Multifunktions-Sportlederlenkrad, 40:60 geteilt abklappbare Rücksitzlehnen, Klimaautomatik, Bordcomputer, Tempomat, Keyless Entry, Aussentempera-

turanzeige, DVD-Navi mit Touchscreen, Radio/CD/MP3 mit 10 Lautsprechern, Recaro-Schalensitze, Leder/Alcantara, getönte Scheiben, vier Auspuffrohre, Xenon-Scheinwerfer.

OPTIONEN TESTWAGEN

Bluetooth-Freisprechanlage	Fr. 480
TMC-Box für Verkehrsinformation	Fr. 760
Parkensensoren vorne	Fr. 750
Parkensensoren hinten	Fr. 830
Standheizung (Timer/Fernbedienung)	Fr. 2850/3380
Metallic-Lackierung	Fr. 600

SUBARU IMPREZA WRX STI DELTA

Daten wie Serie, ausser:	
Preis Tuningpaket	Fr. 10 300
Leistung	250 kW/340 PS bei 5250/min
Drehmoment	470 Nm bei 4750/min
Leistungsgewicht	4,7 kg/PS

TUNINGKOMPONENTEN

Ecu Tek (Steuergerät)	Fr. 2200
KW Gewindefahrwerk Clubsport, Tieferlegung: 25 mm	Fr. 3700
Work Felgen Emotion 18"	Fr. 3400
Remus Endschalldämpfer	Fr. 1000

VERTRIEB

Delta Garage, Motorentuning, Fahrwerke, 8252 Schlatt, Tel. 052 657 42 42




von 4,9 Sekunden erstaunte auch uns. Der Delta-Impreza erkämpfte sich nur einen Zehntel Vorsprung. Beim generell um 0,2 bar Ladedruck-gesteigerten Delta rauscht's im selben, wilden Galopp auf 200 km/h zu, was die grosse Zeitdifferenz von 4,7 Sekunden (0–200 km/h) erklärt.

Auf dem Circuit des TCS-Geländes zu Betzholz zeigt sich, was ein härteres, ebenso

ausgewogenes, aber um 2,5 Zentimeter gesenktes KW Gewindefahrwerk an Speed erzeugt. 2,7 Sekunden Differenz bei exakt gleichen Reifen erstaunten selbst uns. Beide Subaru zeigten eine mässige Untersteuertendenz und kaum kritische Heckschwünge bei extremen Lastwechseln beim Slalom. Der Delta-Impreza rutschte vorne jedoch weniger, wirkte direkter, vor allem beim Befolgen von Lenkbefehlen.

Auf der Landstrasse geht das originale, straffe Fahrwerk für kompromissbereite Sportfahrer als alltagstauglich durch, während der Delta-Impreza zum Schüttelbecher wird, speziell für Fondpassagiere. Oma empfehlen wir eh den ÖV.

Identische Bremsen erzeugten nicht restlos identisch gute Bremswerte. Ob es an der Mess-toleranz oder am weicheren Serienfahrwerk liegt, können wir nicht sicher sagen. 

ROLAND WÜRGLER

TESTWERTE

MARKE MODELL		SUBARU IMPREZA WRX STI	WRX STI DELTA
VERBRAUCH (L/100 KM)			
Durchschnitt	l/100 km	14,1	12,7
Min./Max.	l/100 km	9,1/22,2	8,4/24,2
ai-Normrunde	l/100 km	9,1	8,4
BESCHLEUNIGUNG			
0 bis 50 km/h	s	1,8	1,7
0 bis 80 km/h	s	3,5	3,4
0 bis 100 km/h	s	4,9	4,8
0 bis 120 km/h	s	6,8	6,5
0 bis 160 km/h	s	12,0	11,0
0 bis 200 km/h	s	22,9	18,2
400 m mit stehendem Start	s	13,1	12,9
1 km mit stehendem Start	s	24,6	23,7
ELASTIZITÄT			
40– 80 km/h im 5. Gang	s	11,3	11,7
80–120 km/h im 5. Gang	s	7,1	6,4
80–120 km/h im 6. Gang	s	13,4	12,3
FAHRDYNAMIK			
Handlingparcours 1000 m	s	58,8	56,1
Durchschnittstempo/max. g-Wert	km/h/g	61,2/0,99	64,2/1,05
BREMSWEG (100–0 KM/H)			
Min./Max.	m	34/37	35/37
INNENRAUMGERÄUSCH			
bei 120 km/h im 6. Gang	dB/bei 1/min	68,6/2600	68,9/2600
Max. im 2. Gang	dB/bei 1/min	75,4/6700	76,5/6700

Messungen: auto-illustrierte Serie: 430 m ü. M., Temperatur 14 °C, km-Stand 2656, Reifen Dunlop SP Sport 600; Delta: 430 m ü. M., Temperatur 12 °C, km-Stand 2170, Reifen Dunlop SP Sport 600.



auto ILLUSTRIERTE FAZIT

Subaru Impreza 2.5T WRX STI: Moderner, defensiver geformt und kultivierteres, noch stärkeres Motorgebaren. Die Fahrwerkshärte scheint minimal reduziert und ist ausgewogen. Die Verbrauchswerte sind hoch, die Beschleunigungszeiten jedoch sehr niedrig.

Subaru Impreza 2.5T WRX STI by Delta Garage: Für die Rennstrecke (klar härter) und für die Beschleunigungsmessung (gleiche Reifen, leichtere Felgen) effizient getunt. Die besseren Verbrauchswerte empfehlen wir als eine schöne Tuning-Zugabe.