



Bilder: Subaru

Subaru Impreza WRX STI

# Feine Zutaten

Von Subaru gibt es eine neue Sportversion des Impreza, und von dieser auch wieder eine Stufenheckvariante, optional sogar mit Heckflügel. Zahlreiche technische Feinessen ergeben in der Summe die Fahrmaschine WRX STI.

**B**ei Subaru erklärt man die Renaissance des Stufenhecks so: „Nach zahlreichen Anfragen der Fangemeinde entschloss sich Subaru, den viertürigen Alltagssportler wieder ins Programm aufzunehmen. ‚The wing is back‘ heißt das Motto. Denn der große Heckflügel auf der Kofferraumklappe ist nach wie vor das markanteste Merkmal dieser WRX-Version.“ Zum Heckflügel (für 389 Euro Aufpreis) kommen Motorhaubenschutz, ausgestellte Radhäuser und riesige Stoßfänger. Somit trägt der WRX STI den sprichwörtlichen Pelz beidseitig, denn die technischen Feinessen des Kompaktportlers sind bemerkenswert und reichen vom turbogeladenen Vierzylinder-Boxer-Ottomotor über den Allradantrieb bis hin zu

Subaru Impreza XV

## Karosserie mit Anbauteilen

Subarus Kompaktmodell Impreza gibt es seit Kurzem auch als Version XV. Vom Hersteller als Crossover bezeichnet, kennzeichnen den XV markantere Stoßfänger, farblich abgesetzte Kotflügelverbreiterungen und Schweller sowie Dachreling, Heckspoiler und Unterfahrschutz. Zudem wurden, wie der Importeur erklärt, der Radstand verlängert, die Spur verbreitert und das Fahrwerk verstärkt. Die Bodfreiheit blieb mit 150 (2.0 D) oder 155 Millimeter (2.0 R) hingegen unverändert. Klimaautomatik, elektrische Fensterheber und Xenon-Scheinwerfer sind beim Impreza XV serienmäßig an Bord.



Details wie Brembo-Bremse, nach Motorrad-Manier „upside down“ verbaute Stoßdämpfer von KYB sowie – allerdings nur in der Ausstattung Sport – geschmiedete Leichtmetallräder von BBS und Sportsitze von Recaro. Zudem werden Fahrern der dritten WRX-Generation umfangreiche Eingriffsmöglichkeiten gewährt, was beim Ansprechverhalten des Motors, schaltbar per so genanntem SI-Drive, beginnt.

- ✓ Intelligent Mode: weiche Kraftentfaltung für Fahrten im Stadtverkehr
- ✓ Sport Mode: sportliches Fahren in den häufigsten Verkehrssituationen
- ✓ Sport Sharp Mode: Fahren auf motorsportlichem Niveau

### Dreierlei Eingriffsmöglichkeiten

Mittels „Multi Mode VDC“ lassen sich die Fahrerassistenzsysteme beeinflussen.

- ✓ Normal Mode: ABS, Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle und ESP arbeiten im Normalbetrieb
- ✓ Traction Mode: Traktionskontrolle und ESP arbeiten eingeschränkt („für Drift-Liebhaber“, wie es Subaru formuliert)
- ✓ Off Mode: alle Systeme außer ABS sind deaktiviert (hilfreich für Fahrten auf Schnee oder im Schlamm)

Die dritte Eingriffsmöglichkeit betrifft die Verteilung des Antriebsmoments zwischen den Vorder- und Hinterrädern alternativ zur automatischen Verteilung.

Zum Schluss die üblichen Nennwerte: Der leer 1.515 Kilogramm schwere WRX STI wird vom perfekt abgestimmten Motor (Daten und Details in der Tabelle rechts) in 5,2 Sekunden auf 100 Kilometer pro Stunde getrieben. Die Beschleunigungsorgie endet abgeregelt bei 255 Kilometer pro Stunde. Dafür genehmigt sich der Motor durchschnittlich 10,5 Liter Super plus auf 100 Kilometer Fahrstrecke. Das alles erlebt man nach Überweisung von mindestens 45.400 (Schrägheck) oder 46.900 Euro (Stufenheck). *Peter Diehl*



Der aufgeladene 2,5-Liter-Boxer-Ottomotor produziert die Maxima 407 Newtonmeter und 221 Kilowatt

## Subaru Legacy und Outback

# EPB mit Prüfstandserkennung

Immer mehr Pkw sind mit elektrischen Parkbremsen (EPB) ausgerüstet. Selbst vor der Kompaktklasse machen die im Gegensatz zu den guten alten Hand- oder Fußstellbremsen nicht identisch aufgebauten Systeme inzwischen keinen Halt. Ihr Vorhandensein erschwert jedoch die Diagnose auf Bremsenprüfständen und somit auch die Hauptuntersuchung (HU), denn eine EPB schließt innerhalb von Millisekunden, arbeitet also quasi digital, und ist in den meisten Fällen mit anderen Systemen vernetzt. Folglich tritt auf einem Rollenbremsenprüfstand sofort Schlupf auf; die Erfassung eines ernst zu nehmenden Messwerts ist somit nicht mehr möglich. Auf einem Plattenbremsenprüfstand verweigert die EPB nicht selten den Dienst, weil über die Vernetzung ein rollendes Fahrzeug mit laufendem Motor erkannt wird, was entweder Ignoranz oder Funktionsübergabe an die Betriebsbremse zur Folge haben kann. Eine die Bremsenprüfung vereinfachende Rollenprüfstandserkennung kostet Geld, weshalb die Softwareapplikation nur sehr wenigen Fahrzeugen vergönnt ist. Verfügten bislang nur EPB-Fahrzeuge von Audi und VW über Prüfstandserkennungen, kamen mit den neuen Generationen von Subaru Legacy und Outback weitere Fahrzeuge hinzu. Und so erkennt die EPB-Steuerelektronik von Subaru die Prüfstandssituation:



- ✓ Betriebsbremse an Vorder- und Hinterrädern wie gewohnt mittels Rollenbremsenprüfstand nacheinander prüfen
- ✓ zur Prüfung der Feststellbremse wie gewohnt mit den Hinterrädern in den Rollensätzen verbleiben (Hinterräder drehen in den Rollensätzen, Vorderräder stehen)
- ✓ EPB-Taste (Position: vgl. Bild oben rechts) betätigen und gedrückt halten
- ✓ nach Erkennen der Prüfstandssituation werden die Bremsbeläge automatisch und kontinuierlich zu den Bremscheiben bewegt und dort gehalten, bis die gedrückt gehaltene EPB-Taste wieder freigegeben wird

## Der Ottomotor des Subaru Impreza WRX STI

2,5-Liter-Vierzylinder-Boxer	Nennwerte
Bauart/Hubraum (cm <sup>3</sup> )/Charakter/Einbauposition	B4/2.457/Kurzhuber/vorn längs
Ventile/Ventiltrieb/Ventilantrieb	16/DOHC/Zahnriemen
Gemischbildung	Saugrohreinspritzung (L-Jetronic mit Kennfeldsteuerung)
Besonderheiten	Boxermotor, variable Steuerzeiten für Einlass- und Auslassventile, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung
max. Drehmoment (Nm bei min <sup>-1</sup> )	407 bei 4.000
Höchstleistung (kW/PS bei min <sup>-1</sup> )	221/300 bei 6.000
Kraftstoffverbrauch (kombiniert, l/100 km)	10,5
Emission (CO <sub>2</sub> in g/km, Stufe)	243, Euro 5
Intervall für Motorölwechsel	15.000 km oder ein Jahr
Intervall für Wartungsdienst	30.000 km oder zwei Jahre
Wechselintervall für Zahnriemen	100.000 km
Wechselintervall für Zündkerzen	100.000 km