

# Autotohtori koeajaa: Subaru Impreza 2.0 WRX

Subarua on aina pidetty automaailmassa hieman oman tiensä kulkijana. Jatkuva neliveto, tehokkaat vastaiskumoottorit sekä erityisesti jo kymmenen vuotta jatkunut hyvä menestys rallin MM-sarjassa on taannut auton valmistajalle kuitenkin oman vankan kannattajakuntansa.

Subaru Impreza ilmestyi markkinoille ensi kerran jo vuonna 1993. Auto on kokenut uudistuksia useaan eri otteeseen, kunnes vuonna 2000 Impreza sai nykyiset muotonsa.

Subaru Imprezaa on Suomessa saatavana kolmea eri mallia, alkaen 125-hevosvoimaisesta GX-versiosta aina 265-hevosvoimaiseen WRX STI asti.

**Koeajettavaksemme** autoksi saimme sarjan keskimäisen, 225 hevosvoimaisen WRX-mallin. Korivaihtoehtoja on tarjolla kaksi, perinteinen sedan sekä perinteistä farmaria muistuttava sportwagon. Kaikki mallit tieteenkin nelivetoisina. Manuaalivaihteinen sportwagon on lisäksi varustettu alennusvaihteella, joka käytännössä tuplaa vaihteiden määrän.

**Kirjainyhdistelmä WRX** Imprezan takaluukussa viestii, ettei auto ole mikään perinteinen neliovinen keskiluokan perheauto vaan jotain ihan muuta. Konepellin valtava ilmaottoaukko, lokasuojien pullistumat sekä iso takaspoileri paljastavat auton sporttisuuden. Urheilullista ulkomuotoa täydentävät vielä keulan suuret ja häijyn näköiset ilmaottoaukot sekä suurikokoiset tehokkaat sumuvalot, joista on huonolla kelillä ajettaessa todellista hyötyä toisin kuin yleensä tämän päivän autojen sumuvaloista, jotka on ilmeisesti ripustettu auton puskuriin vain ja ainoastaan koristeek-



Su□ yhdistelmä todellista sporttia tehokkaine turbomoottoreineen, nelivetoineen sekä urheilullisena alustoineen, toisaalta autosta löytyy pieni ripaus tavallista neliovinen perheautoakin.



Subaru WRX:n nahkainen ohjauspyörä istuu todella hyvin käteen. Esim. automaattinen ilmastointi ja sähkötoimiset lasinnoistimet sekä sähköisäätöiset sivupeilit kuuluvat vakiovarusteisiin. Varustelu on silti pikemminkin sporttista kuin yleistä.

si. Kokonaisuuden kruunaa suurikokoiset ja hyvännäköiset 17-tuumaiset pyörät.

**Bokseri.** Subaru on jo pitkään käyttänyt voimantähtämisen päivän autojen sumuvaloista, jotka on ilmeisesti ripustettu auton puskuriin vain ja ainoastaan koristeek-

asentoon. Moottorin ehkä suurin etu perinteiseen rivimoottoriin verrattuna on sen matala rakenne, jonka ansiosta autonkin painopiste saadaan mahdollisimman alas. Bokserin käyntiäänikin on verraten erilainen kuin perinteinen: WRX:n matala

murina kuulostaa hyvältä, se täytyy sanoa. 2-litrainen 165 kW (225 hv) välijäähdytetty 16-venttiilinen turbokone normaalkokoisessa ns. perheautossa kuulostaa aika hurjalta ja äkkiseltään tuntuisi, että miten mahtaa olla käsiteltävyyden laita. WRX on kuitenkin yllättävän helppo käsitellä, moottori vastaa todella hyvin kaasun käyttöön ja kun turboahdintaan ei aiheuta mitään suurta vasikanpotkua tullessaan mukaan, niin ajamisesta tulee todella nautittavaa.

Edellä mainituista syistä mikään bensapihi auto WRX ei todellakaan ole, vaan polttoainetta kuluu melko reippaasti. Yhdistetty keskikulutus jää 9,2 litraan sataselle kun kaupunkiajossa kulutus on jo 12,7 litraa sadalle. Tosin sen verran täytyy autoa puolustaa ja todeta, että tämän kaltaista autoa koeajettaessa kaasua tulee painettua tilanteessa kuin tilanteessa vähän turhankin paljon jolloin bensaa palaa, se

on sanomattakin selvää.

**Jotta tehokas moottori** pääsisi kunnolla oikeuksiinsa, se vaatii myös vertaisensa alustan ja voimansiirron. WRX:ssä se on onnistuttu toteuttamaan mallikkaasti. McPherson-tyyppiset joustintuet edessä ja takana, kaikissa pyörissä tehokkaat jäähdytetyt levyjarrut (abs), sekä hyvin täsmällinen tehostettu hammastanko-ohjaus tekevät ajamisesta helppoa. Alusta on todella kovantuntuinen, pienissä nopeuksissa jopa ralliautomaisten kova, mutta tunne häviää nopeuden kasvaessa.

**WRX:n AWD jatkuva neliveto** jakaa voimaa 50/50 suhteessa etu- ja takapyöriin. AWD-neliveto, auton matala painopiste ja urheilullisen jäykkä alusta takaavat sen, että nopea eteneminen mutkaisilla ja liukkaillakin osuuksilla sujuu mallikkaasti, jos vaan kuskin kantti kestää. Vaihteisto toimii täsmällisesti ja vaihdevälit on tehty lyhyiksi.

**WRX:n turvallisuuspuolikin** on toteutettu hyvin, kaksivaiheisesti toimivat etuturvavyöt, sivutörmäyssuojat, aktiiviset niskatuet edessä sekä turvavyöt voimantähtämisen ja esikristimin pitävät yllä matkustajien turvallisuutta. Impreza onkin saanut EuroNCAP- testissä viisi tähteä.

**Auton sisätilat** ovat kaksijakoiset, nahkainen ohjauspyörä istuu todella hyvin käteen, samoin etuistuimet tuntuvat todella hyviltä antaen riittävän sivuttaistuen. Takapenkillä matkustavat joutuvat kuitenkin tyytymään melko vaatimattomaan jalkatilaan, josta vielä hyvin topatut etupenkit vievät oman osansa.

**Varustelu** on urheilullisen auton tapaan melko vaatimatonta eikä mitään suurta nippeli-nappeli-osastoa ole tarjolla, mutta jotain kuitenkin. Automaattinen ilmastointi, sähkötoimiset lasinnoistimet sekä sivupeilit kuuluvat vakiovarusteisiin. Integroitu radio-cd -yhdistelmäkään ei kuulu varustelilistalle, vaan sen joutuu erikseen ostamaan.

**Subaru WRX on hauska yhdistelmä** todellista sporttiautoa tehokkaine turbomoottoreineen, nelivetoineen sekä urheilullisena alustoineen, toisaalta autosta löytyy pieni ripaus tavallista neliovinen perheautoakin.

**Subaru WRX** on osaavissa ja maltillisissa käsissä nautittava kokonaisuus mutta varmasti pahennusta herättävä paketti ajattelemattoman kuljettajan ajokkina. WRX on todellinen ajajan auto.

Katsastusaseman esimies Pekka Aaltonen