PDF-downloadservice

Alstublieft!
Op de volgende pagina's het door u bestelde artikel van *Auto*Week.
Veel leesplezier!

Disclaimer: De in deze PDF opgeslagen informatie mag op geen enkele wijze openbaar gemaakt worden, verspreid worden, gekopieerd worden of worden verveelvoudigd (ook niet via een eigen netwerk) zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van Sanoma Men's Magazines BV en alle andere rechthebbenden waaronder Axel Springer Verlag AG. Alle rechten voorbehouden. Copyright *Auto*Week.

Bruut

Subaru Impreza WRX STi AWD

Om de titel 'Beste rallyauto voor op de openbare weg' strijden al sinds jaar en dag twee auto's: de Mitsubishi Lancer en de Subaru Impreza. In de wildste STi-uitvoering doet de opgefriste Impreza een greep naar de macht.

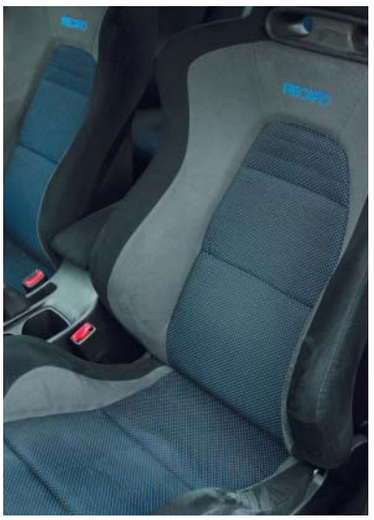
Tekst Michiel Willebrands, foto's Raymond de Haan

De Mitsubishi Lancer en de Subaru Impreza zijn auto's die in 'burgertrim' voor weinig opschudding in het straatbeeld zorgen. Dat wordt een compleet ander verhaal als ze toevoegingen als Evolution VII en WRX STi AWD meekrijgen, welhaast magische begrippen voor iedereen met bovengemiddelde interesse in automobielen. Het zijn auto's die alleen al door hun typeplaatje respect en bewondering afdwingen. Hun extravagante verschijning doet daar vervolgens een overdonderende schep bovenop. Een auto als de Evo VII – laat staan een rode – is simpelweg niet te missen en ook met de anabolenversie van de Impreza lukt het je niet om anoniem aan het verkeer deel te nemen. Grootste veroorzaker van die jaloerse, bewonderende of afkeurende blikken is zonder twijfel de enorme achterspoiler die beide auto's 'siert'. De Impreza laat bovendien met z'n forse luchthapper op de motorkap en gouden wielen geen twijfel bestaan over z'n intenties. Op welke andere auto behalve een enkele optisch aangepakte Alfa 156 vind je zo'n immens handvat terug? Het pást echter absoluut bij deze auto's. Je kunt erover discussiëren of het esthetisch hele-

geweld

Mitsubishi Lancer Evolution VII

maal verantwoord is, maar deze spoilers maken de auto's tot wat ze zijn; rallykanonnen voor op de openbare weg. Subaru zag de verkoopaantallen van de vorige Impreza zulke schrikbarende proporties aannemen dat het ervoor koos eerder dan waarschijnlijk gepland een facelift door te voeren. De keuze voor ronde koplampen viel duidelijk verkeerd bij het publiek en dus werd er gekozen voor een veiliger en minder controversieel front. Ook de achterlichten kregen een iets gewijzigde vorm en onderhuids werd er het nodige aangepast. Zo zit de Impreza tegenwoordig wat ruimer in de veiligheidsvoorzieningen en werd de wielophanging stugger gemaakt. Daarnaast werd het subframe verstevigd voor een grotere stijfheid van de voortrein. Mitsubishi heeft inmiddels Evo nummer 8 al op de weg gezet, maar het was ten tijde van deze test nog niet haalbaar om die al te pakken te krijgen. Dat zou dan bovendien een rechtsgestuurde zijn geweest, want de eerste exemplaren met het stuur aan de linkerkant worden pas volgend jaar verwacht. We moeten ons tot die tijd tevreden stellen met een Evo VII en dat ervaren we allerminst als iets onover-



Fantastisch Recaro-meubilair in de Evo, dat je een bijna perfecte zitpositie verschaft.

komelijks. Integendeel, misschien vinden we 'm wel mooier, strakker dan z'n opvolger. Maar ook daar kun je over twisten.

Technische hoogstandjes

Hoewel Mitsubishi zich dit jaar heeft teruggetrokken uit het wereldkampioenschap rally (WRC) is de Evo in al haar evoluties nog altijd razend populair onder rallyrijders overal ter wereld. Net als de Impreza overigens. En rasechte rallymonsters als deze zijn vanzelfsprekend voorzien van vierwielaandrijving. Subaru houdt het relatief eenvoudig; de Impreza heeft AWD oftewel permanente vierwielaandrijving met viscokoppeling waarbij je verder niets aan de instellingen kunt veranderen. Dat kun je bij de Mitsubishi wél; drie computergestuurde differentiëlen verdelen continu de aandrijfkrachten op een zo gunstig mogelijke manier over de vier wielen. Op het dashboard zit een knopje met daarop de letters ACD, wat staat voor Actief Centraal Differentieel. Deze regelt de sperwerking, afhankelijk van de staat van de weg en de rijstijl van de bestuurder. Worden er scherpe bochten genomen of andere afwijkende acties, dan wordt de sperrende werking beperkt en gaat de aandrijfkracht naar het wiel met de meeste grip. De ACD-knop kun je instellen op sneeuw, gravel of asfalt. Naast het ACD heeft de Evo nog een interessante afkorting; AYC, oftewel *Active Yaw Control*, dat werd overgenomen uit de Evo VI en voor het eerst werd toegepast in de Evo IV. Dit regelt de koppelverdeling tussen de achterwielen, afhankelijk van zaken als de stand van het gaspedaal, bewegingen in het stuur en de mate van grip die de wielen hebben. Zo gaat er in geval van onderstuur meer aandrijfkracht naar het buitenste wiel en dreigt er een overstuursituatie te ontstaan, dan gaat er meer naar het binnenste. Het ACD en AYC werken continue met elkaar samen. Kortom, een stukje hoogstaande techniek daar onder de Mitsubishi.

Onheilspellend geroffel

Hoogstaande techniek vinden we ook onder de motorkappen van beide rallymonsters. Traditiegetrouw zit er bij Subaru een boxermotor onder de kap, in dit geval een tweeliter. Ten opzichte van de vorige Impreza veranderde er aan het blok niets, wat betekent dat we nog altijd 265 pk tot onze beschikking hebben en een koppel van 343 newtonmeter. Het mooie van de boxermotor is behalve z'n lage zwaartepunt natuurlijk z'n uit duizenden herkenbare roffel. Het is jammer dat je er binnenin net iets te weinig van merkt. Het geluid is te beschaafd gedempt; bij een motor als deze mag er best iets meer geroffel naar binnen komen om het sensatiegevoel te verhogen. Want sensationeel mogen we de prestaties van de STi gerust noemen. In 5,5 seconden zou je volgens fabrieksopgave op de 100 km/h moeten zitten en dat is gewoon ongehoord snel voor een 'sedan'. Hard optrekken is leuk, maar nóg leuker zijn de tussensprintjes die binnen no time worden afgeraffeld. Kijk de meetgegevens er maar eens op na. Wat betreft de tijden ontlopen de Impreza en de Evo elkaar niet eens zoveel, het grote verschil zit 'm in beleving van de duw in je rug. Want de Subaru is gezegend met een behoorlijk turbogat en onder de 4.000 tpm gebeurt er eigenlijk niets. Nu ja, niets. Niets in vergelijking tot wat er gebeurt als de turbo erin hakt. Dan is het echt zaak om je knuisten stevig om het stuurwiel te houden want de Impreza sleurt eraan dat het een lieve lust is. Je merkt dat medeweggebruikers af en toe niet beseffen wat hen zojuist met een noodgang gepasseerd is. In de Mitsubishi zijn de sensaties misschien nog wel heftiger, al krijgen we van het motorgeluid net zo veel kippenvel als onder de zonnebank. Dat valt flink tegen, maar gelukkig maakt het hitsige karakter van de motor een hoop goed; geef een tikje tegen het gaspedaal en de Evo gaat als de brandweer. Hij is met z'n 280 pk en 383 Nm iets krachtiger dan de Impreza, maar ook hier is het even geduld hebben totdat de turbo assistentie komt verlenen. Als de grens van 3.500 tpm echter is bereikt, begint het feest der versnelling. Voor je gevoel is de tweeliter van de Mitsubishi beter bij de les dan het Subaru-blok, dat onder de 4.000 toeren niet thuis is. Een leuk 'wist-u-dat-je'; Mitsubishi had misschien nog wel meer vermogen uit de tweeliter kunnen halen, ware het niet dat Japanse regelgeving

De sportstoelen van de Impreza sluiten minder strak aan dan die van de Mitsubishi, maar zitten evengoed prima.

Ook in de Evo staat de toerenteller centraal. In de klok de stand van het ACD. High, Mid en Low staan voor asfalt, gravel of sneeuw.

bepaalt dat personenauto's over niet meer dan 280 pk mogen beschikken.

Enorm lange 5

Met zo'n berg power en koppel krijgen de koppelingen en versnellingsbakken het behoorlijk te verduren. In de Mitsubishi is zelfs een nóg zwaardere koppeling gezet dan waarmee de Evo standaard wordt afgeleverd. Die was dus prima in orde, over de bak zijn we minder te spreken. De synchromesh-ringen hadden hun beste tijd gehad waardoor met name schakelen van 3 naar 4 bij hogere toerentallen geen pretje was; je moest de pook echt met behoorlijk wat kracht in de versnelling trekken anders was het 'tandenpoetsen' geblazen. Daar zullen we verder niet over zeuren, want de importeur was hiervan op de hoogte. Door tijdgebrek konden er echter geen reparaties meer worden uitgevoerd. Toch staat de

Sobere, maar functionele werkplek van de EVO VII. Het stuur is lekker ver naar achteren in te stellen. Over de bediening van de versnellingsbak zijn we minder enthousiast.

Geen alledaagse knopje. Met deze besprenkel je de intercooler met extra vocht.

Evo-bak niet bekend om zijn makkelijke bediening. In een eerdere ontmoeting met de Evo VII vonden we de – in goede staat verkerende – bak ook te hakerig. Wat we ook niet echt kunnen waarderen is de enorm lange vijfde versnelling. Zet 'm bij 100 km/h in z'n 5 – toch vrij gebruikelijk – en de motor laat door middel van een laag gebrom en plotseling gebrek aan trekkracht weten dat 'ie liever nog even in 4 doorgaat tot 120 km/h. Dan ben je met de close ratio zesbak van de Impreza beter bediend; met korte slagen wissel je van verzet, stevig en trefzeker. En ook in 6 gaat 'ie er nog vlot vandoor. Een kwestie van beter gekozen verhoudingen, kortom.
Als we de deur van de Evo opentrekken, vallen als eerste de Recaro-kuipen op die werkelijk als gegoten zitten. Hierin word je perfect op je plek gehouden tijdens stevig stuurwerk. Prettige ook is dat je er een ideale zitpositie mee kunt creëren in combinatie met het lekker ver naar achteren te verstellen stuurwiel. Met het zitmeubilair in de Impreza is ook weinig mis, maar de sportstoelen zitten minder gegoten dan

Met de ACD-knop wordt het actieve differentieel ingesteld op sneeuw, gravel of asfalt. Met die andere kun je de buitenspiegels verstellen

Mitsubishi Lancer Evolution VII: Top 253 km/h, 0-100 in 4,8 s

▲ Onbeschoft snel
▲ Top-onderstel
▲ Perfecte zitpostie

▼ Hakerige bak met te lange '5'
▼ Weinig imposant motorgeluid
▼ Wel érg opzichtig

Met de draaiknop onder de toerenteller van de WRX kun je het toerental instellen Een geluidssignaal herinnert je eraan dat het tijd is om door te schakelen.

Subaru Impreza WRX STi AWD: Top 244 km/h, 0-100 in 5,5 s

▲ Onbeschoft snel
Fijne close ratio zesbak
Die boxerroffel

▼ Te geciviliseerd
Besturing vaag in middenstand
Wel érg opzichtig

die van de Evo. Het lukte ons ook niet om net zo'n fijne zitpostie te vinden als in de Mitsubishi. Als we op pad gaan met laatstgenoemde valt meteen op hoe direct, exact en communicatief de stuurbewegingen zijn. Het onderstel is ongemerkt druk bezig om alles in het gareel te houden en dat levert een heel mooi weg- en bochtgedrag op. Je kunt de Evo ongehoord hard, naar believen dwars, door een bocht gooien en je merkt dat de elektronica druk doende is assistentie te verlenen om de auto zo snel en strak mogelijk in het rechte spoor te krijgen. Maar wel op zo'n wijze dat het niet voelt als hinderlijk ingrijpen, je moet zelf ook nog wel een beetje aan de bak. Maar het ACD en AYC zorgen ervoor dat je met de Evo ongekend hard scherpe bochten kunt

Het dashboard van de Impreza ziet ern een stuk 'uitbundiger' uit met de alu-accenten. Het stuurwiel is wat aan de dikke kant en helaas niet axiaal verstelbaar.

Ook de intercooler van de STi kun je kunstmatig van water voorzien.

ronden. Wat dat betreft is de Impreza een stuk ongecompliceerder; ook hiermee kun je flink harder dan toegestaan en algemeen verantwoord wordt geacht tekeergaan maar de Subaru heeft meer neiging tot onderstuur. Waar de Mits je dankzij de elektronica toestaat om al in de bocht op het gas te gaan staan, moet je daar bij de Impreza mee wachten totdat de neus weer in de goede richting staat. Daarbij is 'ie minder direct in het stuur dan de Lancer, vooral in de middenstand zit je eerst even 'in het niets' te sturen voor er iets gebeurt. Voor het comfort hoef je deze auto's in ieder geval niet te kopen; vering en demping zijn zo hard als een plank en de Evo is daarin nog een graadje erger dan de Impreza. Die is iets meer is afgesteld op het dagelijks gebruik en dat Mitsubishi met de Evo weinig concessies heeft gedaan; *take it as it comes*. Het moge duidelijk zijn. Subaru heeft in de WRX STi een paar lepeltjes 'beschaving' gegooid, terwijl Mitsubishi de Evo zonder manieren buiten de fabriekspoorten heeft gezet.

Uitrusting/opties	Mitsubishi	Subaru
ABS/remassistent	S/-	S/-
Airbag l/r	S/S	S/S
Airbags hoofd v/a	-/-	-/-
Airbags opzij v/a	-/-	-/-
Airco/automatisch	S/-	S/-
Alarm	-	-
Audio-installatie/cd	-/-	S/S
Automaat	-	-
Boordcomputer	-	-
Buitenspiegels elektr./verw.	S/S	S/S
Buitentemperatuurmeter	-	S
Centr. vergr./afstandsbed.	S/S	S/S
Cruise control	-	-
Derde driepuntsgordel/ derde hoofdsteun achter	-/-	S/-
Dodehoekspiegel	-	-
Hoofdst. achter/verstelb.	S/-	S/-
Hoogte-/diepteverst. stuur	S/S	S/-
Hoogteverstelling stoel l/r	S/-	S/-
Lichtmetalen velgen	S	S
Metallic lak	-	€ 495
Middenarmsteun v/a	-/-	-/S
Mistlampen vóór	S	S
Neerkl. achterb./gedeeld	-/-	-/-
Regensensor	-	-
Schuifdak/elektr. bediend	-/-	-/-
Stab.systeem/traction contr.	-/-	-/-
Toerenteller	S	S
Zijruiten elektr. v/a	S/-	S/S

S = STANDAARD, - = NIET LEVERBAAR

Nutteloze accessoires

Dat Mitsubishi maar weinig moeite heeft gedaan om het binnenste van de Evo op te vrolijken of te voorzien van praktische zaken wordt duidelijk als je een blik op het dashboard werpt. Daar zit weinig sjeu aan en is puur functioneel. Da's niet zo gek als je bedenkt dat de meeste worden ingezet voor rally's en dan zit niemand te wachten op 'nutteloze' accessoires. Het enige dat je nodig hebt, is een stel goede stoelen en een prettig in de hand liggend en goed verstelbaar stuur en die zijn aanwezig. En toch is de Evo VII in vergelijking met vorige Evo's eigenlijk nog best luxe met gewichtsverhogende zaken als elektrische raambediening en airconditioning. Een in delen neerklapbare achterbank zit er niet in, want achter de achterbank zit een groot rood 'kruis' dat zorgt voor extra stijfheid van de carrosserie. Ook onder de motorkap vinden we extra versteving terug in de vorm van een stang overdwars. 't Blijft tenslotte in de eerste plaats een rallywagen. Ook op dit vlak neemt de Lancer afstand van de Impreza, die met z'n 'luxe' interieur met aluminiumkleurige accenten nog maar weinig rallygevoel oproept; het is veel meer een normale personenauto. Het zijn het (behoorlijk dikke) sportstuur, leren pookknop en dito handremhendel die je erop wijzen in iets speciaals te zitten.

Geen gezinsauto's

Voor wie het weten wil, achter in de Lancer heb je meer beenruimte dan in de Impreza. Daarmee is dit onderdeel behandeld. Het zijn nou eenmaal geen handzame, praktische en comfortabele gezinsauto's. We hebben beide auto's een week onder onze hoede gehad. Een week die voornamelijk bestond uit regen, ijzel en sneeuw, veel sneeuw. En dan is het oppassen geblazen met zo veel vermogen onder je rechtervoet. En ook al heb je vierwielaandrijving, als er superplatte en –brede sportbanden onder zitten, is dat ook niet meer zaligmakend. Remmen is al helemaal tricky en je hoeft de rem maar te beroeren of het ABS begint al te ratelen. Over remmen gesproken, die hebben we gelukkig ook nog even op het droog uit kunnen proberen om te ondervinden dat die tot de topcategorie behoren. Enorme Brembo-klauwen op beide auto's vertragen de boel op zo'n indrukwekkende manier, dat je half misselijk uitstapt als je de remproef een paar keer herhaalt. Kortom, geen enkel commentaar op. En dan wordt het zo langzamerhand tijd dat we knopen door gaan hakken, oftewel, welke nemen we? Als we de ratio laten spreken en ervan uitgaan dat we elke dag met deze auto's onderweg zouden zijn, slaat de balans door naar de Subaru Impreza. Buiten het feit dat 'ie nagenoeg even snel is dan de Evo VII en een feest is om te rijden, biedt 'ie net iets meer comfort – voor zover daar sprake van is. Maar.., als je Mitsubishi of importeur RallyRent vraagt of ze je EVO íets minder hard willen afveren omdat je ruggengraat je heel wat waard is, kunnen wij verder geen reden bedenken om níet voor deze super-Mits te kiezen. De tweeliter turbo is alerter en eerder bij de les dan de boxer van z'n opponent, de besturing is preciezer en het actieve onderstel is een klasse apart. Alleen prefereren we de close ratio 6-bak van de Impreza boven de 5-bak van de Lancer. Maar verder is de Evo de enige echte, bijna compromisloze heerser van het asfalt én onverhard, grotendeels met dank aan z'n hoogstaande onderstelltechniek. De Impreza is daarmee vergeleken te beschaafd. De titel van 'Beste rallywagen voor op de openbare weg' blijft dus in handen van de Evo en we vermoeden dat dat nog wel even zo zal blijven... ■

Twee keer een geblazen tweeliter. De boxer van de Subaru Impreza haalt er 265 pk en 343 Nm uit. De Mitsubishi schopt het tot 280 pk en 383 Nm. De trekkracht onderin de boxer valt tegen. Als bij 4.000 de turbo mee gaat doen, wordt 't leuker.

Na een aantal rondjes in het zand – leuk voor de foto – sta je langer dan je lief is in de wasbox om het er allemaal weer af te spuiten.

Technische gegevens	Mitsubishi Lancer Evolution VII	Subaru Impreza 2.0 WRX STi AWD
Motor	4-cil. in lijn	4-cil. boxer
	dubb. bovenl. nokkenas,	dubb. bovenl. nokkenas,
	4 kl./cil.	4 kl./cil.
Cilinderinhoud	1.997 cc	1.994 cc
Boring x slag	85,0 x 88,0 mm	92,0 x 75,0 mm
Compressieverh.	8,8:1	8,0:1
Brandstofsysteem	multipoint-inspuiting	multipoint-inspuiting
Max. vermogen	206 kW/280 pk	195 kW/265 pk
	bij 6.500 tpm	bij 6.000 tpm
Max. koppel	383 Nm bij 3.500 tpm	343 Nm bij 4.000 tpm
Aandrijving	vier wielen	vier wielen
Aantal versnellingen	5	6
Ophanging vóór	onafh., McPherson, stab.	onafh., McPherson, stab.
Ophanging achter	onafh., multilink, stab.	dubb. draagarmen, stab.
Remmen vóór/achter	gev. schijven rondom	gev. schijven rondom
Bandenmaat	235/45ZR17	225/45R17
Draaicirkel	12,0 m	11,0 m
Afmetingen l/b/h	4,46/1,77/1,45 m	4,42/1,74/1,44 m
Wielbasis	2,63 m	2,53 m
Tankinhoud	50 liter	50 liter
Bagageruimte	420 liter	395 liter
Gewicht	1.380 kg	1.425 kg
Laadvermogen	-	455 kg
Aanhanger (geremd)	-	1.200 kg

Prestaties	Mitsubishi Lancer Evolution VII	Subaru Impreza 2.0 WRX STi AWD
Topsnelheid*	253 km/h	244 km/h
0-100 km/h	5,7 (4,8*) s	5,9 (5,5*) s
50-80 km/h in 3/4	3,2/5,0 s	3,3/5,4 s
80-120 km/h in 4/5/6	4,5/8,1/- s	4,5/7,6/14,8 s
Geluid 100/120 km/h	71,5/72,8 dB	71,0/72,0 dB
Verbruik gem.*	11,9 l/100 km (1:8,4)	11,1 l/100 km (1:9,0)
Testverbruik gem.	14,5 l/100 km (1:6,9)	13,7 l/100 km (1:7,3)
Actieradius	345 km	359 km

* = FABRIEKSOPGAVE

Kosten		
Prijs	op aanvraag	€ 44.995
Bijkomende kosten	€ 450	€ 452
Houderschapsbel. 3 mnd	€ 122 - € 143	€ 122 - € 143
Garantie	3 jaar/100.000 km	3 jaar/100.000 km
	6 jaar carrosserie	6 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval kl./gr.	15.000 km/30.000 km	12.500 km/25.000 km
Importeur	RallyRent Achterveld, 0342-452811	Subaru Nederland Aalsmeer, 0297-330100
Internet	www.rallyrent.nl	www.subaru.nl

www.autoweek.nl
OCCASION KOPEN?
AutoWeek
Kies uit 75.000 occasions de auto die bij u past.
www.autoweek.nl