

Begagnatanalysen

Subaru Impreza

Sveriges mest nöjda bilägare kör Subaru, enligt flera undersökningar. Impreza-ägarna bekräftar driftsäkerhet och körglädje, men pekar också på några svaga punkter.

Subaru är närmast ett uddamärke i världen, men överallt lovordas bilarna för sin driftsäkerhet. I den senaste stora svenska bilägarundersökningen AutoIndex vinner Subaru för tredje året i rad och slår tvåan BMW och trean Toyota med god marginal.

I just den enkäten vägs själva bilen in med 40 procent och försäljarna, servicen och märkeslojaliteten med 20 procent vardera. Detta rikstäckande resultat för märket Subaru bekräftas av våra läsares betyg för kompaktmodellen Impreza, som vi här redovisar i tredje generationen, årsmodell 2007 till och med 2011.

Subarumärkets rykte om tillförlitlighet är starkt, och ams-läsarna anger just varumärket som det främsta köpskålet för Impreza, vid sidan om körglädjen. En tydlig styrka i varumärket är service/verkstad, som ligger klart över totalsnittet för alla betygsatta bilar och långt bättre än konkurrenterna i den här analysen.

Alla Subaru är fyrhjulsdrivna, och de flesta ägare framhåller den egenskapen som starkaste köpskäl för Impreza, vilket uttrycks i parametern "körglädje". Särskilt köregenskaperna i vinterväglag uppskattas. "Mycket rolig bil, speciellt vintertid", skriver Torbjörn Henriksson, som kör värstingversionen WRX STi -08. Körglädjebetyget är 86 procent, aningen sämre än för Honda Civic och BMW 1-serie, men högt över det allmänna genomsnittet. "Fyrhjulsdrift!!!" utropar Helene Sjö som enda kommentar om sin bensindrivna Impreza 2,0 årgång 2010.

Det absoluta flertalet ägare är mycket nöjda med sin Impreza. "Inte ett smack", svarar Kerstin Carlsen på frågan om eventuella problem. Hon kör en 2,0 diesel 2010. "Mycket hög kvalitet för en bil som ändå inte utger sig för att vara premium", skriver Stig Holm som har en 2,5 -08. Han har inte haft några problem alls, men råder Impreza-ägare att komplettera rostskyddet, som han tycker "inte

"DEN ROLIGASTE BIL JAG KÖRT I VINTER-VÄGLAG."

JESPER, IMPREZA 2,0 D -10

Felkoder för katalysator och insprutning rapporterar Carl S, som fått besöka verkstad "lite för ofta".

Hög oljeförbrukning noterar en ägare. Sägs bero på igensatt luftfilter.

Känslig lack påpekas av flera ägare. Tål inte stenskott, har släppt i några fall (garantiätgårdat) och får lätt repor, enligt några rapporter.

Trög växellåda, klagar ett antal ägare på – svårt att få i ettan och backen.

DU VET VÅL ATT ...

... du kan läsa alla våra begagnattester på vår webbsajt automotorsport.se

riktigt håller måttet från fabrik".

Även lacken bekymrar en del ägare. "Den är känslig för stenskott", säger Bengt Lundgren som har en 2,0 D -09. "Den borde ha stänkskydd och skyddsfilm på sprut-utsatta karosdelar." Monica Martinssons 2,0R -07 drabbades av lacksläpp, men det fixades på garantin.

Impreza i tredje generation tycks inte ha några andra typiska modellproblem eller barnsjukdomar, men ett återkommande klagomål gäller ljudnivån. "Högt vägljud" är en vanlig kommentar. Ljudkomforten får ägarbetyget 57 procent, vilket är riktigt dåligt jämfört med medelbilarna – och katatrofalt sämre än BMW



SÅ HÄR TYCKTE TESTLAGET

Subaru Impreza WRX STi är långt ifrån tråkig på bana, men jämfört med Focus RS är den fränkörd. Focus RS är snabbare totalt, men WRX STi är klart mer effektiv från en böj och in mot nästa – fyra drivande hjul är alltid mer än två”. Så skrev John Argelander i nr 14/09 efter en duell på Mantorp – som Forden vann på ”fler kickar och klart lägre pris”. WRX STi duellerade i nr 5/08 mot regerande vintermästaren Mitsubishi Evo IX. Subarun ansågs mer civiliserad för vardagsbruk, men på halkbana behöll Evo sin mästartitel. ”Standard-Impreza” på 150 hästar kördes i nr 2/08 mot Fiat Bravo 1,4 T-Jet. Italienaren vann – den var snabbare, livligare i reaktionerna och klart bränslesnålare. Fjädringskomforten i den då nya Imprezan fick dock beröm: ”Från osofistikerad rally-wannabe till bekväm kryssare.” Men ”både däck och drivlina väsnas en hel del”, konstateras i den första provkörningen i nr 20/07.

Bristande kvalitet på inredningen, tycker några ägare – silverplast nöts lätt och knarrande missljud förekommer.

”MOTORN IMPONERAR”

BENGT LUNDGREN, IMPREZA 2,0 D 2009

Bromsarna kan frysa fast i sträng kyla, enligt en ägare.

Hög ljudnivå är en återkommande kritik.

Partikelfiltret kan behöva en mjukvaruuppdatering. Kolla att den är gjord av auktoriserad verkstad.

Rostskyddet är otillräckligt enligt ett par ägare. ”Kosta på en seriös rostskyddsbehandling.”



BJÖRN BERGMAN

Subaru tillverkar bara en dryg halvmiljon bilar om året och hör till de udda på de flesta marknader. I Sverige har det hittills i år sålts drygt tvåtusen Subaru (mot 24 000 Volvo), varav 1 333 Legacy, som återfinns först på säljlistans 30:e plats. Samtidigt intar Subaru förstaplatsen på Autoindex-listan över bilarna med mest nöjda ägare – och det för tredje året i rad. Med god marginal slår Subaru därmed både BMW, Toyota, Mercedes och Honda när ägarna svarar på vad de tycker om bilen, försäljarna och verkstäderna – och om

”... en doldis – ett märke med få men hängivna fans.”

de kommer att välja samma märke vid nästa bilbyte. Subaru är kort sagt en doldis – ett märke med få men hängivna fans. Vittnesmålen i vår enkät på webben bekräftar att Impreza-ägarna är mycket nöjda med både bilen och servicen, som får ovanligt högt betyg. Främsta köpskäl enligt svaren är just varumärket och körglädjen. Båda bygger på det unika konceptet fyrhjulsdrevning och boxermotor, som är unikt för Subaru, och det värderas högt av ägarna. Sveriges mest nöjda ägare.



Testad i nr 2/2008 Köp testet i Qiozk eller läs det på webben.

Konkurrenterna



BMW 1-serie kom som Golfkonkurrent 2004 – med bakhjulsdrift och därför trängre än övriga i baksätet. Finns med

tioalet motorer från 122 till 306 hästkrafter. Facelift 2007, då även tredörrars och coupé tillkom. 2008 även som cabriolet.



Honda Civic överraskade med totalt ny, avancerad design och rymdskeppsinspirerad förarplats 2006. Rymlig

och praktisk, även i den sportiga R-versionen med 200 hästar. Kom med tre dörrar 2007 och som hybrid 2008.



VW Golf i femte generation lanserades 2003 och efterträddes av Golf VI hösten 2008. Ett dusin motorer erbjuds, från 90 till

250 hästar (i R32, från 2005). Självklar bästsäljare i sin egen klass tack vare soliditet, köregenskaper, förarplats. Och andrahandsvärde.



Tredje generationen lanserades 2007 som både sedan och halvkombi – lite större på alla ledder och med motorer från 107 till 300 hästkrafter. Fick lätt facelift 2009.



WRX STI är imagomodellen som med extra sportig attityd anspelar på märkets många rallysegrar. Senaste turbomotorn på 2,5 liter ger 300 hästar och 407 Nm vid 4 000 varv.



Senaste Impreza, den fjärde, premiärvisades på New York-salongen 2011. Den behåller karosslängden men är rymligare tack vare 2,5 cm större axelstånd. Säljstart hösten 2011.

► I-serien, som här ligger i vinnarklass med betyget 80 procent.

En annan punkt som Subaru historiskt fått kritik för är bränsleförbrukningen. Snittet för bensindrivna Impreza i vår enkät ligger nära 10 l/100 km, vilket anses alldeles för mycket i klassen – och särskilt jämfört med BMW. Däremot har Subaru lyckats med sin boxerdiesel; den drar enligt våra läsare ganska precis 5 l/100 km.

Sammanfattningen av Impreza III blir att den otvivelaktigt lever upp till märkets rykte när det gäller driftsäkerhet och service. Främsta köpskålet enligt ägarna är körglädje och tyngst i det delbetyget väger den permanenta fyrhjulsdriften, som är standard.

Trots att Subaru har "Sveriges nöjaste bilägare" när Impreza inte upp till medelbilen i delbetyget "märkestrogen". En förklaring till detta kan vara bränsletörsten hos bensinmodellerna. Dieseln ligger betydligt bättre till, och i skrivande stund är det bara 2,0 D som säljs i Sverige (förutom 300-hästarsversionen STI Racing). Återstår att se om generation IV, som kommer efter sommaren, kan matcha konkurrensen bättre när det gäller bränsleekonomi.

Totalt sett anses Impreza ändå vara ett bara köp: med 91 procent slår den både medelbilen och klassledaren Golf med god marginal.

Text: Björn Bergman

VAD KOSTAR DET ATT ÄGA?

	Impreza 2,0	BMW 120i	Civic 1,8	Golf V 2,0
Skatt	1 940:–	1 580:–	1 080:–	1 700:–
Försäkring¹⁾	5 351:–	6 465:–	4 864:–	5 308:–
Kamremsbyte	8 700:–	kedja	kedja	9 000:–
Intervall för kamrem	10 000 mil	–	–	12 000 mil
Utvalda reservdelar²⁾	37 585:–	35 636:–	24 428:–	22 995:–
Fyra sommardäck³⁾	3 600:–	4 880:–	4 980:–	3 000:–

1) Folksam, 7–10 skadefria år, 40 år, boende i villa i Stockholmsområdet. 2) Utvalda reservdelar och jobb – inkluderar bland annat bromsklossar, bromsskivor och stötdämpare fram samt avgassystem och katalysator. Regelbunden service tillkommer, där intervallen styrs av bilens kördata och kostnaden bestäms av de nödvändiga åtgärderna. 3) Billigaste premiummärket i standarddimension för modellen.

TESTFAKTA

	Impreza 2,0	BMW 120i	Civic 1,8	Golf V 2,0
Testförbr., l/100 km	8,8	11,2	9,2	8,7
Längd, mm	4 450	4 250	4 250	4 200
Bredd	1 740	1 760	1 770	1 760
Höjd	1 480	1 430	1 460	1 480
Bagageutrymme, liter	300/1 215	330/1 150	455/1 350	350/1 305
Tjänstevikt, kg	1 370	1 340	1 340	1 440
Euro NCAP	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

HONDA CIVIC HÅLLER VÄRDET BRA I KLASSEN

	Impreza 2,0R	BMW 120i	Honda Civic 1,8	Golf V 2,0
Nypris -11	230 000	273 000	191 000	220 000
2010	169/17	212/22	154/19	172/22 (VI)
2009	152/34	193/29	141/26	150/26
2008	137/40	176/35 (facelift)	129/32	137/32
2007	110/45	148/39	117/39	125/38
2006	–	135/39	106/44	113/44
2005	–	122/49	–	102/49



Bilhandlarpriser gäller bilar som rullat 1 500 mil per år. Siffran efter priset (i jämna tusental) visar värdefallet i procent. Privatköp sänker priset 20 000–30 000 kronor på nyare bilar.

OM DU VILL IMPORTERA

Vår sökning:
Impreza 2008–2010



Sverige 189 000 kr
(49 st. på www.blocket.se)
2008, 2,0R, 2 300 mil, blå, man, 5d, farth, acc, sv-säld, krok, v-hjul.



Tyskland 14 500 euro
(497 st. på www.mobile.de)
2008, 2,0R, 5 020 mil. Man, farth, full dok, acc, silvermet, xenon.



Italien 14 950 euro
(75 st. på www.subito.it)
2008, 2,0R, 1 400 mil. En ägare, "nyskick", manuell, acc, farth, xenon. Finns i Toscana.



STI Racing ersätter i år WRX men behåller 300-hästarsboxern. Pris från 430 000 kronor.



Världens första boxerdiesel kom 2008. Den ger 150 hästar och 350 Nm från 1 800 r/min.

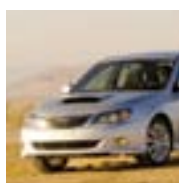
MOTORALTERNATIVEN

Motortyp, transmission	Effekt, hk	Förbr. l/100 km
• 1,5 B4 bensin, manuell 5-vxl	107	7,5
• 1,5 B4 bensin, manuell 5-vxl	110	6,5
• 2,0 B4 bensin, man 5-vxl	140	7,2
• 2,0 B4 bensin, man 5-vxl	150	8,4
• 2,5 turbo B4 bensin, manuell, 5-vxl	230	10,4
• 2,5 turbo B4 bensin, manuell, 6-vxl	300	10,3
• 2,0 D B4 diesel, manuell, 6-vxl	150	5,9

Ägarnas skäl för Impreza



”Går som tåget. Och fort. Pigg för att vara diesel. Mycket snål: 6,2 l/100 km trots korta körsträckor.”
– Jesper, Impreza 2,0 D -09



”Går väldigt spårstabil i högre farter och har mycket trygga köregenskaper. Superbra bromsar. Roligare och snyggare än Golf med samma effekt.”
– Rasmus Larsson, 2,0 R Sport -08



”Har under mina år haft mängder av bilar. Den här håller topppositionen! Inga problem över huvud taget.”
– Leif Thor, Impreza 2,0 D -09



”Den roligaste bil jag kört i vinterväg. Uppskattar låg tyngdpunkt och enormt dieselvid. Riktig milslukare i hög fart på autobahn.”
– Jesper, Impreza 2,0 D -10

Ägarnas betyg på fyra Golfklassare

BMW ÄR BÄSTA KÖP, ENLIGT ÄGARNA SJÄLVA					
SNITT-BILEN	IMPREZA 2007-11	BMW 1-SERIE 2007-10	HONDA CIVIC 2006-10	VW GOLF V 2003-08	
Ljudnivån hör till de få saker Impreza-ägarna är missnöjda med.	79 % Körglädje	86	90	88	80
	71 % Ljudnivå	57	80	65	56
	80 % Motor	81	86	88	77
	82 % Förarmiljö	70	85	85	81
	65 % Bränsleförbr.	53	81	73	69
Bakhjulsdrivningen stjälar bagageplats.	66 % Totalekonomi	63	73	74	70
	71 % Bagage	52	59	80	67
	67 % Baksäte	58	52	78	68
	73 % Fjädring	69	69	64	69
	82 % Utseende	72	86	91	76
	79 % Kvalitetskänsla	72	87	81	81
	83 % Problemfri	86	87	88	82
Serviceverkstäderna har något att lära ut ...	62 % Bilförsäljare	60	66	56	52
	68 % Service/verkstad	74	58	69	62
	72 % Märkestrogen	71	78	78	69
	87 % Bra köp	91	94	84	86
	74 % Totalbetyg	70	77	78	72

BMW ligger i framkant bland de bränslesnåla.

Den ungdomliga designen går hem.

BMW-verkstäderna har lite att ta igen ...

LÄS TABELLEN så här: Betygsiffrorna är genomsnittet av ägarnas betyg för respektive modell och årgångsintervall. Tio procent är närmast uselt, 100 procent är världsklass. Värdena längst

till vänster är genomsnittet för samtliga ägartestade bilar på automotorsport.se (för närvarande cirka 19 500 betyg). Grön siffra = bättre än genomsnittet, röd siffra = sämre. Totalbetyg är

genomsnittet av samtliga delbetyg för modellen. Stjärnorna speglar totalbetyget enligt ams-redaktionens skala för respektive bilklass.

Sveriges bästa köpguide! auto motor & sports begbilsanalyser bygger på ägarnas erfarenheter av sin bil och återförsäljarna. Ingen annan tidning ger så snabbt information om en ny bil inför köparens förväntningar, och information om eventuella problem. Analysen är lika viktig för dig som ska köpa ny som begagnad bil. **Gå in på www.automotorsport.se** och avdelningen "Testa din bil", där 19 553 läsare redan har satt betyg på sin bil – gör det du också! 100 procent är ett ouppnåeligt, genomsnittligt högsta betyg från läsarna.

Modellhistorik Impreza

1992-2000: Första generationen. Fanns som coupé, fyrdörars sedan och kombi, alla med boxermotor och fyrhjulsdraft.
2001: Andra generationen börjar säljas. Den är större, styvare,

säkrare och finns som sedan och helkombi, med effekter mellan 125 och 227 hästkrafter. Mellan 2004 och 2007 har vinstingmodellen WRX STI 300 hästar.

2007: Tredje generationen har premiär på New York-salongen som sedan och femdörars halvkombi. Ny 1,5-litersmotor på 107 hästar. WRX och GT har 2,5-litersmotor på 224 hästar

och höjs till 265 från 2009. WRX STI i tredje generationen lanseras 2008 med 300 hästkrafter.

2008: Världens första boxerdiesel – 2,0 liter, 150 hästar och

350 newtonmeter.

2011: Fjärde generationen visas på New York-salongen som sedan och kombicoupé. Den senare kommer till Sverige hösten 2011.

Fråga testlaget

Vi har kört mer eller mindre allt som rullar på fyra hjul! Så har du några funderingar eller frågor om bilköp – mejla oss! testlaget@automotorsport.se

Hej!

Det har varit väldigt mycket snack om diffbromsar den senaste tiden. Jag har en Mini Cooper S utan denna tingest. Kan man eftermontera en sådan?

/Bror Hermansson

Hej Bror!

Ja, visst kan man göra det, men det åtgår en hel del verkstadstimmar för att få det gjort. Man måste ta sig i princip allra längst in i växellådan på en framhjuldriven bil för jobbet.

Att köpa själva delen kan också variera i pris. Exempelvis kostar lamelldiffbromsen till Opel Corsa OPC cirka 1 900 euro på Drexlers hemsida, medan Quaife tar 550 pund för en till Mini Cooper S.

En annan väg kan vara att försöka köpa den eventuella originaldiffbromsen som reservdel, ungefär som många Alfa 147/156 GTA-ägare gjort med diffbromsen (Torsen) från Alfa 147 JTD Q2, den passar även i GTA-modellerna.

Snikvarianten för att lösa drivgreppsproblemen är att angripa själva källan: för lite vikt på innerhjulet. Prova att exempelvis demontera den främre kränghämmaren, då lyfter inte innerhjulet lika lätt. Fjädring/dämpning lär dock också behöva en uppstyvning.

Men, prova på egen risk.

/Fredrik Langendorf