

Das Eibach Gewindefahrwerk „ProStreet S“ im Subaru Impreza GT

Im Juli 2005 war es wieder einmal soweit, die Firma Eibach Federn stellte dem Subaru Impreza GT Club Germany e.V. ein „ProStreet S“ Gewindefahrwerk für einen weiteren Fahrwerkstest zur Verfügung.

Ein interessiertes Clubmitglied wurde durch den Arbeitskreis-Teile ermittelt und direkt angesprochen.

Pünktlich zum vereinbarten Termin stand ich vor den Toren der Firma Eibach in Finnentrop. In Dirk Maiworm fand ich einen kompetenten und interessanten Gesprächspartner und Fachmann. An diesem Tag erhielt nicht nur mein GT ein neues Fahrwerk, sondern ich lernte die Firma Eibach bei einem Rundgang mit Lagerbesichtigung kennen und durfte sogar ein bisschen in der Entwicklung schnüffeln. Man konnte mich davon überzeugen, dass die Leute von Eibach ihr Handwerk verstehen.

Eibach beschreitet mit dem neuen ProStreet S Gewindefahrwerk einen Salto zurück in die Vergangenheit und verwendet konventionelle Stossdämpfer. Somit wendet sich Eibach vom gemeinsam mit dem Subaru Impreza GT Club Germany e.V. vorgestellten Up Side Down System wieder ab.



ProStreet S an Vorder- und Hinterachse

Eibach folgt dem Trend auf dem Fahrwerks-Markt und präsentiert das Fahrwerk in Edelstahl. Dabei handelt es sich um eine Kombination von KW Variante 1 Dämpfer und Eibach Federn. Eibach macht daraus kein Geheimnis, auf den Dämpfern steht „Eibach Pro-Street-S made by KW“.

Sicherlich wird dieser Schritt etwas für Verwunderung sorgen, da selbst die aktuellen Subaru Impreza WRX STi Modelle ein Fahrwerk mit Up Side Down Technologie besitzen.

Die Beweggründe zur Systemumstellung waren sowohl wirtschaftlicher als auch technischer Art: Wirtschaftlich dahingehend, dass der Preis für das systembedingt kostenintensivere Upsidedown-Fahrwerk langfristig nicht am Markt durchzusetzen war.

Technisch gesehen hat Eibach mit Einführung der Edelstahltechnologie den Kundenforderungen entsprochen. Außerdem kann die Verschleißfestigkeit eines 2-Rohr-Systems höher als die eines Upsidedown-Systems bewertet werden.

Eibach selbst vervollständigt die Dämpfer nur mit Haupt und Zusatzfedern. Das ProStreet S Gewindefahrwerk unterscheidet sich von den bekannten KW Variante 1 Fahrwerken nur durch die rote Farbe der Federn. Alle anderen verwendeten Teile sind identisch.

Bei den verwendeten Federn handelt es sich um von Eibach optimierte Konstruktionen, mit Abweichungen in der Charakteristik gegenüber den ursprünglichen KW-Fahrwerken, die der Rahmen des Teilegutachtens zulässt.

Im direkten Vergleich zum Serienfahrwerk, den ich im Entwicklungszentrum von Eibach von Herrn Maiworm gezeigt bekam, stellte sich heraus, dass das ProStreet S Federbein der Hinterachse somit um ein Vielfaches härter ist, als das Serienfederbein.



Einbau des ProStreet S in den Impreza GT

Das Fahrwerk wurde direkt bei Eibach eingebaut und entsprechend eingestellt. Anschließend folgte eine erste Probefahrt vor Ort und die Einstellungen wurden nochmals überprüft.

Die endgültige Einstellung des Fahrwerkes bei meinem GT sieht so aus, dass mein GT an der Vorderachse 1,5 cm und an der Hinterachse 0,5 cm tiefer liegt.

Die Bodenfreiheit beträgt noch etwa 11,5 cm.

Laut Teilegutachten wäre es möglich das Fahrzeug an beiden Achsen noch etwa 15 mm tiefer einzustellen, darauf wurde aus mangelnder Freigängigkeit der Räder im Radhaus sowie erheblichen Einschränkungen im Komfort aber verzichtet.

Wenn das Fahrwerk noch tiefer eingestellt wird vermindert sich zu dem der Einfederweg. Dies führt unweigerlich zu weiteren Komforteinbußen. Das Fahrwerk selbst ist nur in der Höhe und nicht im Härtegrad verstellbar. Die KW Variante 1 Dämpfer sind in ihrer Dämpfung fest voreingestellt. Dadurch sind in diesem Bereich keine weiteren Einstellungen möglich!



Fertig zur ersten Ausfahrt

Nach etwa 7 Stunden startete ich mit meinem GT wieder in Richtung Heimat. Es lagen gute 500 km vor mir und so konnte ich nun selber erste Eindrücke vom neuen Fahrwerk sammeln.

Das Eibach ProStreet S Gewindefahrwerk ist besser als das Serienfahrwerk und unterstreicht den sportlichen Charakter des Subaru Impreza GT, da es dem Fahrzeug deutlich mehr Fahrdynamik verleiht. Die Kurvengeschwindigkeiten steigen um zirka 20 km/h. Ich muss hier aber auch sagen, dass in meinem Subaru ein stärkerer (22 mm) Stabilisator an der Vorderachse verbaut ist. Ohne diesen ist die Abstimmung der Vorderachse allerdings erheblich weicher.

Die Agilität des Fahrwerkes wird unter anderem bei schnell durchfahrenen Kurven auf Landstraßen spürbar.

Bei Fahrten auf der Autobahn wird in Kurven eine Top-Speed von über 200 km/h möglich, ohne das wie beim Serienfahrwerk des Subaru Impreza GT nach korrigiert werden muss. Der Subaru Impreza liegt wie ein Brett auf der Straße und zeigt ein sicheres Handling. Das Geschwindigkeitsempfinden sinkt deutlich.

Kopfsteinpflaster und Unebenheiten nimmt das Fahrwerk souverän weg.

Es lässt seine Insassen allerdings nie im Unklaren über die Fahrbahnbeschaffenheit.

Das Fahrwerk hat einen sehr direkten, sportlichen Charakter, der nur noch ein geringes Maß an Restkomfort übrig lässt.

Unser Fazit:

Eibach ist mit dem ProStreet S Gewindefahrwerk dem neuen Geschäftspartner KW gefolgt und hat sich deutlich von der eigentlichen ProStreet Abstimmung entfernt. Es ist meiner Meinung nach fraglich, ob Eibach bei dieser Art von Zusammenarbeit nicht ein wenig den eigenen Charakter verliert, da dieses Fahrwerk deutlich die Züge von KW trägt.

Für meinen Teil kann ich das „ProStreet S“ (oder KW Variante1!?) Gewindefahrwerk mit den oben genannten Einschränkungen empfehlen.

Ein Testbericht von einer Rundstrecke, sowie ein direkter Vergleich mit dem von Eibach entwickeltem „ProStreet“ Gewindefahrwerk werden in späteren Testberichten folgen.

Übrigens, außer dem neuen ProStreet S Gewindefahrwerk gibt es von Eibach noch folgende Produkte für den Subaru Impreza



ProKit ProSpacer AntiRollKit

Getestet & geschrieben von

Holger Kerber

mit freundlicher Unterstützung vom Arbeitskreis-Teile des

Subaru Impreza GT Club Germany e.V.

*© Arbeitskreis Teile des
Subaru Impreza GT Club Germany e.V.*