

# Fiabilidade



A invulgar gama deste construtor nipónico, onde os motores Boxer e a tracção integral andam sempre de mãos dadas, conta ainda com a sua imagem que se elevou até ao topo como construtor de alta gabarito na alta tecnologia aplicada onde se destaca pelos êxitos conseguidos nos Mundiais de Ralis consagrados consecutivamente em 1995/1996/1997.

No meu entender os Proprietários de Subaru caracterizam-se especialmente pelo seu bom gosto e no saber firme de tratar-se de uma grande máquina a nível mecânico com enormes provas dadas.

A paixão e o orgulho de se ter um carro destes cria por assim dizer um culto enorme a este verdadeiro colosso de automóvel fazendo disso um motivo suficiente que dá show em tudo o que o envolve.

Ora vejamos, entre inúmeros exemplos vou relatar o meu caso...

Trata-se de um gc8 de 1998 no momento com 91.000km, e desde os 20000km que anda com uma carga turbo 1.4bar estabilizados, note-se "0.88" de origem, ultimamente 1.6 bar no primeiro parâmetro e 1.25 no segundo. No circuito de lubrificação tenho um radiador de óleo, também sou dos que usam inúmeras mods tal como é conhecimento dos amigos do Imprezarios.net, e p+osso acrescentar o pezinho algo pesado... que poderei dizer mais ... simplesmente que não consigo obter mais fiabilidade, nunca tive carro nenhum assim.

A fiabilidade destes motores e falo em especial dos modelos gc8 Gt Turbo, foi reconhecida mundialmente no seu tempo. Não é raro encontrar Imprezas com mais de 150 e até mais de 200 mil km sem nunca terem tido qualquer tipo de problema no motor. Falo de viaturas standar e outros com mods, dependendo aí do grau de preparação, basta olharem para o mercado uk e verificam que é difícil encontrar um modelo Gt que não tenha sido alterado e lá até abusam...

Por outro lado o mercado Mundial absorve cada vez mais os modelos produzidos pela Subaru, e em todas as produções...o grau de satisfação por parte dos consumidores foi e é enorme consagrada através de prémios a nível Mundial.

Os mercados são vastos, Australiano, Asiático, Americano e Europeu, mas principalmente o Inglês e Suíço na (Europa) que são bastante exigentes, mas repare-se que mesmo aí vinga a fiabilidade e a reputação da marca. É que mesmo com gasolinas inferiores á nossa não rebotam...

## Que se passa então por cá em Portugal?

Só posso dar a minha opinião pessoal, diria que a utilização desportiva dada por parte de alguns condutores em forma exagerada, aliada ainda (em muitos casos) á má manutenção dada, á escolha de óleos não apropriados, contribui muito negativamente, esquecendo por vezes o próprio clima que nos circunda e penaliza se comparado a uk e Suíça.

Reconheço que o Impreza a meu ver não foi concebido para andar a fundo durante grandes períodos de tempo, isso provocaria um sobre desgaste tremendo nos seus componentes internos quando atingida a temperatura de risco e isto embora já o tivesse feito sem problemas. Se aliarmos esse factor a misturas de gasolina erradas, pressões de turbo exageradas ou mods sem qualquer controle electrónico ou manual, o resultado é sempre um cocktail explosivo dentro do motor e daí as consequências que são os ditos pistões furados, capas de biela derretidas e o mais que daí advém...

Pessoalmente opino que o Impreza adora oscilações no ritmo de andamento, mas que se realmente quisermos torná-lo num carro de velocidade consistente terá de se investir na sua preparação a nível de resistência para assim tirar-se partido de outras performances.



Para isso, e falando por mim, considero que o segredo é refrigerar ao máximo a todos os níveis, ar, gasolina, óleo, escape etc...

De salientar ainda que os modelos pós 2002, não apresentam geralmente qualquer tipo de problemas, mas...por exemplo trazem já injectores maiores, fica a deixa...

Já modelos Sti, são de facto reforçados nos seus componentes internos e transpiram de fiabilidade mesmo com mods.