

Subaru WRX STI

Mit Handbremshebel

Ein ohnehin gutes Auto noch ein Stück besser zu machen, ist eine schwierige Aufgabe. Im Fall des Subaru WRX STI der fünften Generation gelang das mit Bravour. Der Neuling macht jede Menge Spaß und bietet Alltagstauglichkeit. Die Frage nach dem Warum lässt sich einfach beantworten: Weil auch dieser Subaru frei von Schnickschnack ist.

Es gibt Autos, die haben von vorn herein die Sympathien auf ihrer Seite. Weil ihre Karosserielinien besonders schön gezeichnet sind, weil ihre Motoren unendlich viel Drehmoment bieten oder weil man auf ihren Sportsitzen bis an das Ende der Welt fahren könnte. Beim Subaru WRX STI sind es wohl die Prinzipien des klassischen Maschinenbaus. Längsantriebsstrang mit Boxermotor und permanenter Allradantrieb mit Zentraldifferenzial und fester Drehmomentverteilung vorn/hinten. Genug Drehmoment und Sportsitze bietet der neue Subaru auch.

Dafür gibts keinen Schnickschnack, auch keine elektrische Parkbremse (EPB). Die würde ohnehin nur stören, denn der WRX STI wird nach dem Ausstieg von Subaru aus der Rallye-WM Ende 2008 immerhin noch an private Fahrer verkauft. 130 Stück will man im laufenden

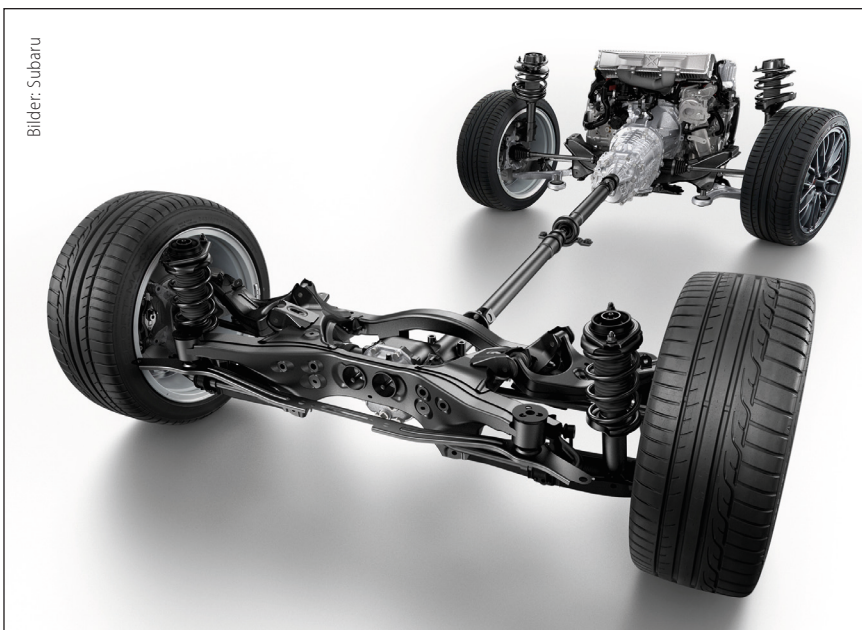
Jahr noch an den Mann bringen; Frauen wurden in diesem Modell in der Vergangenheit eher selten gesehen. Das überaus bescheidene Vermarktungsziel begründet der Importeursgeschäftsführer Volker Dannath damit, dass der Bolide „auch

► **Verkaufserwartung:** trotz deutlich abgesenktem Preis nur ca. 130 Stück im laufenden Jahr

mit abgesenktem Preis kein Volumenmodell“ sei. Im Vergleich zum Vorgänger ist das neue Modell beachtliche 7.500 Euro günstiger und wird mit der Ausstattungsstufe Active für 41.900 Euro angeboten. Die Ausstattungsstufe Sport schlägt nur noch mit 45.200 statt zuvor 53.100 Euro zu Buche. Bereits im Juni fand die Markteinführung der neuen Baureihe statt.

Obwohl auch die fünfte Generation des WRX STI eindeutig als eben diese Subaru-Baureihe erkennbar ist, gab es an der Karosserie einige Veränderungen. So hat man den Radstand um 25 Millimeter verlängert, was den Fußraum im Fond vergrößert. Die A-Säulen beginnen nun 200 Millimeter weiter vorn und schließen Dreieckfenster in den Türen ein; die Außenspiegelmontage erfolgt direkt auf den Türblechen. Auswirkung für Fahrer und Beifahrer sind vergrößerte Türausschnitte, die das Aus- und Einsteigen erleichtern. Im Innenraum wurden Armaturenbrett und Türverkleidungen abgesenkt, mit verbesserter Rundumsicht und schnittigerer Gürtellinie als Folgen.

Konstruktive Änderungen und der Einsatz hochfester Stähle führten zu einer leichteren und zugleich stabileren Karosserie mit 40 Prozent mehr Torsionsfestigkeit und 30 Prozent mehr Biegestei-



So muss ein Allradantriebsstrang aussehen: längs eingebaut, permanente und konstante Drehmomentverteilung auf alle vier Räder (hier im nicht gesperrten Zustand 41 Prozent nach vorn und 59 Prozent nach hinten).



Die Bedienung eines Subaru gab noch nie Rätsel auf. So ist das auch beim neuen WRX STI.



Auch optisch ein Leckerbissen: aufgeladener Vierzylinder-Boxer-Ottomotor mit 2,5 Liter Hubraum



figkeit (alles Angaben des Importeurs). Auch an Fahrwerk und Lenkung wurden Veränderungen vorgenommen:

- ✓ Durchmesser des Vorderachsstabilisators 24 (+3) Millimeter
- ✓ um fast ein Viertel höhere Federrate
- ✓ um zehn Millimeter abgesenkter hinterer Verankerungspunkt des Querlenkers
- ✓ Versteifungsplatten am vorderen Anlenkpunkt der Druckstrebe
- ✓ steifere Lagerbuchsen für Hilfsrahmen und Längslenker der Hinterachse
- ✓ Unibal-Gelenk am hinteren äußeren Lager des Hinterachs-Querlenkers
- ✓ direktere Lenkübersetzung (13:1 statt 15:1)
- ✓ um 125 Prozent steiferes Torsionselement der hydraulischen Lenkhilfe
- ✓ vierfach höhere Steifigkeit der Buchse beim Befestigungspunkt der Lenkung am Getriebe (Resultat: feineres Ansprechen der Lenkung)

17-Zoll-Bremsanlage von Brembo

Dunlop liefert speziell für den WRX STI entwickelte Reifen in den Dimensionen 245/40 R18 93 W und 245/40 R18 97 W. Hinter den Rädern sitzen Bremsen von Brembo mit belüfteten 17-Zoll-Scheiben rundum, vorn mit Vierkolben-, hinten mit Zweikolben-Sätteln. Der Durchmesser des Hauptbremszylinders wurde vergrößert, auch reagiert er nun schneller.

Angetrieben wird der WRX STI von einem Vierzylinder-Boxer-Ottomotor mit 2,5 Liter Hubraum und Turboauf-

flung, der ein maximales Drehmoment von 407 Newtonmetern bei 4.000/min und eine Höchstleistung von 221 Kilowatt bei 6.000/min entwickelt. Damit liegt die Literleistung dieses Motors bei beachtlichen 90 Kilowatt (122 PS).

► **Nennwerte des Motors:** 407 Nm bei 4.000/min, 221 kW bei 6.000/min, Literleistung 90 kW (122 PS)

Die Beschleunigung des leer 1.500 Kilogramm schweren Subaru auf 100 km/h gelingt in 5,2 Sekunden, bei der Höchstgeschwindigkeit 255 km/h wird abgeregelt. Als Gesamtverbrauch werden 10,4 l/100 km angegeben, was einer CO₂-Emission von 242 g/km entspricht.

Für diesen angesichts der Nennwerte geringen Verbrauch sorgt u. a. die variable Steuerung der Ein- und Auslassventile, genannt Dual Active Valve Control System (AVCS). „AVCS schlägt sich in besserer Füllung und sauberer Verbrennung über den gesamten Drehzahlbereich, mehr Drehmoment in tiefen bis mittleren Drehzahlen, mehr Leistung bei hohen Tourenzahlen sowie insgesamt höherer Umweltverträglichkeit nieder“, erklärt man bei Subaru Deutschland.

Verwirbelung im Ansaugtrakt

Das System Tumble Generation Valve (TGV) sorgt für starke Verwirbelung im Ansaugtrakt, wodurch ein homogeneres Kraftstoff-Luft-Gemisch entsteht.

Peter Diehl

2,5-Liter-Ottomotor im Subaru WRX STI

Details	2,5 Turbo
Bauart/Hubraum (cm ³)/Charakter/Einbauposition	B4-Otto, 2.457/Kurzhuber/vorn längs
Ventile/Ventiltrieb/Ventilantrieb	16/DOHC/Zahnriemen
Gemischbildung	Saugrohreinspritzung
Besonderheiten	Boxermotor, Turboaufladung, Literleistung 90 kW (122 PS)
max. Drehmoment (Nm bei min ⁻¹)	407 bei 4.000
Höchstleistung (kW bei min ⁻¹)	221 bei 6.000
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)/Effizienzklasse	10,4/G
CO ₂ -Emission (g/km)/Emissionsnorm	242/Euro 6
Serviceintervall (km/Monate)	Ölwechsel 15.000/12, Inspektion 30.000/24

Quelle: Subaru