



RÅ: Nye Subaru Impreza WRX STI er en råtass, men vekker kanskje ikke så mye oppmerksomhet som den burde.

Subaru Impreza WRX STI

Motorvolum: 2457 ccm
Effekt: 300 hk
Dreiemoment: 407nm
Akselerasjon (0-100): 5,2
Toppfart: 250 km/t
Forbruk: 10,3 l/mil
Lengde: 442 cm
Vekt: 1505 kg
Pris testbil: 829900 kr



KONTROLL: Bilen er utstyrt med SI-Drive som er Subarus intelligent drive. Denne betjenes med en hjulbryter som sitter mellom setene. Motoren skal stilles i tre forskjellige moduser.



GIRSKIFT: I Subaru Impreza WRX STI er det en sekstrinns manuell girkasse.

– Mye komfort, kanskje litt for mye?



Vi tok med oss rallyfører og leder av Subaru Rally Cup, Sveinung Bieltvedt for å la han kjenne på Subaru Impreza WRX Sti.

TRIVES: Rallyfører Sveinung Bieltvedt trivdes godt i Subaru Impreza WRX STI. Han synes bare det var synd bilen er så dyr. Alle foto: Johan Marius Svängen.

RALLY: Til vanlig finner vi Sveinung Bieltvedt godt festet i sin egen Subaru Impreza rallybil, men i dag skal det unge rallytalentet få teste verstingen av gatebilene til Subaru, nemlig Subaru Impreza WRX STi.

– Jeg synes bilen er tøff å se på. Den er penere enn forgjengeren. Jeg liker spesielt godt de brede skjermene og det nye integrerte luftinntaket til intercooleren. Det eneste jeg har å si på utseende er at overhenget foran burde vært mindre. Og siden det er en rallyracer kunne jo spoileren bak vært mer lik rallybilene til Petter Solberg. Alt i alt er dette en bil jeg absolutt kunne tenkt meg, sier Sveinung Bieltvedt. Vel plassert i Recaro-setene trykker Bieltvedt inn startknappen og den 2,5 liter store motoren på 300 hester brummer under panseret, og gjør seg klar.

– Man hører jo at det ikke er noen vanlig 1,3 liters motor, men jeg hadde da tålt enda mer av den spesielle boxermotor lyden. Produsenten har vel mange regler og hensyn å ta, men hadde jo vært kult med høyere desibel for eksempel når man kjører på motorprogrammet Sport Sharp, sier rallyføreren.

Sveinung Bieltvedt fikk kjøre bilen på asfalt og grusunderlag i Tomter i Østfold. Det tok ikke lang tid før Bieltvedt følte seg hjemme i bilen.

– Jeg merker at det er veldig bra bremses i bilen ved aktiv kjøring. De er presise og kraftige. Subaruen sitter svært godt på veien. Bilen er litt understyrt, men det er stort sett alle gatebiler.

Det gjør at fremhjulene slipper før bakhjulene, sier rallyføreren, og legger til.

– Bilen er lettkjørt og veldig komfortabel. Kanskje litt for komfortabel om du ønsker en rallybil for gatekjøring. Jeg skulle ønske at bilen fremsto litt mer som en racerbil, men når det er sagt skjønner jeg prioriteringen til Subaru. Mitt inntrykk er at de fleste bilprodusenter ikke tør satse på noe som bare dekker en liten gruppe bilkjøpere. Da velger de heller en tryggere løsning som fort kan bli litt anonymt og etter min mening for likt alle andre, men som til gjengjeld har en større kjøpergruppe, forklarer han. Subaru Impreza WRX STI stiller absolutt på høyde med merker som Audi og BMW når det gjelder behagelig kjøreopplevelse, men er nok lenger fremme når det kommer til driftsikkerhet. Det skal mye til å slå japanske biler produsert i Japan når det gjelder holdbarhet, og da spesielt Subaru. Selv om Impreza STi'en er den mest avanserte rallybil jeg har hatt, har jeg allikevel ikke hatt så mye fri fra verkstedet som nå, sier han. Sveinung synes det er veldig moro at Subaru har laget en femdørs sportsbil med firehjulstrekk da.

– Bestill med tilhengerfeste og bilen kan jo brukes til absolutt alt, smiler Sveinung. I tillegg har Subaru Impreza WRX STI et imponerende stort bagasjerom som rommer ganske mye til å være en sportsbil. I tillegg er det god plass også for passasjerene i baksete. Man kan si at STI-modellen er en sportsbil for familien. Den er trygg og lettkjørt. Den kan brukes i alle sammenhenger, legger han til.

