

Villdyret på veien

Den nye Subaru Impreza WRX STI kom til Norge på vårparten, endelig har vi fått sluppet den ut.

Av Johan Marius Svingen

Marius.svingen@sportmedia.no

RALLY: Gateversjoner av rallybiler er et spennende konsept. Subaru Impreza 2,5 WRX STI er en turboladet versjon av Subaru Impreza med firehjulstrekk. WRX-modellen har blitt et populært valg for bilinteresserte takket være sine høye ytelser og gode kjøreegenskaper. STI står for Subaru Tecnica International. Dette er Subarus avdeling for trimmingsutstyr og motorsport. STI har et nært samarbeid med Prodrive som tar seg av Subarus satsing på rally. Foreløpig er det kun solgt et begrenset antall av gateversjonen av Petter Solbergs Subaru Impreza S14.

Praktisk sportsbil

Den nye Subaru Impreza WRX STI er kanskje det nærmeste vi kommer en praktisk sportsbil. Den forrige versjonen av WRX STI hadde røffe kjøreegenskaper og ikke minst et ekstremt utseende. Den nye har bevart kjøreegenskapene, men ved å innføre kombicoupé har utseende blitt noe tammere, men bilen har blitt langt mer praktisk. Kombi er en bil med 3 eller 5 dører. På engelsk kalles den gjerne liftback eller hatchback. Den tredje (eller femte) døren er en stor, topphengslat bakdør med bakruten som en integrert del og som åpnes inn til et bagasjerom som normalt har noe større kapasitet enn en sedan, men gjerne noe mindre enn en tilsvarende stasjonsvogn. Det er tydelig at Subaru med denne STI-versjonen har tenkt mer på det praktiske og komforten enn på den rå kjøreopplevelsen. Dette kan vi kalle en skikkelig sportsbil i familieutgave. Bilen levers kun som fem dørs kombi med plass til fem. Et stort bagasjerom har produsenten også fått plass til. Dette gjør helt sikkert at modellen treffer en

større målgruppe. WRX ble først introdusert i Japan i 1992, og kort tid etter i Australia og Europa. Første generasjons WRX hadde en turboladet 2,0 l boksermotor som leverte 208 hestekrefter (155 kW). Fra årsmodell 1997 yter WRX 218 hestekrefter. Sammenliknet med Impreza har WRX-utgaven bredere lavprofildekk, større bremses og hardere understell. Fortsatt sverger Subaru til boxermotor, og det gir bilene særpreg. Fire sylindrene som ligger flatt og «boxer» mot hverandre, noe som i prinsippet skal gi mindre vibrasjoner og lavere tyngdepunkt. Denne motoren har i tillegg en stor 2,5 liters motor med solid turbo, som yter 300 hestekrefter. STI-utgaven leveres med gullfargede felger, rosa STI-emblemer og ekstra brede skjermer med luftutslipp både foran og bak forhjulene. I tillegg kommer ekstra kraftig takspoiler, netting i grillen, kraftigere luftinntak med integrerte tåkelykter og fire enderør. Det eneste designelementet STI har, og som vi savnet på WRX - er sidespeil-monterte blinklys.

Sportsbil for alle

Subarus nye fartsmonster skal passe for alle, selv de som ikke er vant til ekstreme biler. 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. Det går fra sport til sport sharp, der man i sistnevnte visst nok får kjappere gassrespons. I sharp modus skal prestasjonen på STI versjonen være 0-100 kilometer i timen på 5,2 sekunder, og en toppfart på 250 kilometer i timen. I tillegg har man noe som heter: intelligent mode, som skal sørge for at mindre intelligente sjåfører kan kjøre bilen litt mer økonomisk. Motoren i 2008 versjonen har mange endringer i forhold til forrige modell. Motoreffekten er økt til 195 KW ved 6000 omdreininger, og dreimomentet er på hele 407 newton meter. Motoren

har også noe man kaller AVCS, som er et aktivt ventilsystem for bedre fyllingsgrad og forbrenning. Foruten den sterke motoren er det firehjulsdriften som setter sitt preg på WRX STI. På asfalt merkes ikke den konstante firehjulstrekkens nevneverdig, det er først når man tar bilen med på grusvei at man virkelig kan oppleve bilens enorme kjøreegenskaper. Under bryteren for de forskjellige motormodusene sitter en annen bryter som lar deg styre kraftfordelingen mellom for- og bakaksel. Til vanlig står denne i automodus, men når denne skrues over til manuell, og man tar av antispinn systemet blir det moro. Bilen kan kastes inn i svinger og reagerer kontant ved gasspådrag, noe som får deg til å føle at du faktisk kjører rally.

Føreren har kontrollen

Midtdifferensialen på denne bilen skiller seg ut fra de tidligere modellene. Dette systemet heter DCCD - drivers Controll Centre Differensial og bremseeffekten på denne kan justeres av føreren. Den kan også stilles i flere moduser.

Auto mode, midtdifferensialens bremsevirkning kontrolleres automatisk avhengig av kjøreforholdene.

Auto mode +, denne automatiske innstillingen passer for kjøring på glatte og isete veier som krever maksimalt veigrep.

Auto mode -, denne innstillingen passer for meget aktiv kjøring og gir god styrerespons.

Manuell mode, her tillates det at føreren selv justerer bremsevirkningen på midtdifferensialen. WRX STI er også utstyrt med differensialbrems mellom hjulene foran og bak. På forakselen av typen Suretrac og bakakselen av typen Torsen. I tillegg har Subaru også videreutviklet Multi.mode Vehicle Dynamics

Control. Dette er et system som styrer stabilitetskontroll, antispinn og som griper inn i kraftfordelingen på bilen. Den har tre innstillinger som betjenes av føreren.

Normal mode, da fungerer alle systemer som ABS-bremser, antispinn og stabilitetskontrollen som normalt.

Traction mode, her justeres systemet innslagspunktet for antispinn og stabilitetskontrollen, og Traction mode fungerer til sportykjøring, da systemet bryter inn uten regulering av motorstyringen.

OFF mode, her kobles rett og slett alle systemene ut. Denne er best egnet for å komme seg løs i dyp snø eller leire. Via en sekstrinn girkasse overføres alle kreftene gjennom drivverket til underlaget. Girakselen er blitt ytterligere forfinet for raskere og ennå mer presise girskiftebevegelser. Alle kreftene i bilen skal også temmes, og derfor har WRX STI spesielt kraftige Brembo bremsesylindere og store ventilerte skivebremses foran med fire stempels kalipere og bak to stemels kalipere. Bremsene er også utstyrt med et eget Sports ABS-system.

Verstingen Impreza WRX STi, gateversjonen av rallybilen, koster hele 830.000 kroner og er dermed uaktuell for de fleste av oss. Den norske stat krever over 500.000 kroner i avgifter. I tillegg vil forsikringselskapene og bensinstasjonene ha sitt. Subaru anbefaler at bilen går på 98 oktan, og det er vanskelig å spare på kruttet når man kjører en slik bil. Da blir bensinforbruket deretter. Vi prøvde bilen i tre dager, og klarte ikke å holde forbruket under 1,5 liter per mil. Subaru oppgir bensinforbruket på bilen for kombinert kjøring som 1,03 per liter.

- Vi sitter igjen med en meget god følelse av Subaruen, men prisen er og blir for høy.

