



Harold Rolloos
24 april 2011

Nostalgie

Vroeger, toen je voor 55 duizend gulden een bloedsnelle Japanse sedan met een grote luchthapper, gouden wielen en een dikke vleugel op je oprit had staan. Vroeger, toen Subaru dit kanon nog Impreza WRX STi noemde. Vervlogen tijden, helemaal toen in 2008 in de lage landen de sedan-traditie overboord werd gegooid door de WRX-versie alleen nog maar als hatchback te voeren. De liefhebbers kunnen hun hart weer ophalen, want Subaru's snelste is er nu ook weer als sedan, al verdween de naam Impreza, waardoor deze bullebak tegenwoordig als WRX STi door het leven gaat.



55 ruggen

Niet alleen de naam is aangepast, ook de prijsstelling van de auto is in de loop der jaren veranderd. Reed je in het gulden-tijdperk voor 55 ruggen een splinternieuw exemplaar uit de showroom, vandaag de dag begint de pret vanaf net geen 64 mille, in euro's welteverstaan. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat een aanzienlijk deel hiervan richting fiscus gaat... Voor dat bedrag heb je de Sport - de instapversie - van dit monster. Die versie is stiekem ook het leukst, aangezien deze uitvoering wél over de dikke achtervleugel beschikt. De door ons gereden Sport Executive moet het namelijk zonder stellen. Dit is meer de gentleman's versie met een pittig prijskaartje van ruim 69 mille om zijn nek. Wat krijg je daarvoor? Onder meer sportstoelen van Recaro, leren bekleding, handbediende airco en een navigatiesysteem. Zaken als stoelverwarming en climate control ontbreken, terwijl je dat eigenlijk wel verwacht op een Executive-uitvoering.



Niet perfect

De grote luchthapper op de motorkap en vier dikke uitlaatpijpen aan de achterkant zijn gelukkig wel gebleven. Voeg daar de sideskirts en andere luchtuitlaten aan toe en het feest is compleet. Ook vanbinnen word je er continu aan herinnerd dat je met een STi op pad bent. Op het stuur, in de rugleuning van de kuipstoelen en ook op het middenconsole kom je het logo tegen. De gebruikte materialen zijn verschillende soorten keihard plastic en laten geenszins de indruk achter dat je met een auto van bijna 70 mille op pad bent, zeker niet omdat je af en toe een rammeltje of kraakje hoort. Daarentegen zitten de Recaro's ontzettend lekker en bieden precies de juiste steun die je mag verwachten van stoelen in zo'n auto. Ook het stuurwiel pakt lekker beet. De ruimte voorin is goed en ook achterin kunnen volwassenen best aardig zitten. Datzelfde geldt voor de kofferruimte, waarin je 420 liter aan bagage kunt meenemen.



Hooligan

Tot op de dag van vandaag staan Subaru's bekend om het fameuze Symmetrical All Wheel Drive. Het is vooral de vooruitstrevende techniek waarmee deze WRX STi zich duidelijk onderscheidt van de concurrentie. Dankzij dit systeem heb je geweldig veel grip en kun je als een lompe boer bochten met een hoge snelheid induiken zonder dat de auto ook maar een krimp geeft. Met het ESP uitgeschakeld kun je pas echt de hooligan uithangen. De kont maakt een uitstapje en met een simpele handbeweging zet je de auto weer recht. Het sperdifferentieel is met een eenvoudige druk op de knop naar eigen wens in te stellen waardoor je precies aan kunt geven wat je van de WRX STi verlangt. Boven deze knop op de middenconsole bevindt zich verder nog de bediening van Subaru Intelligent Drive, waarmee je het karakter van de auto kunt bepalen. De bestuurder heeft de keuze uit drie verschillende standen: Intelligent, Sport en Sport Sharpe, waarbij het voor zich spreekt dat bij de laatste stand het gasrespons

het meest direct is.



Muziek in de oren

Minder enthousiast worden we van de besturing; voor een auto van dit kaliber is die simpelweg te licht en bovendien niet communicatief genoeg. Het insturen gaat daarentegen wel lekker direct en dat vormt weer de perfecte combinatie met het ietwat stugge maar sublieme onderstel. Een ander staaltje fraaie techniek ligt natuurlijk onder de motorkap: een 2.5 liter boxer die 300 pk levert. Het blok trekt als een tierelier - 0 tot 100 in 5.2 seconden - en vanaf zo'n 3.000 toeren komt het beest pas echt los. Niet alleen voel je een duw in de rug, maar ook de boxeroffel doet dan zijn intrede en laat het gebrul als muziek in de oren klinken. Schakel je terug, dan wordt er automatisch tussengas gegeven voor dat vleugje extra sportiviteit. Dat schakelen gaat trouwens behoorlijk secuur en met korte slagen. Dat deze Subaru je continu triggert om hem de

sporen te geven heeft natuurlijk z'n invloed op het brandstofverbruik. In een week tijd hebben wij wel een paar keer aan de pomp gestaan om het beest te voorzien van Super 98. Daar is 'ie namelijk gek op, aldus het testgemiddelde van 1 op 7. Hou je het rustig, dan mag je blij zijn als je 1 op 11 haalt.



Voor de purist

Na een week lang bewust bochtige weggetjes opzoeken en regelmatig aan de pomp staan (de fiscus wordt blij van WRX STi-rijders!) is het tijd om de balans op te maken. Natuurlijk kunnen we niet om de hoge aanschafprijs heen: 70 mille is en blijft veel geld, ook al ben je bij directe concurrent Mitsubishi voor de Lancer Evolution minstens zo veel kwijt. Dat het interieur ook nog eens uit keihard plastic bestaat is eigenlijk van de zotten. Wie dus zijn verstand gebruikt zal niet gauw zo'n bedrag neertellen voor een Subaru. Maar dat is juist het mooie: een WRX STi koop je met je hart. Hij laat namelijk

het hart van de purist beduidend sneller kloppen. Het is keer op keer weer een feest om achter het stuur te stappen, de auto door bochten te jagen en de motor te horen schreeuwen. Dat er ook nog eens plaats is voor een aantal andere inzittenden – op de nodige bagage zal ook de ondeugende vader zich er niet van weerhouden om via de toeristische route van werk naar huis te rijden of als de kids in bed liggen nog even een blokje om te gaan.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Geweldige rijeigenschappen
- + Beestachtig snel
- + Fabelachtige techniek

Min

- Stevig aan de prijs
- Materiaalgebruik interieur
- Besturing valt tegen