



Wilbert Huls
10 november 2014

Gouden wielen

Dat Subaru's ondanks hun schaarste op onze wegen wel degelijk een grote schare fans hebben, bleek wel tijdens een week testplezier met de WRX STi. De auto maakte her en der weemoedige reacties los over zelfgebouwde schaalmodellen of over het geluid dat men zich herinnerde als een buurtbewoner vroeger met zijn Impreza de straat in kwam rijden. Typische kreten als 'de 555' en 'gouden wielen' werden meermaals gehoord. Tijden zijn veranderd. Wat heet, liefhebbersauto's als deze worden weggepest door de overheid. Wil je eigenaar worden van deze bolide, dan krijgt het begrip gouden wielen een compleet andere betekenis. De absurde 80 mille die deze auto moet kosten, verdwijnt via de BPM voor de helft rechtstreeks op het spaarbankboekje van de staat.



Show & Go

Sinds de vorige editie is de WRX STi een model dat los is komen te staan van de Impreza. Waar je toen de overeenkomsten tussen de sportieve sedan en gemoedelijke hatchback nog makkelijk kon opnoemen, is de nieuwe STi echt een verhaal apart. Niet dat de auto daarmee niet meer herkenbaar is als Subaru's sterkste, want met zo'n luchthapper en enorme achternvleugel kan en mag het maar ã©ã©n auto zijn. De extreme vormen zorgen er voor dat anoniem door het leven gaan niet meer tot de mogelijkheden behoort. Helaas kan de leek de auto nog wel eens op ã©ã©n lijn plaatsen met een 'gesjonnificeerde' Astra, uit de categorie 'All show, no go'. Maar ieder zijn ding, wij kunnen op onze beurt de Sulawesische postzegelverzameling van diezelfde leek waarschijnlijk niet op waarde schatten. Doordat de lijnen weer een stuk strakker zijn dan bij de laatste uitvoeringen, staat deze WRX wat dichterbij zijn oorspronkelijke voorouder. Wat ons betreft is dat een schot in de roos, want modieuze ronde of grote vormen maken de auto wat softer. En als 'ie iets niet is...



Rasechte sedan

Binnenin valt direct de relatieve rust op. Waar de WRX het naar de buitenwereld van de daken schreeuwt dat hij niet doorsnee is, zijn het afgezien van de sportstoelen subtiele sportieve elementen die het interieur tekenen. De opzet van het dashboard is heel standaard en doet zelfs een beetje gedateerd aan. Dat komt mede door het af-fabriek mediasysteem dat nog in een standaard dubbel-DIN slot gestoken is. Verder zijn er meerdere materialen gebruikt die op zich netjes afgewerkt zijn, maar toch voor een hoop lijntjes en randjes zorgen. En met het sportieve onderstel merk je erg goed dat al dat kunststof zeker niet rammel- en kraakvrij is. Het is een eenvoudige conclusie dat de concurrentie op dit gebied gewoon een voorsprong heeft opgebouwd.

Het stuur is daarentegen subliem met een heerlijke leren grip. Hij heeft een prettige omvang, waar de besturing van sportieve auto's nog wel eens klein geschapen is. Het donkerrode stiksel maakt hem voor het oog helemaal af en die kleur zien we op meer plekken terug. Het meest opvallende rood vinden we terug in de sportstoelen, waar de rand van de lendensteunen en de bovenkant van de rugleuning in wijnrood is

uitgevoerd. Net als bij het stuur geldt ook hier dat niet alleen het uiterlijk goed voor elkaar is, want ze zitten werkelijk magistraal. Het zijn echt stevige, racy sportstoelen, maar ze hebben door hun leren afwerking toch een fijn laagje comfort. Ook op lange reizen volstaan ze prima. Mochten er meerdere passagiers mee moeten, dan is dat geen enkel probleem, want doordat de WRX een rasechte sedan is - en geen hippe vierdeurs coupé - zit je op de achterbank gewoon royaal. De nodige bagage kan prima in de diepe bagageruimte opgeborgen worden.



Symfonie

Tot zover de praktische kant. Natuurlijk moet die motor aangeslingerd worden. Vier cilinders met 2,5 liter inhoud zullen zeker niet in alle gevallen direct de aandacht opeisen, maar dit kwartet in boxeropstelling laten bij het eerste ontwaken geen misverstand ontstaan over de potentie. De mooie, diepe brom klinkt misschien nog wel mooier dan wanneer je hem vol doorhaalt tot alle 300 paarden bij de les zijn, al is dat natuurlijk heel gevaarlijk om te zeggen. Wanneer het toerental klimt en de specifieke boxersound wat hoger wordt, wordt de symfonie versterkt door een schel gierende

Subaru WRX STi 2.5T Sport Executive

turbo of door doffe ploffen in het uitlaatsysteem wanneer het gas even gelift wordt.

In de tussentijd krijg je als inzittende een enorme duw in de rug. Je bent met de WRX STi ongelooflijk rap op hoogst illegale snelheden belandt. Het is bijna angstaanjagend. Nu zijn er wel meer sedans die in 5,2 seconden naar de honderd snellen, maar meer dan eens sneeuwt de ervaring onder bij het comfort en de souplesse die deze auto's ook willen bieden. Juist dat laat deze Soeb niet gebeuren. Door het geluid en de voeling van het wegdek, is de beleving van de snelheid zo optimaal. Vanuit stilstand raas je met rake klappen door de eerste versnellingen heen, pas in de hogere verzetten merk je goed dat de turbo even nodig heeft om op stoom te komen. Besluit je op hoge snelheid in zijn zes tot een inhaalactie, dan moet je echt even (dubbel) terugschakelen, want dan is het verschil in power zeer groot. Het schakelen zelf is trouwens heerlijk mechanisch. Je voelt de doorgangen en ervaart zodoende echt wat de techniek tijdens de korte klappen aan het doen is.



Geen krimp

Ondanks het vele plezier dat je kan beleven aan flink accelereren, zit daar nog niet het lekkerste rijgedrag. We kennen de WRX STi - in de gedaante van de Impreza - natuurlijk als de wagen waar helden als Colin McRae ongenadig hard over bochtige en slechte wegen raasden. Gelukkig is deze editie daar weer een mooie doorontwikkeling van. Helaas zijn de gravelpaadjes waar je even lekker los kan in Nederland met een vergrootglas nog niet te vinden, maar het betere bochtenwerk bleek geen enkel probleem. Of het nu een korte bocht is waar je strak de hoek om gaat, of een lange bocht waar je op hoge snelheid door jakkert, de STi geeft geen krimp. Althans, je gevoel geeft eerder aan dat je moet stoppen dan de techniek. Het prettige is dat het onderstel continu doorgeeft wat er onder de auto gebeurt. Hard en stug is hij zeker, maar toch niet kneiterhard.

Die techniek luistert deels naar de naam Active Torque Vectoring, waarbij het binnenste sturende wiel geremd wordt om onderstuur tegen te gaan. De eerste keer dat we dit ervoeren op een klaverblad, leek de besturing niet heel zeker. Het was alsof hij wat zoekende was, terwijl we in de praktijk snaarstrak de bocht door gingen. We bleken dus de activiteit van het systeem via het stuurwiel te voelen. Het is niet het enige hoogstandje van Subaru, want natuurlijk is de auto voorzien van het bekende Symmetrical All-Wheel Drive, waarbij de krachtsverdeling over de vier wielen handmatig meer naar de achterwielen te zetten is. Naast de tuimelaar die dat regelt, zit ook nog een knop waarmee de gasrespons van standaard sportief, naar wat sportiever of naar Sport Sharp gezet kan worden.



Technische hoogstand

Het is mooi om te zien dat Subaru Nederland het lef heeft om de auto ondanks de fiscale tegenwerking op de markt te zetten. En misschien nog wel mooier is het om te zien hoe het merk een product weet neer te zetten dat technisch zo spannend is. De WRX STi is een echt beest dat ten volle laat zien waar de Japanners technisch toe in staat zijn en dat ze op dat gebied alles behalve een marginale rol spelen. Het is jammer dat de auto zo'n hoge uitstoot heeft, wat wij zelf ook ervaren hebben met een verbruik van 11,4 liter RON98 per 100 gereden kilometers. Daarmee prijst de auto zich uit de Nederlandse markt, iets wat sommigen heel erg vinden en waar anderen weer niet wakker van kunnen liggen. Het is immers een love it or hate it-auto. Wij zijn wel blij dat de WRX STi hier toch verkrijgbaar is. Hiermee worden we er weer op gewezen wat Subaru allemaal in zijn mars heeft. Technische hoogstand, die zijn weg naar alle andere modellen vindt en zal blijven vinden.



Subaru WRX STi 2.5T Sport Executive

Plus

- + Schandalig mooie looks
- + Beleving
- + Wegligging

Min

- Interieur niet kraakvrij
- Verbruik
- Onbetaalbaar