



Der Subaru WRX STI: Mehr Sport wagen - Langfassung Modelljahr 2018 -

- **Dynamischer Hochleistungs-Sportwagen für Alltag und Rennstrecke**
- **Perfekte Balance durch permanenten Allradantrieb und Boxermotor**
- **Sportliches Design außen wie innen trifft erhöhten Komfort**

Friedberg, im August 2017 – Drei Buchstaben verkörpern bei Subaru puren Nervenkitzel und maximalen Fahrspaß: WRX. Dieses Kürzel schmückt die dynamischsten und leistungsstärksten Modelle der japanischen Allradmarke. Der Subaru WRX STI bildet da keine Ausnahme: Die kompakte Sportlimousine verbindet herausragende Fahreigenschaften und perfekte Balance mit hoher Alltagstauglichkeit. Sie macht dadurch sowohl im täglichen Straßenverkehr als auch auf der Rennstrecke eine ausgezeichnete Figur.

Zum Modelljahr 2018 erhöht eine erweiterte Serienausstattung den Komfort des Hochleistungs-Sportwagens, ohne dessen Sportlichkeit zu beschneiden. Neben einem 5,9 Zoll großen Multifunktions-Display, das alle wichtigen Fahrzeuginformationen liefert, sind nun auch Licht- und Regensensor, eine Sitzheizung vorn, beheizbare Außenspiegel sowie abgedunkelte Heck- und hintere Seitenscheiben serienmäßig an Bord. Die modifizierte Frontpartie, die neben dem markentypischen Kühlergrill nun auch LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und integrierten LED-Tagfahrleuchten zieren, versprüht dennoch eine gehörige Portion Aggressivität und Kampfgeist. Auch die nun 19 Zoll großen Leichtmetallfelgen und der fortan stets serienmäßige Heckflügel unterstreichen den dynamischen Eindruck stärker denn je, der im Innenraum unter anderem in roten Sitzgurten auf den Vorder- und äußeren Rücksitzen zur Geltung kommt. Die Top-Ausstattung „Sport“ verfügt erstmals über Recaro-Sportsitze, die hohen Sitzkomfort mit ausgezeichnetem Seitenhalt kombinieren. Der Fahrersitz ist erstmals in einem WRX STI achtfach elektrisch verstellbar.

Das Herzstück des Subaru WRX STI versteckt sich jedoch unter der Aluminium-Motorhaube: ein leistungsstarker Boxer-Turbomotor. Aus 2,5 Litern Hubraum entwickelt der Vierzylinder beachtliche 221 kW/300 PS und ein maximales Drehmoment von 407 Nm. In Verbindung mit dem permanenten symmetrischen Allradantrieb „Symmetrical AWD“, der beste Traktion und ein Höchstmaß an Sicherheit auf jedem Fahrbahnuntergrund garantiert, gelingt der Sprint von null auf 100 km/h in 5,2 Sekunden – und weiter bis zur elektronisch abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 255 km/h. Mit dem sogenannten SI-Drive (Subaru Intelligent Drive) kann der Fahrer dabei je nach Verkehrslage und persönlicher Stimmung einen von drei Fahrmodi auswählen, der die Motorkennfelder verändert.

Die hohe Steifigkeit des Rahmens verbessert die Beherrschbarkeit – auch und gerade im Grenzbereich. In Verbindung mit der renntauglich abgestimmten Radaufhängung, starren Federbeinbuchsen und steifen Stabilisatoren entsteht ein Sportwagen der Extraklasse.

Motorsport in Serie

Schon der Namenszusatz „STI“ nimmt Bezug auf die Motorsport-Tochter „Subaru Tecnica International“. Dementsprechend bildete die erste Generation des Subaru WRX STI nicht nur die Hochleistungsversion des Klassikers Impreza, sondern lieferte auch die technische Basis für Erfolge im Motorsport. Als erstes japanisches Auto gewann das schnelle Subaru-Modell dreimal in Folge die Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) – von 1995 bis 1997. Viele weitere Podiumsplatzierungen, Siege und Titel (unter anderem 2001 und 2003) in der WRC sollten folgen.

Auch auf der Langstrecke weiß die leistungsstarke Sportlimousine zu überzeugen: Der Subaru WRX STI „NBR Challenge“ feierte bereits vier Klassensiege (2011, 2012, 2015 und 2016) beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring. Der Traditionskurs in der „grünen Hölle“, der jährlich rund 150 Teilnehmer und somit die Supersportwagen nahezu aller wichtigen Marken anlockt, gilt als eine der härtesten Bewährungsproben für Fahrer und Fahrzeug gleichermaßen. Neben den tückischen Witterungsbedingungen in der Eifel müssen die Starter in jeder Runde 17-prozentige Steigungen und 300 Meter Höhenunterschied bewältigen.

Wer hier besteht und nach 24 Stunden die schwarzweiß-karierte Zielflagge sieht, darf sich glücklich schätzen: Der Zieleinlauf bestätigt außergewöhnliche Qualität und höchste Zuverlässigkeit unter extremen Bedingungen. Ein Klassensieg beweist, dass man dabei auch noch äußerst schnell unterwegs war.

Konzept

„Pure Power in Your Control“ („Pure Kraft unter Ihrer Kontrolle“): Nach diesem Prinzip wurde der Subaru WRX STI konzipiert. Die Sportlimousine will maximale Begeisterung und Abenteuerlust wecken und den Fahrspaß steigern – in jeder Situation, in jedem Moment. Um diesen Anspruch gerecht zu werden, schöpfen die Subaru-Ingenieure das volle Potenzial des Boxermotors aus. Trotz und aufgrund des leistungsstarken Turbo-Vierzylinders soll der Fahrer stets die volle Kontrolle über sein Fahrzeug genießen. Aus diesem Grund wurde die Steifigkeit des Karosserierahmens in der aktuellen Modellgeneration deutlich erhöht: Der WRX STI ist dadurch besser beherrschbar und kann die Kraft, die der ausbalancierte Subaru-Allradantrieb „Symmetrical AWD“ an alle vier Räder überträgt, optimal ausnutzen. Das Fahrzeug reagiert unmittelbar.

Für beste Performance jederzeit und überall wurde der WRX STI unter verschiedenen Bedingungen in unterschiedlichen Ländern getestet und abgestimmt, darunter Hochgeschwindigkeits-Fahrten auf der Nordschleife am Nürburgring. Die Subaru-Entwickler konnten dabei das Verhalten von Karosseriestruktur, Aufhängung und viele anderer Fahrzeugkomponenten prüfen und optimieren. Das Ziel war ein ideales Gleichgewicht zwischen Power und Beherrschbarkeit.

Und das ist geglückt: Trotz 221 kW/300 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 255 km/h kontrolliert der Fahrer die Sportlimousine jederzeit – auch im Grenzbereich. Die entscheidenden Stellschrauben waren dabei die Lenkung, die Reifenhaftung an der Hinterachse und die geringen Eigenbewegungen der Karosserie.

Subaru WRX STI – Abmessungen und Gewichte	
Länge	4.595 mm
Breite	1.795 mm
Höhe	1.475 mm
Radstand	2.650 m
Spurweite vorn/hinten	1.530/1.540 m
Leergewicht	1.527-1.566 kg
Zul. Gesamtgewicht	2.000 kg
Kofferraumvolumen (VDA)	460 l

Fahrwerk

Die Lenkung reagiert direkt auf die Befehle des Fahrers. Dreht er das unten abgeflachte Sportlenkrad, folgt der WRX STI unmittelbar. Im Vergleich zur vorherigen vierten Generation verfügt das aktuelle Modell über ein um 125 Prozent steiferes Torsionselement an der hydraulischen Servolenkung.

Zum feineren Ansprechverhalten trägt außerdem die verbesserte Steifigkeit der Buchse am Befestigungspunkt des Getriebes bei, die viermal höher ausfällt.

Die renntauglich abgestimmte Radaufhängung, die zum Modelljahr 2018 nochmals verbessert wurde, agiert sensibel auf die jeweiligen Fahrbedingungen. Sie umfasst in der aktuellen Modellgeneration unter anderem starrere Federbeinbuchsen, eine um ein Viertel höhere Federkonstante, steifere und 24 Millimeter große Front- und Heckstabilisatoren sowie zusätzliche Integralträger. Die daraus resultierende hohe Verwindungssteifigkeit minimiert die Karosseriebewegungen selbst in schnell gefahrenen Kurven und bei plötzlichen Richtungswechseln. Während die Seitenneigung sinkt, was sich positiv auf das Lenkverhalten auswirkt, verbessert sich die Querschleunigung.

An der Vorderachse finden sich eine steife Traverse und ein steiferer innerer Drehpunkt des Querlenkers, dessen hinterer Verankerungspunkt zehn Millimeter tiefer liegt als noch in Generation vier. Auch die zusätzlichen Versteifungsplatten am vorderen Anlenkpunkt der Druckstrebe gewährleisten ein direktes Ansprechen der Lenkung. Der dicke Querlenker erhöht zudem die Festigkeit und senkt die Abrollgeräusche.

Für beste Verzögerung sorgt eine komplett überarbeitete Hochleistungsbremsanlage von Brembo mit belüfteten 19-Zoll-Bremsscheiben an allen vier Rädern. Vorne kommen Vierkolben-Zangen zum Einsatz, hinten Zweikolben-Schwimmsättel. Durch ihre leuchtend gelbe Lackierung sind sie auf Anhieb erkennbar. Ein schnell reagierender Bremskraftverstärker mit veränderter Spezifikation verbessert das Ansprechverhalten. Der Hauptbremszylinder misst im Durchmesser ein Zoll. Ein Bremsassistent hilft dabei, im Notfall den maximalen Bremsdruck aufzubauen.

Speziell für den WRX STI wurden von Dunlop zwei exklusive Reifentypen mit den Dimensionen 245/40 R18 97W und 245/40 R18 93W entwickelt. Sie verbessern das Ansprechverhalten und die Haftgrenze, ohne den Rollwiderstand zu erhöhen. Alle angebotenen Räder besitzen aus Festigkeitsgründen einen Lochkreisdurchmesser von 114,3 mm. Eine hohe Steifigkeit trifft auf ein vergleichsweise niedriges Gewicht, was sich positiv auf die Richtungsstabilität und den Abrollkomfort auswirkt.

Motorisierung und Antrieb

Die Subaru-Boxermotoren stehen seit jeher für Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Ihre konzeptbedingten Eigenschaften wie geringes Gewicht, kompakte Konfiguration, hohe Steifigkeit und außerordentliche Schwingungsarmut bieten ideale Voraussetzungen für den Bau sportlicher Fahrzeuge.

Durch Feinarbeit entstand speziell für den WRX STI ein extrem hochleistungsfähiges Aggregat. Der Boxermotor leistet mit Turboaufladung 221 kW/300 PS. Der 2,5 Liter große Vierzylinder entwickelt bereits bei niedriger Drehzahl eine bullige Durchzugskraft und dreht locker bis in den Grenzbereich bei 6.000 min⁻¹ hoch. Bereits bei 4.000 Umdrehungen steht das maximale Drehmoment von 407 Nm zur Verfügung. Mehr Drehmoment über das ganze Drehzahlband schlägt sich in besserem Ansprechverhalten und linearer Beschleunigung nieder, ein Sechsgang-Schaltgetriebe mit knackig-kurzen Schaltwegen übernimmt die Kraftübertragung an alle vier Räder.

Den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h meistert der WRX STI in 5,2 Sekunden, erst bei elektronisch abgeregelten 255 km/h ist Schluss. Eine elektronisch betätigte Drosselklappe (Electronical Throttle Control = ETC), die mit dem Gaspedal verknüpft ist, sichert optimale Kontrolle bei moderatem Verbrauch: Der kombinierte Gesamtverbrauch liegt bei 10,9 bzw. 11,2 Litern Super Plus je 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 242 bzw. 259 g/km entspricht. Selbstverständlich erfüllt das Triebwerk die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6.

Hierzu trägt auch das sogenannte Dual AVCS (Active Valve Control System) bei, ein Verstellmechanismus für Ein- und Auslassventile. Es verbessert Kraftstoffeinspritzung und Verbrennung und erhöht so das Drehmoment im niedrigen bis mittleren Bereich, aber auch die Leistung bei hohen Tourenzahlen. Zusätzlich steigt die Umweltverträglichkeit. Die Tumble Generator Valve (TGV) erzeugt zudem eine starke Verwirbelung im Ansaugtrakt, wodurch bei kaltem Motor ein homogeneres Luft/Benzin-Gemisch entsteht. Das Resultat sind schadstoffärmere Abgase.

Bei der Entwicklung des WRX STI begnügte sich Subaru nicht mit ausgesprochen hohen Fahrleistungen, die Sportlimousine musste zugleich leicht beherrschbar bleiben. Das Fahrzeug soll genauso reagieren, wie es der Fahrer wünscht – also ungetrübten Fahrspaß mit einer beruhigenden Sicherheitsmarge bieten.

Der WRX STI fährt serienmäßig mit dem sogenannten SI-DRIVE (Subaru Intelligent Drive) vor. Damit hat der Fahrer die Möglichkeit, je nach Verkehrsbedingungen und in Abhängigkeit seiner Stimmung zwischen drei verschiedenen Motorkennfeldern zu wählen. Er kann das Potenzial des Turbomotors in allen Situationen auskosten, ob er nun die berauschende, spontan abrufbare Leistung genießen will oder ruhig und entsprechend sparsam im Stadtverkehr dahinrollen möchte.

Im „**Intelligent-Modus**“ (I) reagiert der Motor beim Betätigen des Gaspedals mit einem sanfteren Aufbau des Drehmoments. Der Fahrer wird über eine Anzeige im Armaturenbrett über den effizientesten Schaltpunkt informiert.

Diese Position empfiehlt sich insbesondere, wenn ein gefühlvoller Umgang mit dem Gaspedal gefragt ist, etwa bei hohem Verkehrsaufkommen oder wenn der Lenker müde ist. Wird mehr Power benötigt (zum Beispiel bei einer Autobahnauffahrt), kann das Pedal weiter durchgedrückt werden, wodurch das System vorübergehend vom I-Mode abweicht und die volle Leistung abgerufen wird.

Im „**Sport-Modus**“ (S) baut der Motor das Drehmoment möglichst linear im Verhältnis zur Gaspedalstellung auf. Diese Einstellung passt für beliebige Situationen.

Der „**Sport Sharp-Modus**“ (S#) sorgt dafür, dass das Triebwerk sein Potenzial uneingeschränkt entfalten kann. Es reagiert extrem spontan, wodurch dem Fahrer unverzüglich die volle Leistung zur Verfügung steht. Das Sechsgang-Schaltgetriebe bietet während der Schaltvorgänge eine spürbare Resonanz, die Gänge rasten in sportlicher Manier knackig ein. Durch Modifikationen an der Verriegelung des Rückwärtsgangs konnten zudem Vibrationen und Geräusche abgebaut werden.

Wie üblich bringt beim WRX STI das markentypische Allrad-System die geballte Kraft des Turbomotors effizient und sicher auf die Straße. Die symmetrische Konfiguration der Antriebseinheit sowie der bauartbedingte tiefe Schwerpunkt des Boxermotors bieten dafür ideale Voraussetzungen. Das zum Modelljahr 2018 nochmals weiterentwickelte sogenannte DCCD (Driver's Control Center Differential System) dient als zentrales Differenzial, das das Antriebsmoment variabel – zwischen 41:59 und gesperrt 50:50 – auf die Vorder- und Hinterachse verteilt. Das mechanische Ausgleichsgetriebe wird beim DCCD durch eine mechanische und eine elektronische (LSD = Limited Slip Differential) Differenzialbremse ergänzt. Dies führt zu einer optimalen Verteilung der Antriebsmomente auf beiden Achsen. Zudem kann der Fahrer nach Belieben oder je nach Straßenzustand beziehungsweise Verkehrssituation deren Funktion mit drei verschiedenen automatischen Modi und einer manuellen Position beeinflussen. Der „**AUTO**“-Modus, die Standardeinstellung, kommt mit allen Straßenverhältnissen und Fahrsituationen zurecht.

Im „**AUTO+**“-Modus ist die Differenzialbremse beim Fahren ständig aktiviert, was größtmögliche Traktion ergibt. Diese Einstellung ist vor allem für rutschige Straßen geeignet. Der „**AUTO-**“-Modus mit ständig gelöster Sperre eignet sich für trockene, griffige Straßen. Im manuellen Modus kann der Sperreffekt vom Fahrer in sechs Stufen eingestellt werden. Diese Variante ist in speziellen Situationen nützlich, vor allem im Motorsport.

Die Vehicle Dynamics Control (VDC) greift erst dann ein, wenn das Fahrzeug instabil zu werden droht. Dies erfolgt durch Beeinflussung der Motorleistung und unabhängiges Abbremsen der vier Räder. Damit der Fahrer das Handling des WRX STI stärker beeinflussen kann, besitzt das VDC drei verschiedene Modi: **NORMAL** (Standardeinstellung), **TRACTION** (zum bewussten Driften)

sowie **OFF** (bis auf ABS alles abgeschaltet). Darüber hinaus verfügt die Sportlimousine über Active Torque Vectoring, was das Verhalten in Kurven sowie das Einlenken verbessert. Das Active Torque Vectoring bremst das kurveninnere Vorderrad ab und verlagert das Antriebsmoment auf das kurvenäußere Vorderrad.

In jedem Modus arbeitet das Antiblockiersystem als sogenanntes „Super Sports ABS“, wodurch auch beim Fahren am Limit ein Höchstmaß an Handlichkeit erhalten bleibt. Integriert ist die elektronische Bremskraftverteilung EBD (Electronic Brake Force Distribution), die unabhängig von der Gewichtsverteilung auf die Achsen eine optimale Bremswirkung sicherstellt.

Damit sich die Kraft ohne Schlupf auf den Boden bringen lässt und möglichst viel Fahrspaß aufkommt, verfügen die Vorder- und die Hinterachse über drehmomentabhängige Differenzialbremsen. Dabei handelt es sich an der Vorderachse um eine sanft einsetzende Sperrwirkung, während die hintere Torsen-Differenzialbremse schnell reagiert.

	2,5-Liter-Boxer-Turbomotor Sechsgang-Schaltgetriebe Allradantrieb	
Ausstattungslineie	Active	Sport
Max. Leistung	221 kW/300 PS bei 6.000 min ⁻¹	
Max. Drehmoment	407 Nm bei 4.000 min ⁻¹	
Höchstgeschwindigkeit	255 km/h	
Sprint 0 – 100 km/h	5,2 Sek.	
Kraftstoffverbrauch	innerorts	15,1 bzw. 15,4 l/100 km
	außerorts	8,4 bzw. 8,7 l/100 km
	kombiniert	10,9 bzw. 11,2 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	252 bzw. 259 g/km	
Energie-Effizienzklasse	G	
Abgasnorm	Euro 6	

Sicherheit

Sicherheit wird bei Subaru großgeschrieben, was beim WRX STI umso wichtiger ist. Wer im Grenzbereich unterwegs ist, muss darauf vertrauen können, im Ernstfall bestens geschützt zu sein. Die Sportlimousine fährt deshalb mit einer umfangreichen Ausstattung aktiver und passiver Sicherheitssysteme vor.

WRX STI Active: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 15,1; außerorts: 8,4; kombiniert: 10,9; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 252; Effizienzklasse: G
 WRX STI Sport: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 15,4; außerorts: 8,7; kombiniert: 11,2; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 259; Effizienzklasse: G

Aktive Sicherheit

Ein **Spurwechsel-** und ein **Totwinkelassistent** sind in der Topausstattung zum Beispiel an Bord. Sie unterstützen den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel. Erfassen die Radarsensoren Fahrzeuge, die sich dem WRX STI schnell von hinten nähern oder sich gerade im toten Winkel befinden, wird der Fahrer optisch über eine blinkende LED-Anzeige im Außenspiegel gewarnt. Der **Querverkehrassistent** tritt in Aktion, wenn sich beim Rückwärtsfahren ein Auto von der Seite nähert – also zum Beispiel beim Ausparken aus einer Einfahrt oder einer Parklücke.

Die serienmäßigen **LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und integrierten C-förmigen LED-Tagfahrleuchten** verleihen dem WRX STI nicht nur ein markantes Aussehen, sie verbessern auch die Straßenausleuchtung. Die perfekte Ergänzung zu den serienmäßigen LED-Scheinwerfern, die dank ihrer Technik mit besonderer Langlebigkeit punkten, ist der ebenfalls in der Topausstattung vorhandene **Fernlichtassistent**. Er wechselt je nach Geschwindigkeit, Gegenverkehr und anderen Umgebungsbedingungen automatisch zwischen Fern- und Abblendlicht. So genießt der Fahrer bei Nacht stets optimale Sicht, ohne den Gegenverkehr zu blenden.

Ist die **Vehicle Dynamics Control (VDC)** aktiviert, kann sie ebenfalls zur Unfallvermeidung beitragen. Das Stabilitätssystem greift ein, bevor der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Für eine besonders dynamische Fahrweise beispielsweise auf der Rennstrecke lässt sich das System mit dem Off-Modus auch komplett abschalten.

Passive Sicherheit

Lässt sich ein Unfall nicht vermeiden, greifen die passiven Sicherheitssysteme: Zum Serienumfang des WRX STI gehören unter anderem Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags für beide Sitzreihen sowie ein Knie-Airbag für den Fahrer.

Die speziell konstruierten Vordersitze bieten den Insassen besseren Schutz, indem sie bei einem Heckaufprall unter anderem die Gefahr von Verletzungen der Halswirbelsäule reduzieren. Auf allen Plätzen profitieren Passagiere außerdem von einer stabilen Fahrgastzelle: Bei einer Frontalkollision schieben sich der Boxermotor und das Getriebe unter die Fahrgastzelle.

Die zur aktuellen Modellgeneration verstärkte Karosserie rundet das hohe Sicherheitsniveau ab. Subaru verwendet an mehreren strategischen Stellen hochfeste Stähle. Die wichtigsten Träger des WRX STI bestehen zum Beispiel aus Stahl. Boden, Säulen, Seitenrahmen und Dach sind durch ringförmige Verstärkungsrahmen zu einem Rundum-Aufprallschutz verbunden, der die bei einem Unfall wirkenden Kräfte effektiv ableitet – und so die Insassen schützt. Spitzenwerte in Crashtests bestätigen den Erfolg dieser Maßnahmen.

Ein positiver Nebeneffekt: Die Karosserie ist nicht nur steifer, sondern auch leichter als bei vorherigen Versionen des WRX STI, was die Fahrdynamik und den Kraftstoffverbrauch verbessert.

Design: Exterieur und Interieur

Der Subaru WRX STI ist auch optisch als sportliches Flaggschiff der japanischen Allradmarke erkennbar. Das Gesicht prägt der markentypische Subaru-Hexagonalgrill mit dem STI-Logo, der von scharf gezeichneten, an Falkenaugen erinnernden LED-Scheinwerfern eingerahmt wird. Sie verfügen seit dem Modelljahr 2018 serienmäßig über integrierte C-förmige LED-Tagfahrleuchten und dynamisches Kurvenlicht, das auf den Lenkeinschlag reagiert und jede Kehre perfekt ausleuchtet.

Die geschärfte Frontpartie trägt zum aggressiven, aber dennoch gediegenen Auftritt des WRX STI bei, der geduckt und breitpurig daherkommt. Auf der Motorhaube prangt die bekannte Hutze, die den Boxer-Turbomotor mit ausreichend Frischluft versorgt. In der Seitenansicht fallen die im Vergleich zur vorherigen Generation um 200 Millimeter nach vorne gerückten A-Säule und die sanft in das kurze Stufenheck übergehende C-Säule ins Auge, die der Limousine eine fließende Silhouette verleihen.

Auch die Heckpartie macht den Anspruch des WRX STI als Hochleistungsmodell deutlich. Der Stoßfänger mit integriertem Diffusor sowie die beiden doppelten Auspuffendrohre stehen für den tiefen Schwerpunkt und die überragenden Fahrleistungen. Die hinteren Leuchteinheiten betonen die Breite des Fahrzeugs. Der große Heckflügel ist das Erkennungszeichen der WRX-STI-Serie und deshalb ab sofort immer an Bord. In Wagenfarbe lackiert, unterstreicht er nicht nur die markante Optik, sondern verbessert auch die Aerodynamik.

Der sportliche Eindruck setzt sich im nochmals aufgewerteten Innenraum fort: Der Fahrersitz und das hochwertige Interieur erinnern an ein Flugzeug-Cockpit. Armaturenbrett und Mittelkonsole sind mit dekorativen Zierleisten, Karbon- und Metall-Einlagen versehen, was dem Fahrzeug einen qualitativ hochwertigen Look gibt und gleichzeitig die WRX-Rennsport-Tradition aufgreift. Der Dachhimmel besteht aus einem hellerem Tricot/Jersey-Stoff, der den hohen Qualitätseindruck unterstreicht. Das übrige Interieur ist weitgehend in Schwarz gehalten und bildet eine harmonische Einheit.

Bereits die Einstiegsversion verfügt über Sportschalensitze mit gutem Seitenhalt. Exklusiv dem Topmodell vorbehalten sind neben roten Akzenten am Schaltknauf und in der Multifunktionsanzeige Recaro-Sportsitze, die dank ausgeprägter Konturen noch besseren Seitenhalt und hohen Fahrkomfort verbinden.

Ein geprägtes STI-Logo und ein gesticktes Recaro-Emblem künden vom besonderen Fabrikat. Dieser Fahrersitz ist erstmals in einem WRX STI achtfach elektrisch verstellbar.

Hinter dem unten abgeflachten Lenkrad, das dank Griffmulden gut in der Hand liegt, kann sich der Fahrer voll auf das Fahrgeschehen konzentrieren, was die Sicherheit sowohl im alltäglichen Straßenverkehr als auch auf der Rennstrecke verbessert. Der Fahrer blickt auf rennsport-typische Rundinstrumente mit Aluminiumringen und einem 3,5-Zoll-Flüssigkristall-Display besteht. Die rot leuchtenden Skalen und die kontrastierenden weißen Zeiger vermitteln Rennsport-Feeling. Ebenfalls angelehnt an den Rennsport sind weitere Elemente wie die Ladedruckanzeige des Turbos. Ein 5,9 Zoll großes Multifunktions-Display liefert alle wichtigen Fahrzeuginformationen hochauflösend und in Farbe.

Ausstattung

Sportlichkeit steht beim Subaru WRX STI im Vordergrund. Mit seiner umfangreichen Serienausstattung unterstreicht der Viertürer jedoch auch seine hohe Alltagstauglichkeit. So ist beispielsweise stets ein Audiosystem mit sieben Zoll großem Display, CD-Player, sechs Lautsprechern und dem Digitalradio DAB+ an Bord. Die Bedienung erfolgt wahlweise über Lenkradbedientasten oder per Sprachsteuerung. Das ebenfalls serienmäßige Infotainmentsystem Subaru Starlink bindet das Smartphone ins Fahrzeug ein und gewährt so Zugriff auf Nachrichten, Wetter und Internetradio. Die Insassen kommen dadurch in den Genuss ihrer Lieblingsmusik und sind immer bestens informiert. Neben Bedientasten am Lenkrad und Sprachbefehl lässt sich das System auch per Fingerstrich auf dem zentralen Sieben-Zoll-Multi-Touchscreen steuern. Auf diesem Bildschirm werden auch die Karten und Routenführung des Navigationssystems dargestellt, das in der Topausstattung zum Serienumfang gehört. Kunden erhalten dabei kostenlose Kartenupdates: Einmal im Jahr lässt sich das Material gratis aktualisieren, erst nach drei Jahren werden weitere optionale Updates kostenpflichtig. Auch das Bild der Rückfahrkamera gibt der sieben Zoll große Touchscreen wider.

Der WRX STI verfügt darüber hinaus über ein nun 5,9 Zoll großes Multifunktions-Display (vormals 4,3 Zoll), elektrisch anklapp-, einstell- und beheizbare Außenspiegel, Licht- und Regensensor, eine Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Heck- und hintere Seitenscheiben. Der höhenverstellbare Fahrersitz und das höhen- und längsverstellbare Sportlenkrad garantieren eine optimale Fahrposition.

Abgerundet wird die Serienausstattung unter anderem von LED-Scheinwerfern mit automatischer Leuchtweitenregulierung, dynamischem Kurvenlicht und integrierten LED-Tagfahrleuchten, Aluminium-Pedalen, 19-Zoll-Leichtmetallfelgen im exklusiven Farbton „Dark gun-metal“, Lederlenkrad und -schaltknäuf, einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie ISOFIX-Befestigungen auf den äußeren Rücksitzen. Die Passagiere im Fond profitieren zudem von einer herausklappbaren Mittelarmlehne mit integrierten Getränkehaltern.

In der Topausstattung kommen neben Navigationssystem und Rückfahrkamera weitere Annehmlichkeiten wie ein Fernlicht-, Querverkehr-, Spurwechsel- und Totwinkelassistent sowie Recaro-Sportsitze hinzu. Der Fahrersitz ist dabei achtfach elektrisch verstellbar – eine Premiere im WRX STI. Eine akustisch speziell auf den STI abgestimmte Audio-Anlage von Harman Kardon, die neun Lautsprecher, einen Verstärker und zwei USB-Anschlüsse umfasst, garantiert ein eindrucksvolles Klangerlebnis.

Preise

Der Subaru WRX STI startet in der Ausstattungslinie „Active“ ab 44.500 Euro. Das Topmodell „Sport“ ist ab 50.900 Euro erhältlich. Auf der Optionsliste finden sich die Leder-Innenausstattung für 2.590 Euro und eine Metallic-/Perleffektlackierung für 590 Euro, falls der Kunde eine Alternative zur WRX-Grundfarbe „Pure Red“ wünscht.

Garantie

Wie für alle neuen Subaru-Modelle gilt auch für den WRX STI ein umfangreiches Garantiepaket. Dieses beinhaltet eine Fünf-Jahres-Garantie bis 160.000 Kilometer Laufleistung, einen Schutzbrief, eine Zwölf-Jahres-Garantie gegen Durchrostung, eine Drei-Jahres-Garantie gegen Oberflächenkorrosion sowie eine Zwei-Jahres-Garantie auf Original-Ersatzteile und Zubehör.

Im Falle eines technischen Defekts werden sämtliche schadhafte Teile von einem Subaru-Vertragshändler ausgetauscht oder instand gesetzt. Die Fünf-Jahres-Garantie umfasst außerdem den europaweiten Mobilitätsschutz „Assistance“, der nicht nur bei technischen Defekten, sondern auch bei einem Unfall umfangreiche Soforthilfe bietet. Nach Ablauf der Vollgarantie kann der Mobilitätsschutz wie bisher durch regelmäßige Wartungen beim autorisierten Subaru-Partner jährlich verlängert werden.

– Ende –

*) Information über Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen gemäß Richtlinie 1999/94/EG

WRX STI Active: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 15,1; außerorts: 8,4; kombiniert: 10,9;
CO₂-Emission in g/km kombiniert: 252; Effizienzklasse: G

WRX STI Sport: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 15,4; außerorts: 8,7; kombiniert: 11,2;
CO₂-Emission in g/km kombiniert: 259; Effizienzklasse: G

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Über Subaru

Subaru ist der weltgrößte Hersteller von allradgetriebenen Pkw. Die Marke gilt als Pionier der Allradtechnik in Personenkraftwagen. 1972 brachte Subaru den ersten Allrad-Pkw auf den Markt. Bis heute hat das Unternehmen weltweit mehr als 21 Millionen Fahrzeuge produziert, davon mehr als 16 Millionen Allrad-Fahrzeuge (Stand: März 2017). Seit 1966 produziert Subaru Fahrzeuge mit Boxermotoren, von denen bis heute rund 17 Mio. gebaut wurden (Stand: März 2017). In der Rallye-Weltmeisterschaft gehörte Subaru zu den Top-Teams und holte sechs Mal den Weltmeister-Titel. Die Subaru Deutschland GmbH vertreibt seit 1980 Allrad-Pkw und hat bis zum 31.12.2016 in Deutschland genau 374.417 Fahrzeuge verkauft.

Diese Presse-Information, weitere Infos zu Subaru sowie Bildmaterial finden Sie zum Herunterladen als .pdf unter www.subaru-presse.de.