

Faszination · Subaru WRX STI



# ENDELEGE



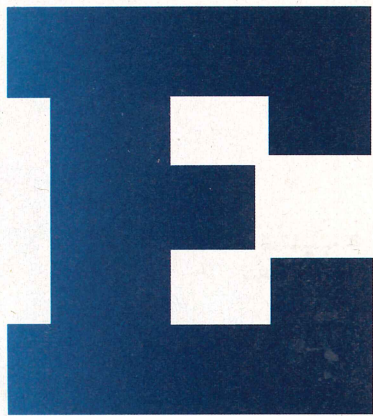


# NDE

Nach 24 Jahren, zehn Generationen und drei Rallye-Weltmeistertiteln scheitert der Subaru WRX STI an der Euro-6-Abgasnorm. Wir sagen leise Servus

[ TEXT Johannes Riegsinger FOTOS Frank Ratering ]





s musste ja so kommen, Autos von diesem Schlag sind einfach nicht mehr angesagt. Dass der feueratmende 2,5-Liter-Turbo-Boxermotor des aktuellen Subaru WRX STI mit seinen 300 PS die Euro-6-Norm reißt und deshalb in diesen Tagen die Produktion für Europa eingestellt wird – es sollen noch Bestandsexemplare bis ungefähr Jahresende abverkauft werden –, kann natürlich nur ein vorgeschobener Grund sein. Wenn ein Audi RS 3 oder ein Mercedes-AMG A 45 schon ganz gelassen mit bis zu 400 PS hantiert, sollte Subaru doch zumindest die Euro-6-Norm schaffen, korrekt? – Aber da hinkt bereits der Vergleich. Die erwähnten Power-Premium-Kompakten entstammen einer ausgeklügelten Modellprogramms-Marketing-Supermacht, ihre Leistung ist handzahn domestiziert und politisch korrekt, 400 PS fühlen sich hier immer an wie im Computerspiel. Sie klingen pathetisch wie in der Werbung, sind eigentlich immer frisch geduscht und mit adretter Frisur unterwegs, haben einen Instagram-Account und treffen sich zum Mucki-Vergleich am Fitness-Studio. Wie tolle Typen das heute halt so tun. Musterknaben. Ein Subaru WRX STI ist dagegen alte Schule: Er klingt, wie so ein Turbo-Boxer eben klingt, kehlig trommelnd, naturbelassen, wenig imposant, ohne Show. Er fährt sich sperrig und mit Turboloch, wirkt immer ein wenig verschwitzt, hat einen peinlichen Motorsport-Knall – also einen echten, nicht nur so Formel-1-Gucken bei alkoholfreiem Bier vor dem 88-Zoll-Flatscreen. Und der Spoiler hinten ist nicht wegen der Schau dort, sondern wegen des Abtriebs. Das verstehen die Hipster nicht, die im BMW mit Optik-Paket und sinnfreien 20-Zoll-Schluffen über das „peinliche Bügelbrett“ des Subaru lästern, und erklären kann man es ihnen nicht. Was weiß denn so ein Vorstadt-Cruiser schon über Anpressdruck. Aber es kommt noch schlimmer für den großen, alten Rallyemeister:



## Die Generationen



### 1992-1995

Ab Januar 1994 in Japan mit 250 PS, gefertigt in Handarbeit



### 1995-1996

275 PS stark, auch als kompromisslose R-A-Version für Racing







Subaru WRX STI · Faszination

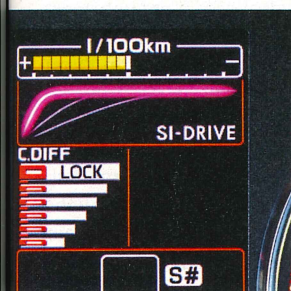
Mythisches Rallye-Territorium: die Weinberge an der Mosel

In Wirklichkeit steht die ganze Autowelt vor einem Paradigmen-Wechsel, das Selberfahren ist in den Köpfen längst abgeschafft, die Welt tempolimitiert, riskoeingeschränkt und vollkaskoversichert, virtuell sowieso. Die Zukunft könnte autonom fahrenden Elektro-Eiern mit Lounge-Atmosphäre gehören – wo bitte soll in dieser Welt ein Auto stattfinden, in dem man nicht nur Gänge, sondern auch noch ein Sperrdifferenzial selbst schalten kann? Bei dem man also wissen muss, was so ein Differenzial eigentlich tut UND die Wirkungen der unterschiedlichen Einstellungen auch noch spüren ...

Spätestens jetzt ahnen wir alle, weshalb modernere Power-Premium-Kompakte eigentlich immer alles automatisch machen – schalten, sperren und sogar Gefühle vermitteln. Die Menschen lesen schließlich ja auch nicht mehr. >

Der WRX STI hat so viel Grip, dass man ihn mit Leistung kaum ins Driften kriegt. Die Handbremse hilft

Manuell: Handschaltung, mechanische Handbremse (siehe oben), einstellbares Differenzial und Motorsteuerung



### 1996-1997

Erstmals mit 300 PS – später auf 280 PS gedrosselt



### 1997-1998

Viele Sonderversionen, das 22B-Coupé ist besonders spektakulär



### 1998-1999

Weitere Evolutionsstufe für Variante V, es bleibt bei 280 PS



Serpentinen im  
Wald. Subaru-  
Land. Spielen,  
als wäre es  
gestern



Viel zu anstrengend. Man schaut lieber YouTube oder so. Instant-Trigger für die Synapsen, bämm, bämm, weiterklicken.

Der Subaru WRX STI funktioniert so nicht. Man muss ihn sich erarbeiten und erkämpfen, selbst die Emotionen. Das passt nicht in eine Zeit, in der alle keine Zeit mehr haben. Man will Bescheid wissen, jetzt sofort, lieber Fake News und Pseudo-Klappenauspuff-Gefühle als Ahnungslosigkeit eingestehen und beim Anfahren den schwungmassenarmen Motor des Subaru abwürgen. Tatsache ist, der Subaru WRX STI ist ein rollender Anachronismus geworden. Er ist Sauerkraut mit Blutwurst in einer Welt des geschmacksverstärkten Fast Food. Unsere Kinder werden dieses Auto ebenso wenig verstehen wie handgemachte Musik von CDs und Mobiltelefone mit Tasten zum – ehrlich jetzt – einfach nur Telefonieren. Es ist traurig, unsagbar traurig, zuzusehen, wie eine ganze Welt untergeht, aber der Moment muss trotzdem gefeiert



werden. Kurven schlenzen mit einer Träne im Augenwinkel, eine letzte Fahrt im Subaru WRX STI hinten an der Mosel, wo das Herz der Deutschland-Rallye schlägt. Fahren Sie mit, auch wenn Ihnen das alles nichts sagt.

Akt eins: Einsteigen. Er ist so undramatisch und effektarm, der Subaru WRX STI, sein Cockpit scheint den Interieurdesignern glücklicherweise entgangen zu sein. Und ihm fehlt auch die „coupéhafte Dachlinie“, die moderne Autodesigner noch im Schlaf beschwören. Genau deshalb ist er auch sportlich: Weil seine Rundumsicht spitze ist. Große Glasflächen, tief positionierter unterer Windschutzscheibenrahmen, kein Gebirge von Armaturentafel. Da siehst du genau, wo die Fuhre hindriftet. Nicht wie in modernen „Sport“-Kompakten, bei denen man durch Seh-schlitz ins Freie späht und sich deshalb lieber dem Infotainment hingibt. Wo wir beim Thema sind: Der Subaru hat Instrumente. Runde, analoge zum guten Ablesen. Nicht zum Einstellen

## SUBARU WRX STI

4-Zylinder-Boxer, 4-Ventiler, Turbo, 2457 cm<sup>3</sup>,  
221 kW/300 PS bei 6000 /min, 407 Nm bei  
4000 /min, 6-Gang, manuell, Allradantrieb;  
L/B/H: 4595/1795/1475 mm, Leergewicht:  
1566 kg, 0-100 km/h in 5,2 s, Höchstgeschw.:  
255 km/h, Verbrauch: 11,2 l SP/100 km,  
Preis: 44.500 Euro (Active)

<sup>1</sup>Werkangaben

## Die Generationen



### 1999-2000

Für diesen Jahrgang baut Prodrive die limitierte P1-Version



### 2000-2002

Modellwechsel: runde Scheinwerfer, 265 PS, offiziell in Deutschland





in vielen verschiedenen Themen. Dazu den Hebel der Handschaltung, die kleine Wippe fürs Mittendifferenzial und eine echte Handbremse. Auf die kommen wir gleich zu sprechen.

Akt zwei: Fahren. Boxermotoren trommeln im Leerlauf so schön, das klingt sonderbar und besonders zugleich. Sie haben aber auch einen tiefen Schwerpunkt, und das ist in den Kurven gut. Bevor wir aber in die Kurven kommen, geht es ganz normal los. Dass dieser Motor 300 PS haben soll, lässt er sich nicht anmerken. Er wirkt milde und freundlich, das leicht agrarkulturelle Laufgeräusch tut sein Übriges. Leichtfüßiges Landstraßenschnuppern am Verlauf der Mosel entlang – irgendwie merkt man jetzt schon, dass dieses Auto ganz flüssig werden kann. Es scheint in den Vibrationen, im Antritt hin und her zu wechseln, in einer Passage wirkt es rau und gehemmt, in der nächsten fast vibrationslos und seidig.

Der Flügel sorgt zu Beginn immer für eine Irritation, im Augenwinkel scheint da hinten ein blaues Ufo zu fliegen, und dann schauen wir ganz verschreckt in den Rückspiegel und stellen fest, dass es der Spoiler ist ... Mächtig und blau und vertrackt geformt. Das macht ein ungemein sportliches Gefühl. So ein großer Spoiler muss doch für irgendwas gut sein, denkst du.

Später testen wir es auf der Autobahn aus, laden mal so richtig durch – und jetzt wird Abtrieb zur Lehrstunde: Zuerst sorgt der kurze Radstand des Subaru für einen fast nervösen Geradeauslauf, aber dann halten wir tapfer das Gaspedal unten, und plötzlich wird die Kiste ganz stabil. Pfeilschnell, ungemein solide. Den Spoiler brauchst du nicht für dein Ego, sondern für alles ab 160.

Jetzt geht es aber durch ein kleines Dorf. Wir fragen kurz nach dem Weg, und die Leute sehen den Subaru, lachen und zeigen in die geheime Richtung und wünschen „Viel Spaß“. Wann uns das zuletzt passiert ist? Wir wissen es nicht. Vielleicht ab heute nie wieder. Aber der fromme Wunsch ist uns Befehl: krachen lassen, in den kleinen Gängen den Berg rauf, ab 3000/min geht es bestialisch ab, das Auto ist eine Offenbarung. Vollkommen stabil auch beim ultraharten Anbremsen, gerissene Handbremswendungen in den engen Kehren und sahnig weiter.

Oben an der imaginären Ziellinie ist uns ganz mulmig zumute. Kloß im Hals. Diese Zeit wird nicht mehr wiederkommen. ■

## Die Rallye-Erfolge



Rallye-Legende: Colin McRae (r.) feiert hier mit seinem Beifahrer Derek Ringer – der Schotte holt 1995 den WM-Titel für Subaru. 2007 verunglückt McRae bei einem Helikopter-Absturz

## 1995 – 1997: dreimal Rallye-Weltmeister

Gerade noch eine spleenige Auto-Idee, schnappt sich der Subaru Impreza unter dem Schotten Colin McRae 1995 den Konstrukteurs-Titel der Rallye-WM und ist schlagartig in aller Munde. Dass ein japanischer Hersteller Erbe der großartigen Lancia Delta Integrale sein und die Gruppe A-Jahre so dominieren könnte, sorgt für erhöhten Blutdruck bei den Fans. Vielleicht ist es auch die riskante und spektakuläre Fahrweise des schottischen Vollblut-Racers McRae, der Subaru durch die Rallye-Erfolge gerade in Großbritannien zur Kultmarke werden lässt. In den beiden Jahren nach 1995 hat Subaru ebenfalls ein Abonnement auf Erfolg, heftigst attackiert vom japanischen Konkurrenten Mitsubishi, der mit dem Lancer ein ähnliches Fahrzeugkonzept pflegt. Mitsubishi-Fahrer Tommi Mäkinen ist zwischen 1996 und 1998 als Fahrer zwar unschlagbar, aber zumindest bis 1997 geht der Konstrukteurs-Titel noch zweimal an Subaru. Zwischen 2002 und 2005 dominiert Petter Solberg im Subaru die WRC, 2008 ziehen sich die Japaner aus der Rallye-WM zurück. Eine Ära geht zu Ende.



Auch wenn der extrovertierte Colin McRae bekannter ist: Der Norweger Petter Solberg (Fahrer-Weltmeister 2003) fuhr viel länger und erfolgreicher für Subaru

**2002-2005**  
265 PS – die runden Scheinwerfer fallen wieder in Ungnade



**2005-2007**  
Neuer 2,5-Liter-Motor mit 280 PS, kleinerer Flügel optional



**2007-2011**  
Neue Generation mit 300 PS und kurzem Schrägheck