

---

## Im Rückspiegel: Europadebüt für eine japanische Ikone

Sechs Rallye-Weltmeister-Titel sowie etliche Rennsiege und Streckenrekorde in den verschiedensten Motorsportdisziplinen sowie über 25 Jahre Geschichte – das ist der Subaru WRX STI (auch STi). Während er sein Debüt in Japan im Januar 1994 feierte, mussten Europäer auf das Topmodell der Impreza-Baureihe noch ein paar Jahre warten.

Das Typenkürzel WRX STI (WRX steht für World Rally Cross beziehungsweise World Rally eXperimental, STI für die Motorsport-Division Subaru Tecnica International) wies auf Herkunft und Mission des Modells hin, dessen erste Straßenversion 250 PS (184 kW) leistete. In Form der zweiten Generation gab der sportliche Impreza auf der IAA 2001 sein Europadebüt – mit charakteristischen STI-Scheinwerfern und -Grill, großer Hutze auf der Motorhaube. Zur Ikone wurde der vor allem in Großbritannien äußerst beliebte Kompaktsportwagen in der leuchtenden Lackierung „World Rallye Blue“ kombiniert mit golden lackierten Alurädern. Der Motor des Impreza WRX STI leistete mittlerweile 265 PS (195 kW). Doch das war noch lange nicht das Ende der Leistungsspitze.

Zum Modelljahr 2006 wurde die Front komplett überarbeitet, außerdem verfügte der WRX STI nun über einen Heckdiffusor, einen Zusatzflügel am hinteren Dachabschluss und endlich auch in Europa über einen aufgeladenen Vierzylinder mit 2,5 Litern Hubraum und 280 PS (206 kW). Die Motorleistung ließ sich sogar kurzzeitig per Wassereinspritzung auf den Ladeluftkühler um drei Prozent erhöhen – eine Technik, die der WRX STI von seinen Verwandten aus dem Rallyesport geerbt hatte.

2008 rollte die dritte Generation des Impreza WRX STI an den Start. Statt knackigem Stufenheck zeigte der Neue ein praktisches Schrägheck mit großer Klappe. Vom zivilen Impreza unterschied sich die Sportausgabe durch die Logos, ausgestellte Kotflügel, den Lufteinlass für den Ladeluftkühler und große Räder. Unter der Haube arbeitete ein 300 PS (221 kW) starker 2,5-Liter-Boxer, der mächtige 407 Newtonmeter Drehmoment bereitstellte und den WRX STI in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigte.

2010 hieß es zur Freude vieler Fans schließlich „The wing is back“, als der WRX STI wieder mit Stufenheck und markant großem Heckflügel vorfuhr. Zugleich verzichtete er nun offiziell auf den bis dahin gepflegten Namenszusatz Impreza. Eine konsequente Entscheidung, denn für die meisten Kunden war der WRX STI längst eine eigenständige Modelllinie.

Die vierte und vorerst letzte Generation des Subaru WRX STI wurde 2014 eingeführt. Mit an Bord war wieder die bewährte Kombination aus leistungsstarkem Boxermotor, Sechsgang-Schaltgetriebe und permanentem Allradantrieb sowie das weiterentwickelte Mittendifferential Multi-Mode DCCD (Driver's Control Center Differential) für variable Verteilung des Antriebsmoments auf Vorder- und Hinterachse. Aufgrund der zunehmend strengeren Emissionsvorschriften wurde die Produktion des WRX STI für den europäischen Markt im Frühsommer 2018 eingestellt. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Subaru Impreza 2.0 WRX STI (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Impreza 2.0 WRX STI (2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Impreza 2.0 WRX STI (2004).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru WRX STI (2006).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru WRX STI (2006).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru WRX, 2007.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza 2.0 WRX STI (1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---