Έχει ενδιαφέρον να αντιληφθούμε πως αντιμετωπίζει το υποψήφιο αγοραστικό κοινό το νέο WRX STI, αλλά και το αντίθετο. Πως αντιμετωπίζει η Subaru τους υποψήφιους πελάτες της.

Είναι σαφές, κατ' αρχήν, ότι το Ιαπωνικό εργοστάσιο έχει επενδύσει σε δύο τομείς. Την τετρακίνηση και το αγωνιστικό προφίλ. Πριν και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 συναντούσες αρκετά Subaru που δεν είχαν ούτε το ένα ούτε το άλλο στοιχείο, που είχαν ολότελα διαφορετική κατεύθυνση. Πρόχειρα να θυμηθούμε το Vivio, ή το δικίνητο Justy. Στις μέρες μας όμως, τα Subaru είναι είτε τετρακίνητα, είτε σπορ. Στο προηγούμενο τεύχος αναλύσαμε τις χάρες του σπορ BRZ, στο τρέχον γνωρίζουμε και οδηγούμε την τελευταία έκδοση του παραδοσιακά τετρακίνητου WRX STI.

Σαν πρώτη προσέγγιση να γράψουμε ότι πιθανότατα αποτελεί τον τελευταίο εκπρόσωπο μιας σχολής που ανέτειλε στις αρχές της δεκαετίας του ΄90 και τώρα μεταλλάσσεται σε κάτι άλλο, σε κάτι διαφορετικό. Ήταν η φιλοσοφία κατασκευής αυτοκινήτων που είχαν πολύ κοντινή όψη με τα αντίστοιχες αγωνιστικές εκδόσεις του εργοστασίου που συμμετείχαν στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλι. Αν το gruppo έκανε την αρχή, σε επίπεδο τετρακίνητων, με την Integrale, οι Εγγλέζοι τη συνέχισαν με τα Escort πριν περάσουν στα Focus αλλά οι Γιαπωνέζοι τόσο με τα Lancer όσο και με τα Impreza έδωσαν την ακραία διάσταση, εκείνη που πρόσκειται κοντύτερα από οτιδήποτε άλλο στα εργοστασιακά αγωνιστικά.

Η σχολή είχε δημιουργηθεί. Ήταν ένθερμη και είχε πολλούς και φανατικούς ακολουθητές. Στις μέρες μας με την διαφαινόμενη απροθυμία της Mitsubishi να συνεχίσει να παράγει το έτερο δέος, όλα δείχνουν ότι το WRX STI θα είναι κάτι σαν τον τελευταίο των Μοϊκανών. Κι άν η συγκεκριμένη φυλή ήταν σκληροτράχηλη και αδάμαστη έτσι φαίνεται να είναι και η διάθεση της Subaru στο συγκεκριμένο θέμα. Επιμένει να παράγει αυτό το προϊόν που εμπεριέχει μεγάλη αλλά σωστή δόση αυτοκινητικού θράσους.

Το γνωρίσαμε
από κοντά στην πίστα του Vairano λίγα χιλιόμετρα μακριά από το Μιλάνο. Μια εκπληκτική περίπτωση όπου πέρα από τις άριστες εγκαταστάσεις της πίστας, υπάρχουν διαδρομές off road, στίβος ski pad, γκαράζ και μια πολύ μεγαλύτερη έκταση για τα άλογα που εκτρέφει ο ιδιοκτήτης όλων αυτών στον οποίο ανήκει, ανάμεσα σε άλλα και το περιοδικό quattroruote. Σύμμαχος σε αυτό το ξεχωριστό περιβάλλον αποδείχτηκε ο καιρός. Ανοιξιάτικος, με λαμπρό ήλιο και ισορροπημένη θερμοκρασία συνέβαλε τα μέγιστα στην καλύτερη παρουσίαση.

Σαν ήρθε η στιγμή να δεθώ στη θέση του οδηγού είχα την τύχη να με συνοδεύσει ο Michele Merendino και για να μην κάνω τον γνώστη αγνοούσα, μέχρι που έκανε μια μικρή αναφορά της πολύ διακεκριμένης θητείας του στο διεθνές μότορσπορ. Όταν λοιπόν κάναμε τούς πρώτους γύρους και κάπως ζωήρεψα όχι μόνον δεν με επανέφερε σε αυτό που κάποιοι άλλοι ορίζουν ως «τάξη» αλλά με παρότρυνε να ορμήσω. Συμπληρώσαμε τρία σετ μαζί και πραγματικά με βοήθησε να αποκρυπτογραφήσω το αυτοκίνητο. Πήρα τόσα πολλά από αυτά τα λίγα χιλιόμετρα, κατάλαβα τόσα στην πίστα, ώστε η βόλτα στον ανοικτό δρόμο δεν θα μου έδινε κάτι περισσότερο. Έτσι για τα 50 χιλιόμετρα που προβλέπονταν εκτός πίστας, προτίμησα το BRZ μήπως και οι συνθήκες μου επέτρεπαν μικρές ατασθαλίες, αλλά φευ ανάμεσα σε πλήθος καμερών και πυκνής κυκλοφορίας δεν κατέστη δυνατόν.

Στο θέμα μας όμως
Κατ' αρχήν αισθητικά. Οι σχεδιαστές έκαναν ένα βήμα μπροστά, κάνοντας ένα χρονικό βήμα πίσω. Προσέθεσαν έναν όγκο και από hatch back σχεδίασαν όχημα τριών όγκων. Με τούτη την κίνηση δημιούργησαν μεγαλύτερους χώρους και θύμισαν περισσότερο τις δοξασμένες τους εκδόσεις. Η φτερούγα στην ουρά, τοποθετημένη λίγο πιο ψηλά για καλύτερη οπτική, φανερώνει άμεσα τον εκλεπτυσμένα αλήτικο χαρακτήρα του. Οι σοβαρότερες αλλαγές έχουν να κάνουν με την μετατόπιση της εμπρόσθιας (A pillar) κολώνας 20 χιλιοστά προς τα εμπρός και τη διαφορετική σχεδίαση της μάσκας. Το μεταξόνιο είναι 25 χιλιοστά μακρύτερο, το συνολικό μήκος μεγαλύτερο κατά 25 χιλιοστά,

ενώ χαμήλωσε κατά 15 και αδυνάτισε ελάφρυνε κατά 10 κιλά φθάνοντας τα 1.500. Μικρές αλλαγές συναντούμε και στα φωτιστικά στοιχεία, στην τοποθέτηση των εξωτερικών καθρεπτών, στα εμπρόσθια φτερά, στην κεραία. Ως αποτέλεσμα κρίνεται επιτυχημένο κυρίως διότι συνεχίζει να καλύπτει απολύτως, τα αισθητικά κριτήρια όσων θέλουν να το αποκτήσουν.

Το εσωτερικό του συνεχίζει στο ίδιο μοτίβο, με πολλές και πλούσιες αναβαθμίσεις , όπως το νέο flat bottom τιμόνι, τη χρήση carbon στη διακόσμηση, κόκκινα φάσες στα καθίσματα και ψηφιακό πολυόργανο στο κέντρο της κονσόλας όπου δεσπόζει η ένδειξη της πίεσης του τούρμπο. Στη βάση της κονσόλας διακρίνεται ο επιλογέας SI Drive με τρεις επιλογές: Intelligent όπου η απόκριση από το πεντάλ του γκαζιού είναι μαλακή και συνιστάται σε πολύ γλιστερές επιφάνειες. Sport, όπου το μοτέρ αποδίδει ελεύθερα την ισχύ του και ταιριάζει για κάθε επιφάνεια. Τέλος η θέση Sport sharp συνιστάται για οδήγηση στην πίστα καθώς το γκάζι έχει την ταχύτερη δυνατή απόκριση.

Στο διαμέρισμα του κινητήρα συναντούμε το γνωστό 2,5 λίτρων επίπεδο μοτέρ, προδιαγραφών euro 6, ισχύος 300 ίππων στις 6.000 σ.α.λ. και 407 Nm ροπής στις 4.000 σ.α.λ. Το κιβώτιο παραμένει 6άρι με τις ίδιες σχέσεις αλλά βελτιωμένο τον μηχανισμό των αλλαγών για ακριβέστερες και πιο ήσυχες αλλαγές.
Η ισχύς περνά στους τροχούς μέσα από το σύστημα τριών διαφορικών. Το μπροστινό helical ακριβές αλλά μαλακό, το οπίσθιο Torsen όποτε καλείται να δουλέψει το κάνει με τρόπο εμφατικό και το μεσαίο μηχανικό γνωστό ως DCCD (Driver Controlled Centre Differential), του οποίου η ευαισθησία και η ακρίβεια αυξάνονται με ηλεκτρομηχανικό μηχανισμό που ελέγχεται ηλεκτρονικά. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να έχουμε τρείς διαφορετικές ρυθμίσεις. Την Manual Mode, όπου καθώς είναι μοιρασμένη η ροπή αποφασίζει ο οδηγείς πως θα το χειριστεί, την Auto Mode+ όπου είναι υποστροφικό και την Auto Mode- όπου αποκτά χαρακτηριστικά υπερστροφικά.

AUTO
DIFF
[S]
Sport
S#
Sport Sharp
PUSH [I]
Intelligent
SI-DRIVE

EW 413BT

EW 413BT