**Haikeat jäähyväiset - ikonisen Subaru WRX STI:n tuonti Eurooppaan päättyy**

**Mallivuoden 2018 versio neljännen sukupolven Subaru WRX STI:stä jää legendaarisen automallin viimeiseksi Euroopassa. Jatkuvatoimisella nelivedolla varustettua Subaru WRX STI Final Edition -huippumallia on saatavilla rajoitetusti.**

Vuonna 1992 markkinoille saapunut nelivetoinen Subaru WRX STI loi urheiluautoluokan, joka nousi nopeasti suuren kiinnostuksen kohteeksi ympäri maailmaa. Subaru kehitti 16 vuoden ajan nelivetoista WRX STI -mallisarjaa suunnittelufilosofialla, joka yhdisti huippusuorituskyvyn ja ajoturvallisuuden kaikissa ajo-olosuhteissa.

Subaru WRX STI Final Edition on nimensä mukaisesti viimeinen versio ikonisesta urheiluautosta, mutta se on edelleen kehitetty versio aiemmasta mallista.

Ulkoapäin uutuus eroaa edeltäjästään muun muassa uudelleen muotoillun keulan, kääntyvien led-ajovalojen ja uutta suunnittelua edustavien näyttävien 19-tuumaisten vanteiden ja kirkkaan keltaisten Brembon jarrusatuloiden avulla.

**Aktiivinen keskilukko**

Subarun voimansiirtoa on myös edelleen kehitetty. Subarun kehittämä Drivers Control Center Differential (DCCD) yhdistää mekaanisen keskitasauspyörästön ja elektromagneettisesti kontrolloidun monilevylukon (LSD) keskitasauspyörästöön, joka jakaa voimaa auton etu- ja taka-akselien välillä.

Symmetrisen AWD-nelivedon keskustasauspyörästön voimanjakoa voi säätää elektronisesti. Kuljettajalla on valittavana kolme esivalittua ohjelmaa sekä manuaaliohjelma omien ajotarpeiden mukaan. Perustilassa voimanjako on suhteessa 41 % eteen ja 59 % taakse.

WRX STI:n nelivetoinen voimalinja on varustettu kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla, jonka liikeradat ovat kilpa-automaisen lyhyet ja täsmälliset.

Ajamisen apuna on Subarun kehittämä SI-DRIVE-toiminto (Subaru Intelligent Drive), joka mahdollistaa kolmen kulloiseenkin ajotilanteeseen parhaiten sopivan moottoriohjelman valinnan. Vaihtoehdot ovat Intelligent, Sport ja Sport Sharp.

Subaru WRX STI on varustettu myös päivitetyllä VDC-ajonhallintajärjestelmällä (Vehicle Dynamics Control) ja aiempaa suuremmilla 18-tuumaisilla Brembo-jarruilla, joissa on Super Sport -ABS-järjestelmä ja elektroninen jarruvoiman jako, jotka yhdessä nopean ohjauksen kanssa mahdollistavat auton helpon hallinnan ääritilanteissa.

**Uudistunut ohjaamo**

Myös matkustamismukavuutta on lisätty parantamalla korin äänieritystä ja asentamalla ohjaamon ympärille kauttaaltaan paksummat lasit. Sisätilat huokuvat urheilullisuutta ja laatua. Erikoismallin istuimiin on toteutettu punamusta -väritys ja istuinten verhoilussa on yhdistetty näyttävästi Alcantaraa ja nahkaa.

Final Edition -mallin suorituskyvystä vastaa turboahdettu 2,5 litran nelisylinterinen boxermoottori, jonka huipputeho on 300 hevosvoimaa ja maksimivääntö 407 Nm. Auton huippunopeus on 255 km/h ja kiihtyvyys 0–100 km/h 5,2 sekuntia.

Subaru WRX STI Final Edition tulee myyntiin kahdella varustetasolla. Ilman lisäliitteitä olevan STI:n ulkoinen tunnusmerkki on iso takaspoileri. Hiukan paremmin varustellussa GT:ssä ei ole spoileria, mutta GT:ssä on muun muassa matkustusmukavuutta lisäävät kattoluukku, avaimeton käynnistys sekä navigointi- ja peruutuskameratoiminnoilla varustettu Harman Kardon -mediajärjestelmä.

Final Edition -malliston Subaru WRX STI ja WRX STI GT –mallien autoverolliset hinnat ovat 66 278,07 euroa (STI) ja 72 365,30 euroa (GT).

**Subaru WRX STI:n mallihistoriaa**

**Ensimmäinen sukupolvi 1992 – 2000:**

Subaru Impreza WRX esiteltiin Japanissa vuonna 1993. Autoja valmistettiin rajoitetusti, sillä niitä myytiin ainoastaan kilpailutarkoituksiin. Vuonna 1994 Subaru lanseerasi WRX:n Japanin kotimarkkinoilla ja samana vuonna vastaavan auton Euroopassa GT -tunnuksilla. Mallivuonna 1997 GT-mallin sisätilat uudistuivat urheilullisemmiksi ja istuimet saivat uudet muodot. Vuonna 1999 esitettiin facelift-malli, jossa konepelti, etuvalot ja maski oli muotoiltu uudelleen. Myös moottori uusittiin ja sen välijäähdyttimen kokoa kasvatettiin siten, että huipputeho voitiin nostaa 218 hevosvoimaan. Rallin MM-sarjassa Subaru voitti Impreza WRX:llä kolme perättäistä (1995-1997) valmistajien maailmanmestaruutta.

**Toinen sukupolvi 2001 – 2007:**

Toisen sukupolven WRX esiteltiin Euroopassa vuonna 2001. Vuonna 2002 Subaru Imprezan perään kirjoitettiin liite STI, joka oli lyhenne sanoista Subaru Tecnica International. Samana vuonna Subaru Impreza STI saapui ensimmäisen kerran myös Suomen markkinoille. Vuonna 2003 keulan ilmettä uudistettiin muun muassa ajovalojen ja kahta myöhemmin myös uuden maskin osalta. Vuonna 2006 esiteltiin nelisylinterisen 2,5-litran boxermoottori, jonka teho oli tasan 300 hevosvoimaa. Moottoriurheilurintamalla kaudella 2001 Richard Burns ja kaudella 2003 Petter Solberg voittivat Impreza STI:llä rallin maailmanmestaruudet ja Tommi Mäkinen vuoden 2002 Monte Carlon MM-rallin.

**Kolmas sukupolvi 2008 – 2014**:

Vuonna 2008 esitelty kolmannen sukupolven WRX STI perustui kolmannen sukupolven Subaru Imprezaan. Bokserimoottori oli edelleen 2,5-litrainen ja se kehitti turbon avulla 221 kW (300 hv) käyntinopeudella 6 000 r/min. Suurin vääntömomentti on kasvanut arvoon 407 Nm. Vuoden 2010 syksyllä Subaru Impreza WRX STI:n nimi muutettiin lyhyempään muotoon WRX STI. Kolmannen sukupolven WRX- ja WRX STiI -mallit perustuivat aluksi Imprezan hatchback-korille, mutta mallivuoden 2011 faceliftin yhteydessä korimalli vaihtui porrasperäiseksi.

**Neljäs sukupolvi 2014 –2018:**

Neljännen sukupolven WRX STI esiteltiin tammikuussa 2014 pidetyssä Detroitin autonäyttelyssä. WRX STI:n suorituskyvystä vastaa turboahdettu 2,5-litran nelisylinterinen boxermoottori, joka Euro6 -päästövaatimuksista huolimatta tarjosi yhä 300 hevosvoiman huipputehon sekä 407 Nm maksimiväännön. Edelliseen malliin verrattuna WRX STI:n akseliväli kasvoi 25 mm (2650 mm) ja auton A-pilari siirrettiin 200 mm edemmäksi. Mallin varusteisiin kuuluu muun muassa Subarun kehittämän Subarun Dual Active Valve Control System (Dual AVCS), jonka ansiosta moottori vääntää paremmin, samalla helpottaen auton ajettavuutta käyntinopeusalueen ala- ja keskivaiheella. Subarun VDC (Vehicle Dynamics Control) -järjestelmä taas auttaa kuljettajaa säilyttämään autonsa hallittavuuden kaikissa ajotilanteissa, kontrolloimalla tarvittaessa moottoritehoa sekä jarruvoimaa jokaisella neljällä pyörällä.