



Naviguez avec Actua-Auto dans l'espace automobile.....

## ESPACE SPORTIVE

**Prix : 36000 €**  
**Puissance fiscale :**  
**19 CV**

**SUBARU Impreza**  
**WRX STi**



### POUR

- Ultra efficace en conduite sportive
- Sécurité active de 1er ordre
- Moteur détonant
- Rapport prix / performances

### CONTRE

- Pas raisonnable sur route ouverte

## N'est pas championne pour rien

*Le département compétition de SUBARU, SUBARU Tecnica International, qui donne son sigle à notre reine d'un jour, livre à notre convoitise l'engin le plus dément et le plus efficace qui soit en matière de sport et ce à un prix abordable et qui plus est, en vente libre... Même si la base est bien connue, la fameuse et non moins glorieuse WRX, digne héritière des Impreza GT de 1ère génération, cette WRX STi nous rappelle que rien n'est impossible dans la démesure en ce bas monde et que même nos rêves les plus fous peuvent se réaliser un jour.*

### Une ligne à couper le souffle

Disponible uniquement dans la version 4 portes, pour renforcer le mimétisme avec celles qui courent en championnat du monde des Rallyes, la STi se voit parée de jantes plus grosses (7,5" au lieu de 7") et dorées, de caches d'antibrouillard siglés STi, du becquet AR en série et de 2 badges STi roses à l'avant dans la calandre et à l'arrière sur le coffre. Ces derniers font, au choix et selon la sensibilité de

- **Budget de fonctionnement élevé**
- **Inconfort certain en dehors du sport**



## Fiche Technique

### Moteur

Type	4 cylindres - 16 soupapes Turbo essence avec échangeur air/air
Cylindrée	1994 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	265 ch à 6000 tr/min
Couple maxi	35 mkg à 4000 tr/min

### Dimensions

Longueur	4.4m
Largeur	1.73m
Hauteur	1.44m

### Poids

Total	1450
-------	------

### Capacités

Coffre	401 dm <sup>3</sup>
Réservoir	60 L

chacun, soit tape à l'œil et "tuning" ringard, soit expriment un tempérament de feu et un avertissement à la bête qui sommeille. Pour enfoncer le clou, les jantes dévoilent sans pudeur les énormes freins Brembo rouges, la voluptueuse sortie d'échappement indique des poumons surdimensionnés tout comme les trahit l'imposante entrée d'air du capot. Pour finir, la carrosserie semble "bodybuildée" au niveau des passages de roue, des becquets latéraux et du pare-chocs avant. Le ton est donné, c'est "poussez-vous de là que je m'y mette".

### Ambiance pure sport

La descente dans la voiture s'opère par une porte qui claque lourdement à la fermeture : quand la qualité et le sérieux viennent à la rencontre de l'efficace... La réception se fait dans ce qu'il y a de mieux : baquet Recaro, volant Momo, Alcantara bleu et tissu maille "carbone" noire du plus bel effet. C'est déjà du pur plaisir sans avoir fait un seul tour de roue. Contact, moteur, lumière (phares) et l'on goûte au son rauque du moteur, aux lueurs bleues et rouge sang de l'instrumentation, aux discrètes vibrations déjà transmises aux mains et aux reins... Hum, les pieds cherchent les pédales alu antidérapantes adaptées au talon-pointe, on vérifie la présence du repose-pied gauche, la position du levier de vitesses tombe naturellement sous la main, le volant est réglé à la bonne hauteur et le siège avancé autant que se peut pour privilégier l'attaque que l'on est sûr de goûter bientôt. La radio-CD, au demeurant de fort bonne qualité, autant esthétique que musicale, est coupée car l'on ne voudra pas être perturbé et l'on sait que les bruits mécaniques envahiront prochainement l'habitacle pour une symphonie... fantastique.

### Puissance suffisante...

Une fois n'est pas coutume dans le domaine sportif, la WRX STi affiche une puissance moteur en rapport avec ses prétentions, sans ce sentiment de trop peu, voire de trop fort (bien plus rare). SUBARU annonce fièrement 265 ch à la STi, soit pas moins de 47 ch de plus que la "petite" WRX. Le couple fait un bon de 6 mkg pour s'établir à 35 mkg à 4.000 tr/mn. Les plus

## Performances

Vitesse maxi	238 km/h
0 à 100 km/h	5.5 s
<b>Consommations (L/100km)</b>	
Extra-Urbaine	9.5
Urbaine	16.7
Mixte	12
Essai	16.9



blasés iront se rhabiller, cette STi sent la poudre à plein nez. Assez peu civilisée sur un filet de gaz, la bestiole a besoin d'espace et de technique si on ouvre les gaz en grand. D'abord, une montée en régime presque anémique en dessous de 3.800 tr/mn, mais au-delà, la formule "collé au siège" prend toute sa dimension. Le compte-tours part alors à l'assaut de la zone rouge sans mollir ni s'essouffler (bien pour un turbo !), et la route se met à défiler à la vitesse grand V. Il ne faut pas oublier de passer les vitesses, de diriger l'auto, de freiner quand c'est nécessaire. Tout cela fait déjà beaucoup pour le commun des conducteurs. Mais dès l'effet de surprise passé (il faut quand même quelques kilomètres), cette sensation de puissance démoniaque perd de sa saveur sur les grandes routes car on l'apprivoise facilement tant la sécurité est omniprésente et ce, grâce au freinage et à la tenue de route exemplaire.

### Bête de rallye

Le véritable terrain de jeu de notre STi, c'est bien la petite route typée rallye, la même que celle que "survolent" les grands champions avec ses enfilades de virages, ses compressions, ses imperfections, son étroitesse et ses pièges... Ah, quel dommage de ne pouvoir fermer ces routes pour notre seul plaisir. Car la STi y est reine : la direction, dure à souhait en ville, devient diaboliquement précise et pilote l'auto là où le regard se pose. Les 4 roues motrices font le reste en permettant des passages en courbes démentiels. Le freinage assure même quand on croit que c'est trop tard et ce, aussi longtemps que vous pourrez tenir le rythme. On peut même empiéter sur l'accotement sans crainte. La puissance et le couple font alors jaillir les courbes suivantes plus vite que notre cerveau n'a l'habitude de les appréhender. Cette WRX là vous fait goûter au monde des grands pilotes, tellement on est chahuté à bord, tellement il y a de choses à faire pour garder ses roues sur la chaussée et préserver son capital santé, tout comme à la télé donc. Mais attention, ce jouet n'est pas sans danger, l'utiliser à la limite impose de très solides connaissances en pilotage et capacités d'analyse du terrain, d'anticipation, de maîtrise du danger et

nécessite de garder la tête froide en toute circonstance. Les vitesses atteintes peuvent être véritablement impressionnantes, surtout lorsqu'on croise d'autres automobilistes pas du tout habitués à voir déborder un missile routier... Prudence donc sur routes ouvertes, la compétition est faite pour se défouler en toute sécurité sur routes fermées.

*L'arme absolue, c'est bien la SUBARU WRX STi : elle est ultra-efficace et distille les plus fortes sensations "sportives" du marché pour un prix défiant toute concurrence. Mais il faut y ajouter un budget de fonctionnement et d'entretien conséquent (essence, pneumatiques...) et une exposition privilégiée aux foudres de la maréchaussée. Alors, à quoi ça sert que SUBARU "y se décarcasse" si ce n'est pas utilisable ? Ca sert à faire de la course des bêtes comme ça ! D'où elle vient, la WRX STi y retournera sûrement, vers cet univers de rallyes et son lot de grosses sensations. Car pour une utilisation quotidienne, c'est une aberration : la direction est dure, aucun confort de suspension, un gouffre à essence et de plus difficile à contenir tant elle aime ça (et nous avec !). Mais à voir le nombre d'Impreza survitaminées roulant sur route, on se dit qu'un bon nombre de fêlés préfèrent ça au confort sans saveur d'une banale berline et que SUBARU a bien fait de nous la proposer. Un grand MERCI à SUBARU pour ces instants de bonheur. Reste maintenant à savoir s'il est raisonnable de demander mieux que la WRX STi ?*

**S. BERGER**

[Liste des fiches](#)

L'essai en PDF



**Essai réalisé en Juillet  
2002**

[Webmaster](#)