

Na autosalonu v New Yorku s předstihem představila značka Subaru čtveřici nových sportovních verzí Impreza WRX modelového roku 2011...



Novinkou je Subaru Impreza WRX STI v provedení sedan

Čtveřice modelů Impreza WRX a WRX STI 2011



Foto: Subaru

# Nový START

PETR HANKE

**Z**měna druhu karoserie nové generace Imprezy z dvojice sedan a kombi pouze na pětidveřový hatchback byla motivována větší oblibou tohoto typu karoserie, a to zejména na evropském trhu. Toto obchodní rozhodnutí postihlo i sportovní model WRX STI, pro nějž byla tříprostorová karoserie se stupňovitou záďí, na níž byl umístěn výrazný spojler, typická. S pětidveřovou karoserií se tak nová Impreza svým charakterem i přesto, že stále používala přeplňovaný motor a vyspělý pohon všech čtyř kol, více přiblížila segmentu klasických sportovně zaměřených hatchbacků.

Na letošním autosalonu v New Yorku, který se tradičně konal počátkem dubna, však značka Subaru ukázala představu vývoje sportovní sekce svého výrobního programu. Veřejnosti totiž prezentovala novinky, jež si připravila pro modely WRX a WRX STI. Přestože zatím jde o vozy americké specifikace modelového roku 2011, lze je koncem letošního roku očekávat také v evropské nabídce...

Jak je u Subaru zvykem, tak svůj nejkonnější model Impreza WRX STI postupně modernizuje. Stalo se tomu tak i letos. Automobil má kompletně přepracovaný podvozek se světlou výškou zmenšenou o 5 mm, čímž bylo dosaženo snížení těžiště, z něhož vyplývá lepší ovladatelnost. S těmito

úpravami souvisí také pozměněné nalažení podvozku. Nová je kompletní sada pružin, tlumičů a stabilizátorů. Důvodem nového nastavení, jemuž byly přizpůsobeny také tužší silentbloky nejen na samotných prvcích zavěšení kol, ale také na pomocných rámech náprav, bylo zmenšení naklání karoserie při jízdě v zatáčkách, stejně tak jako při brzdění, či naopak zrychlování. Novinkou je rovněž použití hliníkových spodních příčných ramen na přední nápravě. Značka Subaru v tiskové zprávě, vydané při příležitosti těchto změn, zároveň sděluje, že provedené úpravy mají zajistit, aby právě toto STI bylo *nejrychlejším WRX STI všech dob*.

Vedle technických změn je velkou novinkou skutečnost, že kromě provedení hatchback bude modernizované STI v nabídce též s čtyřdveřovou karoserií sedan s nezměněným rozvorem náprav 2625 mm, avšak s prodlouženým zadním převísem a neomyšlitelným výrazným přitlačným křídlem. Technika obou modelů zůstává stejná. Jen připomeňme, že WRX STI jsou osazeny přeplňovaným zážehovým plochým čtyřválcem boxer 2457 cm<sup>3</sup> s výkonem 221 kW (300 k), šestistupňovou manuální převodovkou a elektronicky řízeným pohonem všech kol, jehož srdcem je aktivní elektromagnetický mezinápravový diferenciál DCCD (*Driver Controlled Central Differential*). Ten nabízí buď plně samočinný režim, anebo

## TECHNICKÉ ÚDAJE

**MOTOR** – kapalinou chlazený přeplňovaný zážehový plochý čtyřválec s protilehlými dvojicemi válců (boxer), uloženy podélně vpředu; blok a hlavy válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V; elektronické vícebodové vstřikování paliva, elektronický plynový pedál; 2457 cm<sup>3</sup> (ø 99,5 x 79 mm); **WRX**: 8,4:1; 195 kW (265 k)/5200 min<sup>-1</sup>, 343 N.m/4000 min<sup>-1</sup>; **WRX STI**: 8,2:1; 221 kW (300 k)/6000 min<sup>-1</sup>, 407 N.m/4000 min<sup>-1</sup>.

**PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ** – trvalý pohon všech kol; jednokotoučová suchá spojka; **WRX** přímo řazená pětistupňová převodovka (3,16 – 1,82 – 1,29 – 0,97 – 0,74 – Z 3,33), stálý převod 4,44; samosvorný diferenciál uprostřed a vzadu; **WRX STI** šestistupňová přímo řazená převodovka (3,64 – 2,24 – 1,59 – 1,14 – 0,89 – 0,71 – Z 3,55), stálý převod 3,90; samosvorný diferenciál vpředu a vzadu, aktivní lamelový diferenciál DCCD uprostřed.

**PODVOZEK** – samonosná karoserie; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu dvojité příčná ramena; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy s vnitřním chlazením; hřebenové řízení s kapalinovým posilovačem; pneumatiky **WRX** 235/45 R 17, **WRX STI** 245/40 R 18.

**ROZMĚRY A HMOTNOSTI** – rozvor náprav 2625 mm, rozchod kol 1530/1540 mm; d/š/v 4580 (5d: 4415)/1795/1475 (**WRX STI** 1470 mm); objem palivové nádrže 60 l; provozní/největší přípustná hmotnost **WRX** 1485/1920 kg, **WRX STI** 1580/1980 kg.

**PROVOZNÍ VLASTNOSTI** (údaje výrobce, v uvedeném pořadí motorů) – největší rychlost 209/250 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 6,0/5,2 s; spotřeba paliva EU město 14,4/13,8 l/100 km, mimo město 8,1/8,2 l/100 km a kombinace 10,4/10,3 l/100 km; emise CO<sub>2</sub> 247/243 g/km.





Od modelového roku 2011 budou dva typy karoserií



Typické křídlo na zádi sedanu WRX STI



Foto Subaru

Hatchback WRX zůstává v nabídce s řadou zlepšení



(265 k), pětistupňovou manuální převodovkou a trvalým pohonem všech kol nabízí podmanivě a dynamické svezení. Velkou novinkou je, že značka Subaru i tento model vložila do široké karoserie modelu WRX STI. Díky tomu i provedení WRX nabízí výraznější vzhled. Rozšířené blatníky však mají přínos především v možnosti zvětšení rozchodu kol na obou nápravách, přičemž vpředu došlo k rozšíření o 35 mm a vzadu o 40 mm, čímž se provedení WRX vyrovnalo STI, a současně se dodávají o 10 mm širší pneumatiky. Kromě toho došlo také na vyztužení závěsů zadního pomocného rámu víceprvkové nápravy. Stejně jako je tomu v případě WRX STI, také WRX se od přechodu na nový modelový rok bude nabízet nejen jako pětidveřový hatchback, ale rovněž jako čtyřdveřový sedan. Ve srovnání s WRX STI používá méně výkonné provedení sedmnáctipalcová litá kola (místo osmnáctipalcových). Avizované změny na WRX by podle všeho měly přinést ještě více stability a sportovního projevu. Nezbyvá než doufat, že zůstane přítomen také překvapivý komfort, jímž tento vůz oplývá. ■

dovoluje řidiči nastavit svornost podle vlastních preferencí. Zajímavostí Imprezy WRX STI je také aktivní systém řízení motoru SI-Drive, jenž umožňuje navolit jeden ze tří režimů podle jízdní situace, či chuti řidiče. Již jsme avizovali, že Subaru připravilo změny také pro provedení WRX, jež stojí v hierarchii značky stupínek pod modelem WRX STI, ovšem i tak s přeplňovaným čtyřválcem o objemu 2457 cm<sup>3</sup> a výkonu 195 kW

## KRÁTCE

●●● Do funkce předsedy představenstva **Škoda Auto** byl od 1. září 2010 povolán Prof. Dr. Winfried Vahland (53), který byl už dříve členem představenstva mladoboleslavské automobilky, ale od června 2005 působil v Číně. Zasloužil se o to, že se Čína stala pro Volkswagen druhým domácím trhem. V roce 1990 nastoupil u Audi, o tři roky později rozšířil funkci vedoucího controllingu podnikového plánování na celou VW Group, v letech 1997 – 2002 působil ve VW do Brasíle a pak ve Škoda Auto. ●●● Dnešní předseda představenstva Škoda Auto Reinhard Jung (59) odejde na odpočinek. Jako projektový inženýr pracoval u Volkswagenu od roku 1974 (po ukončení studia strojírenství), v letech 1996 až 2001 byl vedoucím závodu **Volkswagen** v Braunschweigu, pak prezidentem VW de Mexico. V roce 2004 byl Reinhard Jung jmenován členem představenstva Volkswagenu a od října 2007 do konce srpna 2010 působí jako předseda představenstva Škoda Auto v Mladé Boleslavi. ●●● Tovární tým **BMW Motorsport** vyhrál slavný závod 24 h Nürburgringu a ukončil tak nadvládu vozů Porsche, kterým se v letošním ročníku vůbec nedařilo (až šesté místo). Čtveřice jezdců Jörg Müller, Augusto Farfus, Uwe Alzen a Pedro Lamy na novém BMW M3 GT2 ujela 154 okruhů průměrnou rychlostí 162,808 km/h. Druhé místo patřilo vozu Ferrari F430 GT týmu Farnbacher (154 kol) a třetí nejúspěšnějšímu z armády nových automobilů Audi R8 LMS (Phoenix Racing; 153 kol). ●●● Hybridní **Porsche 911 GT3 R Hybrid** s aplikací setrvačnickového systému KERS (připraven loni pro tým Franka Williame se v formuli 1) bylo blízké historickému triumfu, čtveřice Jörg Bergmeister, Richard Lietz, Marco Holzer a Martin Ragginger z týmu Manthey Racing ve 24 h Nürburgringu 2010 dlouho vedla, ale nakonec ji přece jen zastavily technické problémy. Po třetím místě ve druhém závodě mistrovství VLN dostal vůz handicap 25 kg, takže jeho hmotnost vzrostla na 1375 kg. ●●● Poslední tým letošního mistrovství světa formule 1 pronásledují finanční problémy. Španělský **Hispania Racing Team** (HRT) byl zachráněn doslova v hodině dvanácté, když nový investor José-Ramon Carabante tým koupil od zakladatele Adriana Campose (Campos Meta 1 Team), ale tím potíže neskončily. Jezdci Bruno Senna a Karun Chandhok vyjeli až do prvního závodu v Bahrajnu bez testování, vůz byl dokončen těsně před závodem. V květnu pak Bernie Ecclestone prohlásil, že udělá vše pro to, aby Hispania Racing podpořil, a tak sezonu dokončilo všech dvanáct týmů. ●●● Italská společnost **Dallara** připravila první monopost formule 1 pro HRT, ale práce se během projektu několikrát zastavily pro neplnění plateb ze strany týmu. Koncem května tým HRT oznámil, že zrušil spolupráci s Dallarou a bude pokračovat ve vývoji na vlastní pěst. První jezdec Bruno Senna tento vývoj uvítal a věří, že povede k rychlejšímu zlepšování vozu. Tým rozšířili zkušební jezdcí Christian Klien a Sakon Yamamoto, kteří už mají za sebou účinkování v MS formule 1, a na **HRT F1** – Cosworth CA2010 prvně nastoupili v pátečním tréninku Velké ceny Španělska, resp. Turecka, zatímco na náročném trati v Monaku jezdili pouze Brazilec Bruno Senna a Ind Karun Chandhok. ●●●