

Impreza s novou tváří

Subaru Impreza WRC 2006

SUBARU JE JEDINÝM TÝMEM, KTERÝ LETOS PŘEDSTAVIL NOVÝ VŮZ. POD DYNAMICKY VYHLÍŽEJÍCÍ MASKOU SE SKRÝVÁ OSVĚDČENÁ INOVOVANÁ TECHNIKA A HLAVNÍ ZMĚNY PADAJÍ NA VRUB ZMĚN PŘEDPISŮ PRO MS 2006. NOVÁ IMPREZA VŠAK VSTOUPILA DO SVĚ ČTRNÁCTÉ SEZONY LEVOU NOHOU, ZEJMÉNA FAVORIZOVANÝ PETTER SOLBERG SI STĚŽÍ MOHL PŘEDSTAVIT HORSÍ VYKROČENÍ KE KÝŽENÉMU TITULU.



Kulturní model Subaru Impreza se v seriálu MS objevil poprvé ve Finsku v roce 1993 a od té doby zvítězil na 46 světových soutěžích. Impreza 555 sk. A vybojovala 11 prvenství, zbývající vavříny padají na vrub Imprezy WRC. Zdaleka nejspěšnější byl rok 1995, kdy značka se žlutými hvězdami a pruhy získala zásluhou Colina McRae oba mistrovské tituly. Subaru se ještě může pochlubit dvěma značkovými tituly v následujících letech, Solberg se ze svého jezdeckého triumfu radoval před třemi lety.

Subaru je specifická automobilka, která je průkopníkem výroby vozů s pohonem všech kol, používá motory s protiběžnými písty a rally má ve svém erbu. Vedle spolehlivosti a vysokého výkonu umožňuje celohliníkový plochý motor typu boxer velmi nízké těžiště celého vozu, což se projevuje v příznivých jízdních vlastnostech zejména v zatáčkách. V tomto ohledu byl převratný zejména model Impreza WRC P2000, který navrhoval Christian Loriaux (v posledních letech stojí za vývojem Fordu Focus WRC).

HEKTICKÝ PROJEKT

Prodejní verze nové imprezy byla poprvé uvedena loni 13. září na Frankfurtském autosalonu. V té době už byl projekt speciálu WRC ve finálové fázi. První vytrvalostní testy nové zbraně probíhaly shodou okolností pouze o dva týdny později. U britské firmy Prodrive zahájili vývoj nového špičkového subaru okamžitě po debutu předchozí Imprezy WRC 2005 v Mexiku, tedy o šest měsíců dříve. Původně se počítalo s nasa-

zením vozu v průběhu letošní sezony, ale změny technických předpisů celý projekt urychlily a tři zbrusu nové Imprezy WRC 2006 se Solbergem, Atkinsonem a Sarrazinem za volantů debutovaly už v Monte Carlu.

"K předčasnému představení vozu nás vedly tři hlavní důvody," sdělil na tiskové konferenci v předvečer startu Rally Monte Carla nyní už bývalý ředitel týmu David Lapworth. "Především byl na trh uveden nový prodejní model s pozmeněným vzhledem karoserie, vylepšenou aerodynamikou a mnoha změnami motoru a převodového ústrojí, které nám umožnily pokročit ve vývoji vpřed. Druhým faktorem bylo zvýšení bezpečnosti posádky, které jsme dosáhli zesílením ochranného rámu, použitím nových typů sedaček a bezpečnostních pásů. Na naše rozhodnutí měla samozřejmě výrazný vliv i změna předpisů FIA, zákaz aktivních diferencíálů, vstřikování vody do motoru a ostřikování mezikladiče stlačeného vzduchu."

DŮRAZ NA BEZPEČNOST POSÁDKY

Stejně jako u předchozí evoluce se design sériového modelu nové imprezy s označením N12 vyvíjel současně se speciálem kategorie WRC v Japonsku pod vedením šéfkonstruktéra Andrease Zapatinase. Nová čelní maska chladiče má symbolizovat vzejatá křídla, ostatně mateřská firma Fuji Heavy Industries byla původně leteckou továrnou. Pozmeněnou charakteristiku vozu na první pohled dokreslují moderní cylindrické světlomety s 3D efektem a přepracovaný přední spoiler se vzduchovými průduchy pro lepší chlazení brzd. Na střeše přibýlo nad zadním oknem decentní křídlo, které usměrňuje



Technické parametry

Motor Plochy šestnáctiventilový přeplhovaný čtyřválec s protiběžnými písty (boxer) o objemu 1994 ccm (vrtání 92 mm, zdvih 75 mm) uložený vpředu. Nejvyšší výkon 300 k při 5500 ot/min, maximální krouticí moment 590 Nm při 4000 ot/min. Přeplhování turbodmychadlem IHI s restriktorem FIA 34 mm, keramicky povlakovaný výfukový systém se dvěma třícestnými katalyzátory. Programovatelná elektronická integrovaná řídicí jednotka Subaru pro motor i převodové ústrojí, zapalovací svíčky DENSO.

Převodové ústrojí Permanentní pohon všech kol, elektrohydraulický aktivní centrální diferenciál, mechanický zadní a přední diferenciál. Šestistupňová sekvenční elektrohydraulická převodovka Prodrive. Hřebenové řízení s posilovačem.

Podvozek Přední náprava typu McPherson, zadní náprava McPherson s podélnými a příčnými rameny. Plně seřiditelné plynokapalinové tlumiče pérování Sachs s oddělenými nádobkami. Brzdy AP Racing, vpředu i vzadu ventilované kotoučové průměru 366 mm s osmipístkovými třmeny pro asfalt. Pro šotolinu kotouče o průměru 305 mm a šestipístkové třmeny. Lítá osmnáctipalcová magnéziová kola BBS, pneumatiky Pirelli.

Karoserie Čtyřdveřová samonosná karoserie délky 4425 mm, šířky 1800 mm a výšky 1390 mm. Rozvor náprav 2545 mm. Celková hmotnost (minimální) 1230 kg. Palivová nádrž o objemu 80 litrů.

proudění obtékaného vzduchu na rozměrný zadní spoiler a zvyšuje přítláčný účinek a stabilitu vozu při vysokých rychlostech.

První krokem techniků v britském Banbury bylo maximální využití všech výhod, který nový model imprey nabízel. Jednalo se především o zlepšení aerodynamiky a účinnosti chladičového systému. Neméně důležité byly kroky na poli bezpečnosti. Při tragické havárii Markko Märtina na loňské Rally Wales se ukázalo, že pro současné soutěžní vozy představuje největší nebezpečí boční náraz. Nové sedačky jsou mnohem odolnější, jezdec a spolujezdec sedí ve voze níže a víc vzadu. To umožnilo montáž kratších vícebodových bezpečnostních pásů, které se při havárii méně natáhnou. Sedačky jsou navíc zafixovány k podlaze v dalších dvou bodech a také konstrukce revidovaného ochranného rámu je lépe chrání proti bočnímu nárazu.

VLIV NOVÝCH PŘEDPISŮ

Po deseti letech využívání aktivních elektronických diferenciálů letos FIA tyto sofistikované, ale velmi náročné a drahé systémy zakázala. Technici se museli vrátit ke klasickým mechanickým předním a zadním diferenciálům. "Byla to pro nás obrovská výzva. Ale musím se pochlubit, že i s mechanickými diferenciály a bez vstřikování vody do motoru je Impreza WRC 2006 už nyní rychlejší než loňský model," prohlásil Lapworth. "Ztrátu výkonu jsme nahradili zlepšením řízení palivového systému, odlehčením některých dílů motoru a snížením třecích ztrát. Výsledkem našeho intenzivního snažení je pohonná jednotka, která je lehčí, má vyšší výkon, výhodnější průběh kroutícího momentu a rychlejší odezvu na plynový pedál."

V roce 1999 byl SWRT prvním týmem, který ve svém voze instaloval elektronicky ovládanou poloautomatickou převodovku. Nový hydraulický systém umožňuje účinnější řízení centrálního diferenciálu a šestistupňové sekvenční převodovky. Řazení rychlostních stupňů je nyní dvakrát rychlejší než v minulosti. Stačí k tomu necelých 20 milisekund - to je lepší výsledek než u monopostů formule 1! Nová Impreza WRC 2006 samozřejmě prodělala ještě celou řadu méně patrných změn, především v elektronických systémech (kabelové svazky, umístění přístrojů v kokpitu).

V současné době se tým soustředí především na vývoj asfaltové verze vozu pro nadcházející soutěže v Katalánsku a na Korsice.

