



Nowe auto mistrza Polski: Subaru Impreza WRX STi N11

Bez rewolucji



Leszek Kuzaj lubi mieć to, co najlepsze i najnowsze. Kiedy pojawiły się pierwsze informacje o nowym N-grupowym Subaru Impreza N11, w redakcji w ciemno obstawialiśmy, że wkrótce zaparkuje ono w garażu krakowskiego kierowcy. Pomyłki nie było. 30 marca na torze w Kielcach odbyły się pierwsze testowe jazdy.

Na wstępie wyjaśnienie odnośnie nazewnictwa. Rajdowe Subaru Impreza, oznaczone symbolem N11, homologowane jest na bazie nowej ewolucji cywilnej Imprezy, nazwanej Spec. C. Opracowanie nowego seryjnego modelu było konieczne, aby wprowadzić zmiany w N-grupowej rajdówce - wcześniejsza Impreza N10 do maksimum wykorzystwała możliwości bazowego auta.

Na papierze

Lista zmian w modelu N11 w stosunku do N10 jest dość długa, choć trudno tu znaleźć rewolucję. Zaczniemy od nadwozia. W oczy rzuca się nowy, zdecydowanie mniejszy tylny spojler. Wygląda mniej agresywnie niż w poprzednim modelu, ale

za to jest lżejszy i niżej położony. Lżejsza jest też pokrywa bagażnika. To dlatego, że w Imprezie Spec. C wykonano ją z aluminium. W Spec. C, a tym samym w rajdówce N11, lżejszy jest też dach, wykonany z cieńszej blachy. Na dachu następną widoczną z zewnątrz zmianą - wlot powietrza jest teraz montowany seryjnie w postaci zamykanej klapki. Na nią może (ale nie musi) być montowana osłona, taka jak w poprzednich modelach. W aucie Leszka jeszcze jej nie było, ale prawdopodobnie zostanie założona. *- Żeby profesjonalnie wyglądało* - śmieje się krakowski kierowca. Cieńsze, a więc oczywiście lżejsze są też szyby w nowej Imprezie.

Kolejne zmiany widzimy po otwarciu bagażnika. W miejscu, gdzie w N10 był zbiornik paliwa, w N11

jest również zbiornik, ale zdecydowanie mniejszy, z płynem do chłodzenia intercoolera. Bak w nowym modelu powędrował pod podłogę kabiny, aby obniżyć środek ciężkości. Ostatnią widoczną gołym okiem modyfikacją nadwozia są nieznacznie poszerzone tylne nadkola. To efekt zmian w zawieszeniu - nowa Impreza ma większy rozstaw osi i większe rozstawy kół. Szczególnie poszerzono tył (patrz: tabela).

Drobnych zmian dokonano pod maską - przede wszystkim zmodyfikowano turbosprężarkę, która ma teraz nowe, bardziej wydajne łożyskowanie. W samym silniku zastosowano nowe wałki rozrządu. Modyfikację pociągnęły oczywiście za sobą zmiany oprogramowania. Nowy software dostał także centralny dyferencjał.



Leszek Kuzaj:

Co do modelu z Prodrive, raczej bez rewelacji. Auto faktycznie lepiej się prowadzi, lepiej skręca, lepiej hamuje, ale przyznam, że spodziewałem się więcej. Nie ma wielkiej różnicy między N11 a N10. Prodrive zapowiadał wielką rewolucję, nowinki techniczne, natomiast nad samochodem trzeba jeszcze wiele pracować. Zapewniam, że nasze auto będzie o wiele bardziej sprawnym samochodem. Może najlepszym w kraju i Europie.



Subaru Impreza N11 w stosunku do N10 (dane - Prodrive)

	N10	N11	różnica
moment obrotowy	555 Nm / 3250	560 Nm / 3250	+ 5 Nm
rozstaw osi	2525 mm	2540 mm	+ 15 mm
rozstaw kół (przód)	1500 mm	1510 mm	+ 10 mm
rozstaw kół (tył)	1490 mm	1515 mm	+ 25 mm
masa	1297 kg	1271 kg	- 26 kg

Warto odnotować, że w nowym aucie mistrza Polski, zamiast używanego do tej pory zawieszenia firmy Reiger, zamontowano preferowane przez Prodrive amortyzatory i sprężyny Ohlins. To już jednak nie kwestia konkretnej specyfikacji, co preferencji kierowcy.

W praktyce

Zdaniem Leszka Kuzaja, najbardziej widocznym efektem zmian w nadwoziu i zawieszeniu są

lepsze walory trakcyjne. - Auto dużo lepiej się prowadzi, szybciej i stabilniej pokonuje zakręty - zapewnia krakowski rajdowiec. To wynik obniżenia środka ciężkości - głównie przez przeniesienie zbiornika paliwa pod podłogę i kilku drobnych zmian w karoserii. Co ciekawe, nowe Subaru lepiej hamuje, pomimo że układ hamulcowy pozostał niezmienny. To efekt lepszego rozmieszczenia masy, a także nowego oprogramowania centralnego dyfra. Jak to działa? - Komputer otrzymuje dane z czujników na wszystkich czterech kołach i odpowiednio spina lub rozpiną dyferencjał. Dzięki temu siła hamowania jest lepiej przenoszona na wszystkie koła - tłumaczy Leszek.

Rozczarowuje za to silniki. Pomimo wspomnianych zmian i nowego oprogramowania jego parametry pozostały niemal nie zmienione. Auto nadal ma moc 270 KM, a nieznaczny wzrost momentu obrotowego jest praktycznie niewyczuwalny. - Nowa elektronika z Prodrive'u nie jest zbyt wysilona, brakuje mocy - narzeka Kuzi. - Imprezy WRC też mają nieco słabsze

silniki od konkurencji, ale jednak wygrywają - dodaje na pocieszenie.

Niewykluczone, że Leszek zrezygnuje z oryginalnej elektroniki z Prodrive'u. Zamiast niej miało być użyte takie oprogramowanie, z którego kierowca korzystał startując w Belgii. - Jestem pod wrażeniem tamtej elektroniki. W tej chwili nie mają jeszcze programu do N11, ale jeśli się pojawi, to będę musiał się zastanowić nad zmianą. Ale to jeszcze nic pewnego.

Bez rewolucji

Najważniejszą modyfikacją w nowej Imprezie wydaje się być obniżenie masy i przeniesienie zbiornika paliwa, co poprawiło balans masy auta. Także poszerzenie nadwozia w każdym kierunku oraz zmiana oprogramowania dyferencjału polepszyły trakcję. A przecież już w modelu N10 uchodziła ona za wzorową. Pozostałe zmiany mają raczej kosmetyczny charakter. Brak poprawy osiągnięć silnika sprawia, że wciąż głównym atutem Subaru są jego doskonałe właściwości jezdne i niezawodność.

Kuba Kozal
zdjęcia: Grzegorz Krajewski