

SUBARU IMPREZA WRX MY 03

Aufgebaut durch:



www.badtoys.ch

BADTOYS GmbH
Rütlistrasse 7
CH-5430 Wettingen

In Zusammenarbeit mit:



www.d2racingsport.ch

Tel. +41 (0)56 426 51 11
Fax +41 (0)56 426 51 12
e-Mail sales@badtoys.ch



Tuning- & Performance Massnahmen (Stand: Juli 2011)

Bremse vorne:	D2 356mm 8-Kolben mit Rennbremsbelägen ¹
Bremse hinten:	D2 356mm 4-Kolben mit Rennbremsbelägen ²
Fahrwerk:	D2 Street mit Trackabstimmung ¹
Streben:	Cusco Domstrebe vorne Cusco Domstrebe hinten Cusco Dreieck-Strebe hinten Cusco Lower Arm Bar II vorne Okuyama B-Säulenstrebe
Stabilisatoren:	Perrin Kit Superrace 25mm inkl. Uniball-Endlinks ¹
Antil-Lift-Kit:	Perrin ²
Shortshifter:	Perrin WRX für 5-Gang
Aufhängung:	STI Motorenaufhängung Gruppe N STI Getriebeaufhängung Gruppe N STI Pitch Stop Gruppe N Perrin SLS Hilfsrahmen Gummis
Felgen:	OZ Prodrive P1 in Gold in 7.5 x 18" mit ET 53 ¹
Reifen:	Advan Neova AD08 in 225/40-18
Exterieur:	Orciari Heckspoiler verstellbar ¹ STI Nebelscheinwerferabdeckungen Scheinwerfer "gecleant" (Orange Reflektoren entfernt) Diverse Teile lackiert (u.e. Grill, Stossstange, Spiegelecken)
Interieur:	Fahrersitz: Sparco Pro 2000 Plus (inkl. spezielle Sitzkonsole) ³ Gurte: Sparco 6-Punkt Gurt für Tourenwagen 3-fach Anzeigen (Ladedruck / Öldruck / Öltemperatur) Blitz DTT Turbo Timer G-Tech Pro Competition Rückbank entfernt und Kofferraum leergeräumt
Abgasanlage:	Remus Hard-Line Mittel- und Endschalldämpfer ¹ Up- und Downpipe bearbeitet

Gekauft / Ausgeführt

BADTOYS / D2 Schweiz
In Planung für Sommer 2011
BADTOYS / D2 Schweiz
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
BADTOYS
Privat
BADTOYS
Privat
Privat / BADTOYS
Carrosserie Schoch
Carrosserie Schoch
BADTOYS
BADTOYS
Privat / BADTOYS
Privat / BADTOYS
Privat
Carrosserie Schoch
Aerotechnik / BADTOYS
Carrosserie Schoch

Geplant (2011/2012)

Felgen:	Leichtere Felgen in 8-8.5 x 18"	BADTOYS / Privat
Interieur:	Sicherheitszelle	BADTOYS
	Sport-Lenkrad (inkl. Airbag)	BADTOYS
	Zusätzliche Bremsbelüftung	BADTOYS

¹ Mit CH-Gutachten (= Eintragungsfähig in der Schweiz)

² CH-Gutachten in Arbeit

³ Mit dieser Kombination wurde eine um ca. 10cm tiefere Sitzposition erreicht, sodass auch ich mit meinen 186cm auch mit Helm fahren kann - und das trotz Schiebedach

Erfahrungsberichte

21./22.03.2011: Hockenheimring (2-tägiger Rennfahrer-Kurs des ACS)

Nachdem der WRX von Markus Hutzli von der BADTOYS GmbH sorgfältig aufgebaut und ausgebaut wurde ging es am 21./22. März 2011 an den Hockenheimring nach Deutschland.

Um die 3,5 Std. Autobahn fahren einigemassen gut zu überstehen wurde vor der Abfahrt das D2 Street Fahrwerk einige Stufen weicher gestellt. Das Fahrwerk ist so zwar immer noch sportlich straff, aber meines Erachtens keineswegs unbequem. So bin ich dann die 350km ohne Pause durchgefahren und ohne Schmerzen beim Hockenheimring angekommen.

Am ersten Tag wurde das Fahrwerk wieder entsprechend den Empfehlungen vom Markus eingestellt und anschliessend ging's zum Fahrtraining. Am morgen wurden diverse Fahrsicherheits-Übungen (Bremsen-Ausweichen, etc.) gemacht und am Nachmittag begannen wir mit dem Sektionstraining auf der Grand-Prix Strecke.

Der zweite Tag begann wieder mit Sektionstraining auf der Rennstrecke. Vor dem Mittagessen fuhren wir noch einen kleinen abgesteckten Slalom. Nachdem wir am frühen Nachmittag die restlichen Streckenabschnitte unter Anleitung professioneller Instruktoren trainiert hatten, ging's dann ab ca. 14:00 Uhr für einige Einfahrunden im Konvoi auf die Strecke und anschliessend hatte wir die Möglichkeit das zuvor gelernte beim Freien Fahren auch anzuwenden.

Impressionen:

Da vor allem Fahrwerksmässig sehr viele Teile neu verbaut waren, musste ich mich erst ein wenig an das komplett neue Fahrgefühl gewöhnen. Durch das D2 Fahrwerk und die diversen Streben, sowie die professionelle Abstimmung durch Markus und Ueli Meier fand ich sehr schnell vertrauen in mein "neues" Auto. Das Einlenk- und Wankverhalten des WRX hat sich merklich verbessert, und das Auto liegt sowohl in schnellen als auch langsamen Kurven sehr neutral.

Durch die (im Moment noch) etwas extreme Bremsverteilung (356mm 8-Kolben D2 Anlage vorne & originale Bremse hinten) kann das Fahrzeug in fast jedem Geschwindigkeitsbereich sehr einfach über die Bremse "mitgelenkt" werden - allerdings auch wenn man es vielleicht gar nicht will ☺.

In einigen Kurven hatte ich zum Teil das Problem eines leicht "hüpfenden" Hecks. Diese Unart werden wir aber schnell durch Korrekturen am Fahrwerk resp. Stabi der Hinterachse korrigieren können.

Die D2 Bremsen haben ihr Pflichtprogramm ebenfalls mit Bravour bestanden. Im kalten Zustand fühlen sich die Bremsen in etwa an wie eine etwas modifiziert Serien-Bremse (z.B. andere Klötze und Scheiben - ich hatte zuvor Tarox Scheiben verbaut). Aber wehe, wenn die Bremsanlage wärmer wird: Dann reissen die 8-Kolben so hart an den 356er Scheiben, dass man sich fragt, ob die Heckspoiler-Befestigungsschrauben wohl stark genug sind ☺. Nein im Ernst: Die Anlage hat ausgezeichnet funktioniert und ich habe zu keinem Zeitpunkt ein Fading oder ähnliches feststellen können. Im Gegenteil Beim Freien Fahren waren sowohl ich als auch einige Mitfahrer ziemlich erstaunt, dass ein WRX so späte Bremspunkte fahren kann und ich immer wieder auch zu bedeutend stärker motorisierten und moderneren ("schnelleren") Fahrzeugen aufschliessen konnte...

26.05.2011: Anneau du Rhin - Presse- & Tunertage (Driving Day des ATVSL)

Bevor ich mit dem WRX nach Anneau du Rhin gefahren bin, wurde der WRX nochmals bei der BADTOYS GmbH durchgecheckt und die letzten Teile vor dem Vorführen & Eintragen verbaut (Anti-Lift-Kit, 6-Punkt-Gurten, etc.)

Am 20. Mai 2011 war dann der grosse Tag: Der WRX musste sich den gründlichen Untersuchungen des Experten stellen. Und.....alles in Ordnung!!! Alle nötigen Teile wurden eingetragen und einige Tage später erhielt ich den neuen und nun 2-teiligen Fahrzeugausweis.

Am Mittwoch den 25. Mai ging's dann endlich los. Mit einigen Freunden & Kunden von Markus fuhren wir am Nachmittag direkt nach Anneau du Rhin und konnten noch einige Fahrzeuge auf der Rennstrecke beobachten - was unsere Vorfreude nicht gerade schmälerte ;-). Am Abend gab's dann in geselliger Runde ein spitzenmässiges Nachtessen und einige Feierabend-Biere.

Am Donnerstag starteten wir (nach einem ergiebigen Frühstück und kurzem Briefing) mit dem Sektions- & Fahrsicherheitstraining damit vor allem auch die Neulinge die Strecke kennenlernen konnten um dann - nach einem sehr grosszügigen Mittagsbuffet - am Nachmittag die gesamte Rennstrecke während des Freien Fahrens unter die Räder zu nehmen...

Impressionen:

Nach Absprache mit Markus, wurde das Fahrwerk nach dem Hockenheimring etwas höher gelegt und entsprechend neu abgestimmt und eingestellt. Das härteverstellbare Fahrwerk wurde einige Klicks weicher gestellt um das Zusammenspiel der Stabis, Endlinks und des neu verbauten ALK zu gewährleisten.

Bereits beim Sektionstraining zauberte mir das veränderte Set-Up ein breites Grinsen ins Gesicht! Die Einstellungs-Änderungen haben das Fahrzeug etwas weniger hart und gleichzeitig stabiler gemacht. Der ALK hat definitiv ebenfalls seine Wirkung gezeigt und das "Nick- und Wank-Verhalten" des gesamten Fahrzeugs weiter minimiert.

Wie gut der WRX auf dem Asphalt "klebt" wurde mir dann ebenfalls im Mini-Slalom gezeigt, wo ich (obwohl gegenüber vielen Kontrahenten etwas untermotorisiert) meine Gruppen-Kameraden schlagen könnte ☺ Auch im Freien Fahren am Nachmittag gab es doch einige verwunderte Blicke und Anfragen bezüglich der Leistung und Änderungen am Impreza - im Besonderen, nachdem ich jeweils erwähnte, dass es sich "nur" um einen WRX handelt! :-P

Die bereits auf dem Hockenheimring erprobten Teile haben auch auf der Strecke in Anneau du Rhin ihren Dienst mit Bravour erledigt: Die D2-Bremsanlage machte sowohl während den Trainings am Morgen als auch während dem Freien Fahren ihren Job ausgezeichnet und brillierte mit einer äusserst gleichmässig brachialen Bremsleistung. Die gute Fahrzeuggelage, die super Bremse und das relativ niedrige Fahrzeuggewicht haben es mir erlaubt, häufig sehr viel stärkere (und "schnellere") Fahrzeuge immer wieder aufzuholen und speziell in engen Kurven etwas zu ärgern...

Mit dem G-Tech Pro Competition wurden folgende Werte gemessen:

- Querschleunigung rechts: 1,11 g
- Querschleunigung links: 1,10 g
- Beschleunigung: 0,56 g
- Bremsverzögerung: 1,01 g

Nach jeweils ca. 5-6 Runden haben die Reifen bei 30° Aussen- und 45° Asphalttemperatur etwas nachgelassen. Danach habe ich jeweils 2 Runden lang das Fahrzeug und die Gummis etwas "abkühlen" lassen oder eine kleine Pause eingelegt, da es auch im Fahrzeug ziemlich warm wurde. Ansonsten bin ich mit den Advan Neova aber sehr zufrieden und habe mir bereits den nächsten Satz bereitstellen lassen...

19.06.2011:

Subaru Treffen in Ulrichen - Slalom (Subaru Club Oberwallis)

Der erste Slalom ist überstanden ;-). Am Subaru Treffen des Subaru Club Oberwallis habe ich meinen ersten Slalom bestritten und bin mit meinem WRX (wieder einmal) vollends zufrieden. Mit einigen Freunden und Mitgliedern des subaruclub.ch sind wir bereits am Samstag-Abend nach Ulrichen gefahren und haben im Hotel Alpina ein vorzügliches Nachtessen genossen.

Nach einer leider viel zu kurzen Nacht haben wir noch im Hotel das Morgenessen eingenommen und uns dann auf den Weg zur Rennstrecke resp. Flugplatz gemacht.

Obwohl der Platz am Morgen noch ziemlich nass war, und es auch immer wieder kleine Regenschauer gab, war der WRX auch in meinem ersten Slalom äusserst gutmütig und sehr gut abgestimmt. Das einzige Problem, was eine schnelle Zeit verhinderte war in diesem Fall der Fahrer - so glaubte ich zumindest. Nach einer Besichtigungsfahrt habe ich mich im Trainingslauf ziemlich "verfahren" und mind. 1 Tor komplett verpasst. Es zeigte sich jedoch, dass dieses Problem nicht nur an mir lag, sondern ein Grossteil der Fahrer grosse Probleme hatte, die richtige Torfolge zu finden und einen kompletten Lauf ohne Fehler zu absolvieren. Leider hat auch ein zweiter Besichtigungslauf nicht viel Verbesserungen gebracht und am Ende des Tages haben nur ungefähr ein Drittel der Fahrer mind. 2 fehlerfreie Rennläufe verbuchen können ☹ Aber trotzdem war der Slalom sehr gut organisiert und ich hatte sehr viel Spass! Herzlichen Dank an den Subaru Club Oberwallis - ich werde nächstes Jahr ganz bestimmt wieder dabei sein!!!

Impressionen:

Bei nassem und ziemlich kaltem Untergrund hatte ich im Trainingslauf noch damit zu kämpfen, dass wohl meine Pneu's etwas unter den vorhergegangenen Rennstreckenbesuchen gelitten haben - trotzdem war ich aber mit dem Set-Up vollauf zufrieden und das Fahrzeug war stets sehr gut kontrollierbar. Nachdem ich von einem erfahrenen Konkurrenten (ja: so läuft das im Motorsport ☺) den sehr wertvollen Tipp bekam, meinen Luftdruck anzupassen, war der WRX in den nächsten Läufen tatsächlich sehr viel schneller und hatte merklich besseren Grip auf der langsam abtrocknenden Piste. Danke Christian für Deine Hilfe! Die Zeiten (ohne Fehler natürlich) wurden konstant besser und ich habe immer wieder über die extreme Bodenhaftung des WRX gestaunt, weshalb ich am Fahrwerk etc. auch keine weiteren Verstellungen oder Veränderungen vornehmen musste. Einen grossen Anteil an der guten Performance hatten definitiv wieder die hervorragenden Bremsen. Wie schon auf der Rennstrecke hat die D2-Anlage auch im Slalom perfekt funktioniert und, neben ausgezeichneten Bremswerten, auch ein hervorragendes Feedback gegeben, welches auch eine stets kontrollierbare Fahr- und Bremsweise erlaubte. Ich freue mich schon auf den Tag, an dem wir endlich die Hinterachs-Anlage verbauen können - sobald die Zulassung für den WRX abgeschlossen ist.

12.08.2011: Dijon-Prenois (Sportfahrtraining des ACS)

Im August habe ich vor am Sportfahrtraining auf der Rennstrecke in Dijon teilzunehmen...

01.10.2011: Flugplatz Interlaken (Sportfahrkurs des ACS)

Anfangs Oktober werden einige Mitglieder des subaruclub.ch, zusammen den Sportfahrerkurs des ACS auf dem Flugplatz in Interlaken besuchen...

õ also dann: Bis bald und STAY TUNED!