

Impreza nové generace

PRO DOMÁCÍ AUTOSALON V TOKIU SI SUBARU PŘICHYSTALO DVĚ PREMIÉRY – DLOUHO OČEKÁVANOU NOVÉHO GENERACI IMPREZY A KONCEPT SPORTOVNÍHO KOMBI SUBARU ADVANCED TOURER.

Hlavními tématy při vývoji nové Imprezy byl „stylový zevnějšek a kvalitní interiér“. Subaru se zaměřilo hlavně na zlepšení v otázkách spotřeby paliva a ekologické šetrnosti. Cílem bylo vytvořit kabinu pro maximální pohodlí všech cestujících, aniž by se zvětšily vnější rozměry. Díky většímu rozvoru náprav o 25 mm a přepracované konstrukci dveří i dalším úpravám se kabina rozšířila se v oblasti ramen i loktů a zvětšil se prostor pro nohy zadních cestujících.

Boční prahy vystupující nad úroveň podlahy se oproti předchozí generaci snížily o 20 mm vpředu, resp. 10 mm vzadu.

U sedanu se zvětšil zavazadelník, který nabídne po sklopení zadních sedadel dělených v poměru 60:40 ještě větší objem. U hatchbacku se zase zlepšil přístup vzhledem k přepracované střední konstrukci a použití sady na opravy pneumatik.

U sedanu nápadný C-sloupek evokuje stylistické ztvárnění kupé se zdůrazněním zavazadelníku na zádi.

Ve voze zaujme i sportovní třípaprskový volant, bohatá textura a kvalitní zpracování. Ovládací prvky na volantu mají optimální velikost i tvar. Ve snaze podporovat maximálně ekologickou

a bezpečnou jízdu se na displeji zobrazují doporučení pro jízdu šetrnou k životnímu prostředí, údaje adaptivního tempomatu (ACC) a informace o aktivaci stabilizačního systému VDC.

Všechny verze pohání motor boxer třetí generace. Kromě plochého uspořádání s protiběžnými písty se chlubí vylepšenou spotřebou paliva a nižšími emisemi. Nová generace motoru boxer má objem 1,6 l kvůli optimálnímu vyvážení jízdních schopností, spotřeby paliva a ceny. Nárůst objemu o 100 cm³ se projevil ve zvýšení točivého momentu s využitím v širokém pásmu otáček. Akcelerace je srovnatelná s modely 2.0, přičemž spotřeba ve srovnání s verzí 1.5 poklesla o 20 procent. U boxeru 2.0 se spotřeba paliva zlepšila o 27%, na čemž má podíl i využitelnost točivého momentu v pásmu středních až nízkých otáček.

Pro Imprezu byla vyvinuta nová bezestupňová převodovka CVT, první podélně uložená řetězová převodovka zabudovaná v sériovém voze. Její výhodou jsou nižší emise a lepší jízdní schopnosti. Zároveň rozvíjí charakteristické výhody samočinné řetězové převodovky s plynule měnitelným převodem, jako je např. nízká hmotnost, kompaktní rozměry, spotřeba nebo



odstupňování převodů. Možnost řazení páčkami pod volantem v režimu se šesti manuálně volitelných stupňů je zárukou atraktivních jízdních zážitků srovnatelných s manuálem.

Modely s převodovkou Lineartronic používají spouštěč motoru s elektromagnety v tandemovém zapojení, aby bylo možné motor okamžitě znovu spustit po jeho automatickém vypnutí a usnadnit jízdu v husté městské dopravě (Auto Start Stop). Konstrukce spouštěče dokáže motor znovu spustit i v okamžiku, kdy se motor ještě nestačil kompletně vypnout.

Na přední nápravě jsou použity vzpěry McPherson, jejichž součástí jsou pružiny pro propružení kol

a stabilizaci pohybů vozidla (2.0). Zvětšil se také průměr stabilizátorů s ohledem na vyšší stabilitu jízdy. Zadní náprava je dvojitá lichoběžníková, změna doznala vnější pouzdro příčného ramene, kde se používá unibalové uložení pro zvýšení stability za jízdy v přímém směru.

Všechny modely jsou standardně vybaveny stabilizačním systémem VDC. Konstrukteři optimalizovali regulaci časování tak, aby stabilizační systém sklouobil radost z jízdy se schopnostmi zabránit nebezpečným situacím. Součástí systému VDC je i funkce brzdového asistenta. Nová Impreza je vybavena přednárazovým bezpečnostním systémem EyeSight Ver. 2.

► KONCEPT SPORTOVNÍHO KOMBI ◀

Subaru Advanced Tourer Concept, spadající do nižší střední třídy byl vyvinut jako sportovní kombi nové generace. K pocitu prostornosti



přispívá celoskleněná střecha, zatímco luxus zprostředkují nejrůznější dekory ze dřeva a kovu. Velká obrazovka zabudovaná do volantu zpřístupňuje mapové podklady, televizní vysílání a internetové služby. Přepřehledný plochý motor boxer s přímým vsířkováním se pyšní výbornou akcelerací a hladkým chodem, ale též dobrými ekologickými parametry. V porovnání se současným přeplňovaným agregátem se vyznačuje lepším zátahem v otáčkách využitelných při každodenním ježdění. Za zlepšením stojí systém přímého vsířkování paliva a systém přeplňování stejně tak, jako technologie downsizingu, díky níž se objem dosavadních přeplňovaných agregátů (2.5, 2.0) snížil na 1 600 cm³.

Ve snaze o jednoduchou konstrukci a nízkou hmotnost byl použit jeden elektromotor, který zajišťuje pohon typu AWD při rozjezdu a za jízdy nízkou rychlostí. Při zpomalování se zpětně získává kinetická energie se zapojením elektromotoru v roli generátoru.

Proti zdi

ORGANIZACE EURO NCAP ZAVEDLA V ROCE 2009 KOMPLEXNĚJŠÍ A PŘÍSNĚJŠÍ ZPŮSOB TESTOVÁNÍ, KTERÝ HODNOTÍ OCHRANU DOSPĚLÝCH, DĚTÍ I CHODCŮ A BEZPEČNOSTNÍ ASISTENČNÍ SYSTÉMY. NEDÁVNO UDĚLILO EURO NCAP NEJVYŠŠÍ HODNOCENÍ ZA PASIVNÍ BEZPEČNOST VOZŮM AUDI Q3, FORD RANGER NEBO SUBARU XV.

> AUDI Q3 <

Novinka se čtyřmi kruhy například bodovala v oblastech ochrany dospělých cestujících při čelním, zadním a bočním nárazu, bezpečnosti dětí a ochrany chod-

> FORD RANGER <

Nový Ranger získal za celkovou úroveň bezpečnosti skóre 89%, což je nejvyšší hodnota mezi všemi dosud testovanými pick-upy a jedna z nejvyšších napříč všemi



ců. Euro NCAP ocenilo, mimo jiné, připomínání nepřipnutého bezpečnostního pásu na obsazených předních i zadních sedadlech.

Příd' byla speciálně upravena podle požadavků na ochranu chodců a pomáhá při střetu s ním mírnit následky nehody. Nad rámec institucí hodnocených opatření hraje pro Audi velkou roli také aktivní bezpečnost. Ostatní účastníci silničního provozu, zejména pak chodci, patří Audi Q3 mnohem dříve díky sériově montovaným světlometům pro denní svícení. Mezi dalšími asistenčními systémy nechybí stabilizační systém ESP a na přání dodávané systémy Audi active lane assist a Audi side assist.

kategoriemi automobilů. Ranger si také připsal historicky nejvyšší hodnocení za ochranu chodců – 81%.

Základem pro vysokou ochra-



nu posádky je pevná bezpečnostní buňka tvořená z velké části vysokopevnostní ocelí. Energie střetu je rozváděna pryč od lidí ve voze několika předdefinovanými cestami. Celá deformační struktura i nový žebřinový rám podvozku byly optimalizovány tak, aby účinně pohlcovaly energii nárazu v nejrůznějších scénářích dopravních nehod. Předtím, než poslali proti překážce první ze 110 prototypů Rangeru, vykonali vývojáři Fordu přes 9 000 virtuálních bariérových testů.

Všechny karosářské varianty pro evropský trh jsou vybaveny novými okenními airbagy, uloženými ve stropní výplni. Pomáhají chránit hlavy cestujících při bočním nárazu. Tento bezpečnostní vak sahá od A až k C-sloupku. Boční airbagy pro přední sedadla se rozvíjejí z boční části opěradel a chrání zejména hrudník. Do sériové výbavy patří čelní airbagy vpředu a dokonce i kolenní airbag řidiče.

Poprvé se do pick-upu dostala technická řešení týkající se bezpečnosti chodců. Patří sem „plástvová“ struktura ka-

poty, omezující riziko poranění hlavy, nebo přední nárazník s materiály pohlcujícími energii.

Klíčovým prvkem asistenčních systémů je stabilizační program ESP nebo systém dynamické stabilizace přívěsu. Nechybí systém samočinné regulace rychlosti při sjiždění prudkého klesání ani asistent pro rozjezd ve svahu.

> SUBARU XV <

Nový model Subaru XV (XV 2.0i, s levostranným řízením, specifikace pro Evropu) získal rovněž nejvyšší ohodnocení v bezpečnostních testech Euro NCAP. Pět hvězdiček již doprovázelo uvedení nového modelu Legacy před dvěma lety. Vozy Subaru nicméně získaly celou řadu dalších ocenění za bezpečnost od dalších orgánů a organizací.

Subaru opět zdokonalilo jedinečnou rámovou karoserii s prstencovými výtuzemi, kde došlo k optimalizaci přenosu nárazové energie. Nový model XV rovněž využívá ve vyšší míře prvky z vysokopevnostní oceli. Díky změnám se snížila hmotnost a zároveň zvýšila bezpečnost v případě nárazu ze všech směrů, a tím i zlepšila ochrana cestujících. Ve voze jsou kromě toho zabudovány airbagy v předních sedadlech, u kolene řidiče a po stranách (na ochranu těla i hlavy). Provedená opatření zavřuje stabilizační systém VDC dodávaný standardně u všech provedení.



Text: Jindra Lasík

Foto: archiv