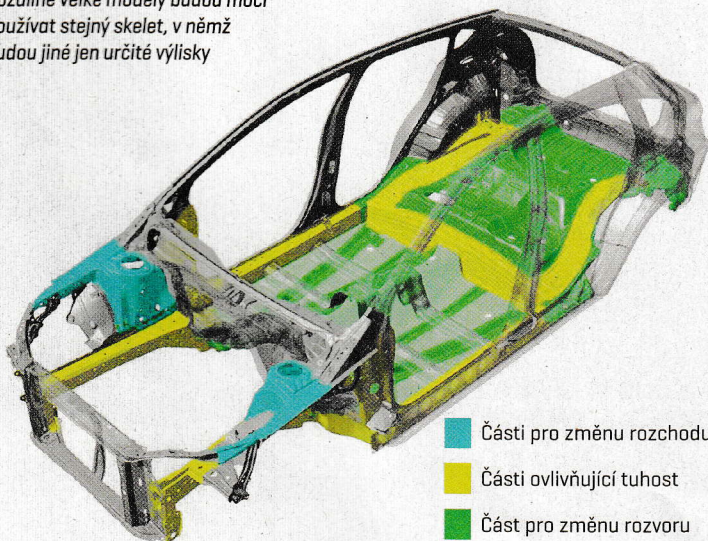




MQB po japonsku

Před pěti lety představil Volkswagen modulární platformu MQB, díky níž rozličně velká auta lze stavět na společné technice. Nyní svou cestu k lehké a efektivní budoucnosti představuje Subaru.

Rozdílně velké modely budou moci používat stejný skelet, v němž budou jiné jen určité výlisky



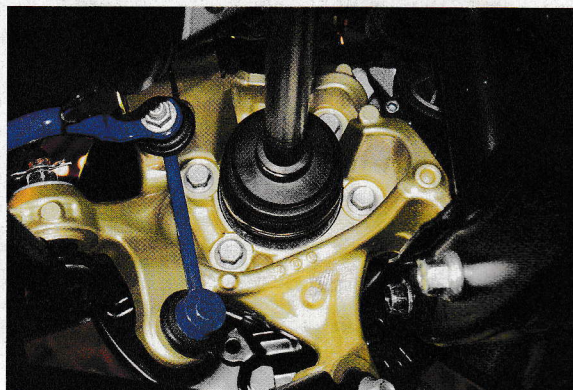
- Části pro změnu rozchodu
- Části ovlivňující tuhost
- Část pro změnu rozvoru

Nová globální platforma vozů Subaru má tři hlavní cíle: dynamické jízdní chování, bezpečnost a úspornost.

Obrovský důraz byl kladen na tuhost nových karoserií. S tím totiž dle konstruktéra Acuši Nakašimy souvisejí i tak překvapivé věci, jakými jsou rychlost a přesnost reakce na pokyn řízení. U auta s měkkou karoserií se nejdřív skelet „ohne“ za přední nápravou a až poté následuje pokyn volantu i zbytek vozu. Řidič tak má tendenci vydávat přehnané pokyny, které pak třeba při vyhýbacím manévru vedou k opakovaným korekcím.

Tuhost karoserie také souvisí s hlučností a komfortem. Smyslem je, aby nerovnosti vozovky zmáčkly tlumiče, nikoliv rozvlnily karoserie. U nových modelů XV a Impreza, které jako první novou globální platformu dostanou, by měl být i na osmnáctipalcových kolech komfort jízdy lepší než v současnosti na sedmnáctkách či šestnáctkách.

Tradicí u Subaru vždy bylo nízké těžiště. U nové platformy je opět o kousek blíže k zemi. O centimetr níže sedí posádka uvnitř i samotný motor v přídi – nohy má řidič dokonce o dva centimetry níže než dřív. Dohromady s lepší tuhostí to znamená, že zatímco původní model civilní imprezy (v Evropě neprodávána) zvládá vyhýbací manévry rychlostí 85 km/h, nová impreza (která se letos po letech na starý kontinent vrátí) jej zvládá i v 93 km/h.



Těhlice předních i zadních kol jsou pro snížení neodpěrovaných hmot z hliníku

DALŠÍ INOVACE

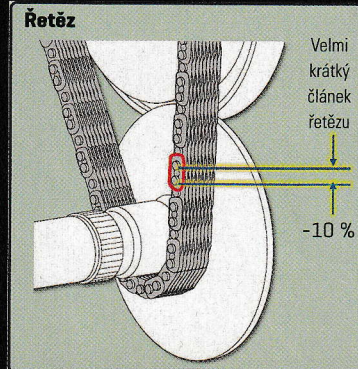
Jenom lineartronic, ale úspornější

Silnější motorizace a dražší modely už u Subaru s manuální převodovkou vůbec nekoupíte. Bezestupňový automat Lineartronic však bude sestupovat do stále nižších hladin a za pár let vytlačí manuální ústrojí úplně. Manuál totiž nelze kombinovat s bezpečnostním systémem Eye Sight, zejména se schopností adaptivního tempomatu či samočinného brzdění na něm založenou.

Variátorové převodovky vykazují dobré výsledky při normovaných měřeních spotřeby a pomalé jízdě. Na dálnici to s nimi bývá slabší, neboť je trápi velké tření – které jak známo roste se čtyřem rychlostí.

Proto lineartronic dostal nový řetěz se

články kratšími o deset procent. Místo 150 je jich nyní 174, takže lépe kopírují poloměry kuželových kol a méně se po nich pohybují, což znamená právě nižší tření. Výrobce řetězu je německý Sheffler, zbytek převodovky pochází z vlastních dílen Subaru.



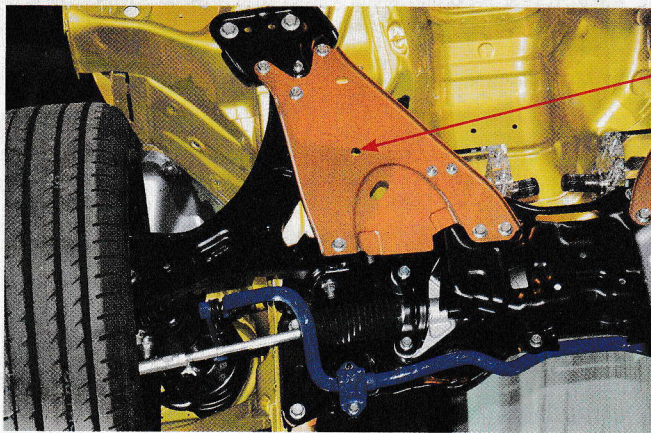
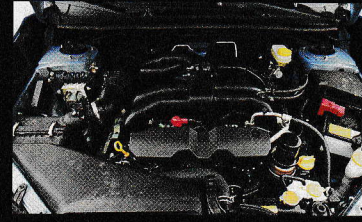
Přepracovaná šestnáctistovka

Subaru pravidelně inovuje motory, aniž by se to projevilo na jejich označení či výkonu. Například když v roce 2011 přišla třetí generace zážehových boxerů, dosahoval výkon dvoulitru stejných 110 kW jako dřív. To se pak zákazníkům inovace neprodávají vůbec dobře. Nyní výrazně přepracovali zážehovou šestnáctistovku [84 kW, 150 N.m]. Změněných je 70 procent součástí, vesměs kvůli snížení hmotnosti.

- ▶ Hlavy motoru -1,1 kg
- ▶ Řemenice pomocných agregátů -1,2 kg
- ▶ Blok motoru -1,8 kg
- ▶ Klíková hřídel -0,3 kg
- ▶ Spodní výztužný rám -0,3 kg
- ▶ Výfukové potrubí -3,3 kg

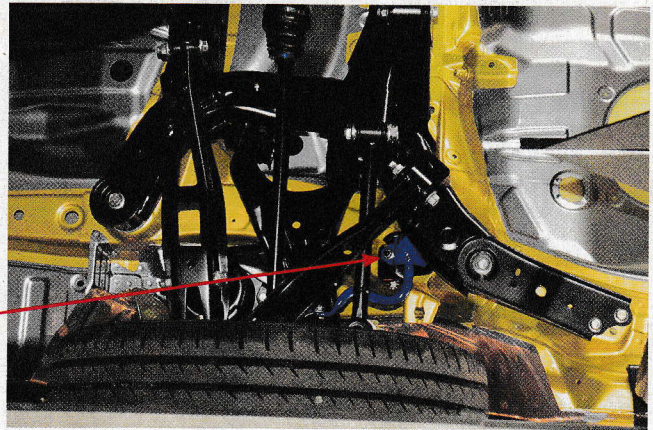
Dohromady s dalšími, menšími změnami to vše znamená, že šestnáctistovka coby základní motor

pro novou generaci modelů XV a Impreza má o 14 kg nižší hmotnost, o 6 % menší setrvačnost rotujících součástí, a přitom o 10 procent vyšší torzní tuhost a o 5 % nižší vibrace. Vylepšené je též proudění plynů, na zpětné vedení spalin (EGR) přibyl chladič a kompresní poměr se zvýšil z 10,5 na 11,0. Podobnými změnami prošel i benzinový dvoulitr s přímým vstřikem, který má nových dokonce 80 procent součástí a kompresní poměr u něj vzrostl na 12,5:1.



Na přední nápravě přibily **výztužné plechy** spojující pomocný rám se skeletem karoserie

Novinkou zadní nápravy je příčný stabilizátor uchycený ne do jejího pomocného rámu, ale **přímo do karoserie**. Jeho účinek tak netlumí deformace silentbloků, v nichž se pomocný rám nachází.



Samozřejmostí je obrovská pozornost věnovaná i pasivní bezpečnosti. S ní však souvisí zajímavost – nejvíce namáhané profily jsou lisované za tepla a sloupky B vznikají z dohromady sválcovaných plechů různé tloušťky (1,4 až 2,75 mm). To aby byly nejsilnější tam, kde je namáhání nejvyšší, a nemusely být moc těžké tam, kde je napětí jen nízké. Bohužel tyto moderní karosářské postupy používají jen verze pro USA. Nakašima nám to

vysvětlil specifiky amerického provozu, kde kamiony jezdí mnohem rychleji a je zde i hodně velkých terénních pickupů na rámových podvozcích. Sřít s těmito stroji znamená, že veškerá deformace probíhá jen u jednoho z účastníků – právě u osobního auta se samonosnou karosérií.

My za tím vidíme spíš technologické možnosti – současný akutní nedostatek chlazených lisů, které jsou pro za tepla tvářené profily nutné.

Co bude s dieselem?

Celá léta byla vozům Subaru vyčítána absence dieselu. Karoserie a hnací řetězec těchto vozů totiž byly přizpůsobeny pouze pro nízké a ploché motory s protilehlými válci – takzvané boxery. Pro diesel s takovým uspořádáním muselo být mnoho věcí vyvinuto zcela od počátku. Za dosavadní kariéru byl diesel už dvakrát přepracován kvůli emisním normám

[z Eura 4 na Euro 5, poté na Euro 6], jednou z důvodů zvýšení spolehlivosti. Příští rok asi po rovných deseti letech skončí. Daisuke Yamada z evropského testovacího a vývojového centra nám řekl, že zkoumají různé možnosti v oblasti budoucích pohonů. My však umíme číst mezi řádky a víme, proč o dieselu nebyla na celé prezentaci ani zmínka.

INZERCE

GOTT
MY LIFE

Praha – Náplavka pod Vyšehradem

UŽIJTE SI
LÉTO S GOŤÁKEM!
letní vstupné již od 140 Kč*
*platí od 1. 7. do 31. 8. 2017

gottmylife.cz

Pořadatel: Ve spolupráci:

INADAČNÍ FOND RICHARDA FUXY



NÁRODNÍ MUZEUM

Producent: Záštitu:



Mediální partneři:

