

svezli jsme se

SUBARU BAJA



Sedan s batohem

PAVEL OLIVÍK

Baja California (vyslovuj *bacha*) je úzký výběžek pevniny pouštního charakteru na jihu Kalifornie, kde se konají slavné vytrvalostní závody *off-road* vozů. Japonská automobilka dala název Baja svému čtyřveřevému pikapu, představenému původně jako studie Subaru ST-X (Subaru Truck X-perimental) v roce 2000.

Sériové provedení Subaru Baja mělo premiéru o dva roky později na autosalonu v Detroitu, do prodeje přišlo téhož roku na podzim. Na loňském autosalonu v Los Angeles následoval levnější model Baja Sport a v dubnu 2003 se v New Yorku představil třetí reprezentant nové rady Baja Turbo. Společnost Emil Frey, oficiální dovozce automobilů Subaru do České republiky, se loni rozhodla, že bude tento unikátní vůz nabízet i na našem trhu. Žel za základní cenu přibližně 1,2 milionu Kč, která případně zájemce o koupi zřejmě odradí. Z naší zkušenosti však můžeme potvrdit, že tento nezvykle koncipovaný vůz budí nemalou pozornost i zájem kolemjdoucích.

Subaru Baja je postaven na platformě kombi Outback předešlé generace, s níž se formálně shoduje až k zadním dveřím (s výjimkou jinak tvarované masky chladiče a hliníkových kol). Za nimi následuje svislé zadní okno a otevřená ložná plocha se zadním převisem přibližně o 150 mm delším než u Outbacku. Ke čtyřem sedadlům uvnitř vozu je velmi snadný přístup bočními bezrámovými dveřmi. Jistou miru variability, u pikapů neobvyklou, poskytuje unikátní *Switchback System*, jehož součástí jsou vcelku sklopná zadní sedadla, za nimiž se ve svislé stěně pod zadním oknem nachází uzavíratelný otvor 755 mm široký a 290 mm vysoký. Povrch ložného prostoru chrání robustní černý plast. Při-



stup k ložné ploše je trochu komplikovaný skutečností, že je při vyklápění zadní stěny nutné odklopit tabulku s poznávací značkou. To je na druhou stranu praktická věc, neboť SPZ zůstává stále viditelná a lze tak při patřičném zajištění nákladu převážet i velmi dlouhé předměty. Základní délku ložné plochy 1060 mm lze průchodem do interiéru zvětšit až na 1920 mm, největší šířka 1360 mm se mezi podběhy zužuje na 1000 mm a výška k horní hraně bočních stěn je 475 mm. V bočních stěnách jsou čtyři kotevní háky a nechybí ani praktické osvětlení ložného prostoru. Zkoušený vůz byl nejlevnější model Baja Sport s látkovými potahy a s příplatkovou čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. Ve spojení s ní je Baja vybavena aktivním trvalým pohonem všech kol s elektronicky řízeným přerozdělováním točivého momentu mezi nápravami. Verze s mechanickou převodovkou má mezinápravový

diferenciál s viskózní spojkou, ale obě provedení mají standardně zadní svorný diferenciál s viskózní spojkou a zesílený podvozek se světlou výškou až 213 mm. Jízdní vlastnosti jsou velmi dobré díky vyspělému podvozku s nezávislým zavěšením všech kol, propracovanému pohonu AWD a nízkému těžišti, na čemž má zásluhu i tradiční motor boxer, jenž přispívá rovněž k jízdní pohodě kultivovaným během. Komfort pérování je dobrý, ale při jízdě po dálnici působí rušivě nadměrné hvízdání vzduchu, proudícího kolem bezrámových oken. Při manévrování v těsném prostoru je třeba mít na paměti, že sedíte ve voze s celkovou délkou téměř pět metrů a že zadní převis je nezvykle dlouhý. Do svého žilvu se Baja dostane na nezpevněných cestách, kde se uplatní relativně měkké odpružení a výše zmíněný pohon všech kol. Pro náročný terén chybí ovšem redukce a odpovídající nájezdové



■ SUBARU BAJA ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Čtyřmístný čtyřdveřový sedan s otevřenou ložnou plochou, s motorem vpředu a pohonem všech kol; součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,36$.

MOTORY – kapalinou chlazený zážehový čtyřválec s protilehlými válci a protiběžnými písty, uložený vpředu podélně; čtyřventilový rozvod OHC s hydraulickými zdvihátky, pohon vačkových hřídelů ozubeným řemenem; hliníkový blok i hlavy válců; pětikrát uložený klikový hřídel; elektronické sekvenční vícebodové vstříkávání paliva, řízené společně s bezdotykovým zapalováním; **a)** 2457 cm³ (ø 99,5 x 79,0 mm), 10:1, 123 kW/5600 min⁻¹, 225 N.m/4000 min⁻¹; max. 6200 min⁻¹; objem chladicí kapaliny 6,9 l, objem motorového oleje 4,5 l; **b) Turbo** – 2457 cm³ (ø 99,5 x 79,0 mm), 8,2:1, 156 kW/5600 min⁻¹, 319 N.m/3600 min⁻¹; přepínání výfukovým turbodmychadlem s chladičem stlačovaného vzduchu, max. plnicí tlak 80 kPa; čtyřventilový rozvod DOHC s proměnným časováním ventilů Subaru AVCS, výfukové ventily plněné sodíkem; elektronicky ovládaná škrtká klapka.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – suchá jednokotoučová spojka a pětistupňová mechanická převodovka (3,454 - 2,062 - 1,448 - 1,088 - 0,870/0,780 Turbo - Z neudána/3,333 Turbo), stálý převod náprav **a)** 4,11, **b)** 3,90; alternativně kapalinový měnič točivého momentu s přemostovací spojkou a čtyřstupňová samočinná převodovka (převody udány jen pro Turbo:

2,785 - 1,545 - 1,000 - 0,694 - Z 2,272), stálý převod náprav **b)** 4,44; trvalý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem a viskózní spojkou (**a** i **b** man.), resp. elektronicky řízenou rozdělovací spojkou (**a** aut.), resp. mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím a elektronicky řízenou hydraulickou rozdělovací spojkou VTD (**b** aut.); zadní diferenciál svorný s viskózní spojkou.

PODVOZEK – samonosná karoserie s pomocnými rámy vpředu i vzadu; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu vzpěry McPherson a spodní trojúhelníková ramena, vzadu víceprvkové závěsy se třemi příčnými a jedním podélným ramenem; pérování vinutými pružinami, teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením ø 290 x 23 mm, vzadu ø 287 x 10 mm, ABS; hřebenové řízení s hydraulickým posilovačem, 3,5 otáčky mezi rejdy, stopový průměr otáčení 11,2 m; pneumatiky 225/60 R 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2649 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1471/1466 mm; d/š/v 4910/1781/1631 mm; objem zavazadlového prostoru 566 l; objem palivové nádrže 64 l; pohotovostní hmotnost 1626 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce pro Baja 2.5/123 kW) – největší rychlost 190 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h neudáno; spotřeba podle EPA město/dálnice 11,7/9,4 l/100 km (man.).

úhly vpředu a zejména vzadu. Čtyřválec o objemu 2,5 l je dostatečně výkonný a v běžném provozu i poměrně úsporný. Přepřínávaný model Baja Turbo, na první pohled rozpoznatelný podle typického vstupu vzduchu na kapotě, dostal dále vylepšenou verzi tohoto motoru opatřenou nejen výfukovým turbodmychadlem s chladičem stlačovaného vzduchu (koncept ST-X měl motor 2.5 s mechanickým kompresorem; 170 kW/5600 min⁻¹ a 210 N.m/4000 min⁻¹), ale i proměnným časováním ventilů Subaru AVCS (*Active Control Valve System*). Lze jej kombinovat s pětistupňovou mechanickou nebo čtyřstupňovou samočinnou převodovkou se sekvenčním řazením SportShift. Ve druhém případě je pohon všech kol typu VTD (*Variable Torque Distribution*) s přímým elektronickým řízením hydraulické rozdělovací spojky v mezinápravovém diferenciálu s planetovým soukolím, rozdělovací točivý moment v základním poměru 45:55. Subaru Baja se vyrábí od dubna 2002 v americkém společném podniku Subaru-Isuzu Automotive Inc. ve městě Lafayette, stát Indiana. Roční kapacita je přibližně 24 tisíc vozů Baja, z nichž se většina prodá na severoamerickém kontinentě.

Foto Jiří Maršíček