



PODVOZEK

Za poslední dva měsíce vyzkoušelo modré Subaru BRZ podložky a pružiny značky Eibach. Jaké s nimi jsou zkušenosti?

Text PETR HANKE | Foto ARCHIV

K

KILOMETRY NA počítadle Subaru BRZ utěšeně přibývají. Už jich je přes šest tisíc. Auto přitom funguje stejně, jako když bylo úplně nové – brzdy stále v pořádku, vůle v podvozku neznatelné, spojka drží, řazení přesné jako hodinky. Možná si říkáte, že by to přeci tak mělo být, ale ve skutečnosti to není u rychlých aut, která jsou používána spíše intenzivně, zcela samozřejmé. Opět se ukazuje, že jednoduchá japonská technika má v tomto směru své výhody.

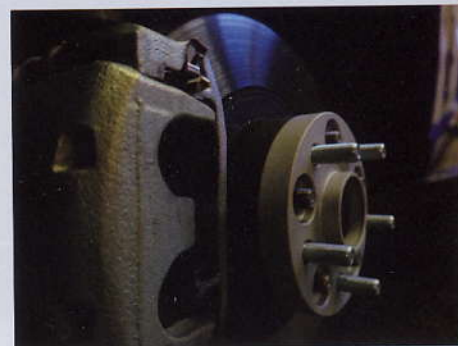
A tak jediné, co na tomto Subaru přichází k úhonně, jsou pneumatiky. První sada letních gum vzala za své. Podařilo se mi to načasovat tak, že jsem je rovnou vyměnil za zimní. Opět jsem zvolil dunlopky, tentokrát SP WinterSport M3, které se mi v minulosti již osvědčily na několika autech s pohonem zadních kol. Opět

pro ně platí to, co pro letní, a sice, že grip ztrácí předvídatelně a postupně. Už se ale ukazuje, že se také daleko rychleji sjíždějí než tvrdší letní směs. Vypadá to, že minimálně zadní budou potřeba ještě jedny...

Zpět ale k Projektu Subaru BRZ. Přišel čas osadit auto pružinami Eibach. O nich jsme obecně psali již v jednom z předchozích vydání magazínu evo, takže způsob, jakým se vyrábějí, a především jak se testují, asi není potřeba nějak dlouze rozebírat. Po domluvě jsme zvolili

základní sadu (Step 1) pružin Pro-Kit. Jsou navrženy přímo pro Subaru BRZ/Toyota GT86 a jsou údajně o 30 % tužší. Současně auto snižují o přibližně 20 mm. Společnost Elit je prodává za 7903 Kč (pro běžnější vozy stojí obvykle v rozpětí od 5500 do 7000 Kč).

Montáž včetně nastavení geometrie trvala jen pár hodin a bylo možné vyrazit na první zkušební kilometry. Okamžitě bylo znát, že auto je tvrdší. Kombinace nižšího těžiště a pevnějšího držení karoserie dovolila ještě rychlejší průjezdy





Nahoře a vlevo: Pružiny Eibach Pro-Kit zmenší světlou výšku o přibližně 20 mm. Celý vůz současně přitvrdí. Rozdíl na přední nápravě je jasně patrný. **Vpravo:** Podložky s tloušťkou 20 mm jsou také poznat na první pohled. Větší stabilita je naprosto zřejmá, větší páka na zavěšení kola však také.

zatáčkou, za pozornost stála hlavně stabilita a přesnost v nájezdu do zatáčky. Když byly v zatáčkách na silnici delší pozvolné vlny, bylo jasné cítit, že zadní část vozu je klidnější. Z pro mě nepochopitelných důvodů se zlepšil i přejezd zadní nápravy přes zpomalovací pruhy – auto na nich nedalo svoji obvyklou „ránu“ do zad, ale kontrolovaně ho přešlo.

Tyto popisované vlastnosti se projeví na silnicích s hladkým povrchem. Když vozovka nebyla úplně ideální, ztratila jízda trochu jistoty a hladkosti. Což se ale není čemu divit, protože tvrdší pružiny jsou určeny na dobré cesty, případně na okruh. Určitou nevýhodou těchto pružin ve spojení s BRZ je, což však není jejich vada, ale spíše vlastnost, příliš výrazné zmenšení světlé výšky. BRZ Sport s přímo řazenou převodovkou má světlou 120 mm, ta se těmito pružinami zmenšila na přibližně

100 mm, což v mém konkrétním případě znemožnilo vjezd do garáže. I když tedy BRZ s menší světlou výškou vypadalo zatraceně dobře a na příhodných silnicích bylo posunem i z pohledu dynamiky, byl jsem nucen pružiny Eibach opět vymontovat.

Eibach kromě pružin, kompletních sad podvozků a dalších komponentů vyrábí také podložky pod kola. Pro BRZ se nejlépe hodily podložky s tloušťkou 20 mm (4250 Kč za pár). Již po jejich vybalení bylo zřejmé, že si na nich dala tahle německá firma záležet. Jejich montáž je opět snadná. Mají vlastní šrouby, kterými se spojí s nábojem, a na ně se teprve připevňují kola. Jen bylo potřeba po stovce ujetých kilometrů kvůli bezpečnosti zajet do pneuservisu na dotažení. S podložkami byl na BRZ opět lepší pohled. Kola přesně lícovala s blatníky, které pěkně vyplňovala. Největší rozdíl byl znát na zadní nápravě.

Dole: BRZ na nižším podvozku vypadá skvěle. Dovedete si představit současně ještě podložky a 18palcová kola? Změnil by se charakter (asi by už výkon opravdu nestačil), ale BRZ by vypadalo skvostně.



Podložky se šířkou 20 mm zvětší rozchod kol o 40 mm, a to je znát okamžitě, jakmile se zatočí volantem. Najednou má člověk pocit, že se auto o přední kolo lépe opře. Ve výjezdu je naopak klidnější. Současně ale BRZ ztratilo trochu z komfortu a sametovosti. Ostatně není se čemu divit, vždyť podložka zvětší páku, na které se kolo pohybuje, a tím se zvětší jeho setrvačnost pro utlumení. Auto díky tomu působilo, jako by ztratilo výhodu plynoucí z lehkých kol. Opět ale platilo, že na hladkém povrchu toto negativum nezaznamenáte.

Jak pružiny, tak podložky Eibach ukázaly, že jsou jednou z cest, jak z tohoto kupátka udělat auto zaměřené více na jízdu po okruzích. Pružiny i podložky bezpochyby přinesly zvětšení maximálních hodnot příčného zrychlení. Současně je ale nadměru jasné, že tato dvojice doplňků by měla mnohem větší význam pro „běžné“ vozy než pro auto typu BRZ, s jehož naladěním si již v továrně dali hodně práce.

Zmiňovaná sada pružin a podložek je pouze prvním krůčkem ke stavbě okruhového stroje. Ten, kdo si ale vytyčil s BRZ tento cíl, bude muset sáhnout hlouběji do kapsy a zvolit i odpovídající tlumiče, stabilizátory, brzdy, spojku, přeplňování a ještě hodně dalšího. Musí však počítat s tím, že BRZ tím ztratí svoji geniální sametovost na běžných silnicích. Je to zkrátka něco za něco a je potřeba vědět, k jakému účelu má dané auto sloužit. Příště přijde na řadu výfuk Remus. ❌