



## Na první dobrou

Dobrá platforma je základ. Jakmile ji postavíte špatně, jste v háji, protože vaše auto už nikdy nebude dobře jezdit. Špatný základ prostě poznáte v první zatáčce, a právě proto automobilky do nových podvozků investují tolik času a peněz. Subaru nám ukázalo, jak takový vývoj vypadá.

**N** Na první pohled to není nic složitějšího - pár vylisovaných profilů správné tloušťky svařených nebo snýtovaných na těch správných místech. Jenže opak je pravdou. Při vývoji globálního podvozku máte ve vzduchu spoustu míčků najednou. Musíte počítat s variabilitou použití u modelů různé velikosti, různých jízdních vlastností či rozdílného rozložení hmotnosti. Dalším klíčovým úkolem je trefit správný kompromis mezi komfortem, ovladatelností a samozřejmě také bezpečností. Zodpovědnost je obrovská, protože máte jen jeden pokus, který ovlivní charakter aut vaší značky na mnoho let dopředu. Jeden pokus. Proto vývoj nové SGP (Subaru Global Platform) japonské automobilce trval sedm let. Není divu, že při prezentaci o ní Atsushi Nakashima mluvil s trochou nadsázky jako o svém dítěti, na kterém Subaru právě vypouští do světa první dva modely - druhou generaci crossoveru XV a úplně novou Imprezu.

Na to, jak budou obě auta na podvozku SGP jezdit, si ještě musíme pár týdnů počkat, ale technická prezentace vývojářů byla fascinující. Subaru nám na odkrytém podvozku Imprezy ukázalo všechny detaily konstrukce a zejména procentuální pokrok, který auta s SGP udělala v jízdních vlastnostech, ovladatelnosti, stabilitě a redukci hluku či vibrací. Ta čísla vypadají opravdu zajímavě.

### PEVNÝ ZÁKLAD

Největší změnou platformy SGP je skokové zvýšení tuhosti. Právě tuhá karoserie je základ dobře jezdícího auta. Dává vám totiž větší svobodu v nastavení pružin a tlumičů, které se do pevné karoserie mohou v zatáčkách pevně opřít. Základ pevnostního posunu SGP leží v nové struktuře materiálů spolu s použitím vysokopevnostních materiálů a vůbec poprvé v historii podvozků Subaru i technologie lisování za tepla. Další

novinkou je použití lehkých hliníkových součástí snižujících hmotnost. Podíl klasické oceli tak klesl až k 50 % (dříve 61 %).

Samotná torzní tuhost karoserie byla zvýšena o masivních 90 %, takže karoserie je skoro jednou tak odolná v krutu. Přední část odolává kroucení o 70 % lépe a zadní část je pak dokonce o 100 % tužší. Jak toho Japonci dosáhli? Jedním ze zajímavých řešení je například protažení vrchní části karoserie až k vrchnímu uložení předních tlumičů, což dříve nebylo. Celá tato část je vyztužena a pevně spojena s podlahou. Zajímavé jsou řešení i spodní nosníky, které nově mají plynulé zakřivení místo skokových ohybů.

Zvýšená tuhost a chytrá kombinace materiálů přináší také velký posun v bezpečnosti. Auto jezdící na SGP dokáže o 40 % lépe pohltit energii nárazu. Velmi názorně to ukázaly crash testy. I při pořádné ráně s téměř kompletní destrukcí přední i zadní části nejevila kabina žádné významné

deformační újmy a dveře se daly stále bez potíží otevřít.

### BRILANTNÍ OVLADATELNOST

Dobrá ovladatelnost byla samozřejmým dalším důležitým bodem v zadání vývoje SGP. Subaru jsou jí pověstná. Nakashima však vysvětloval, že hlavním cílem bylo vyvolat u řidičů pocit „I want to keep driving“, a ne se jen dobře ovladatelným autem přesouvat do cíle své cesty. Nová platforma podle slov Nakashimy zcela potlačila rozvlnění, které obvykle následuje po rychlém vybočení. Reakce podvozku na pohyb volantu jsou prý okamžité. Předchozí platforma reagovala se zpožděním přibližně 0,1 sekundy, které způsoboval především zkřut karoserie. To se podařilo úplně odstranit. Už Levorg vyniká rychlými změnami směru, a jestli mají být XV a Impreza ještě lepší, tak to klobouk dolů, Nakashima san.

Pro ilustraci zlepšení jsme viděli výsledky práce podvozku při vyhýbacím manévru. Nová generace Imprezy ho bezpečně zvládne i v rychlosti 92,5 km/h, což je o 8 km/h více než u předchozí generace. Boční náklon při manévru je přibližně poloviční. Rychlostí

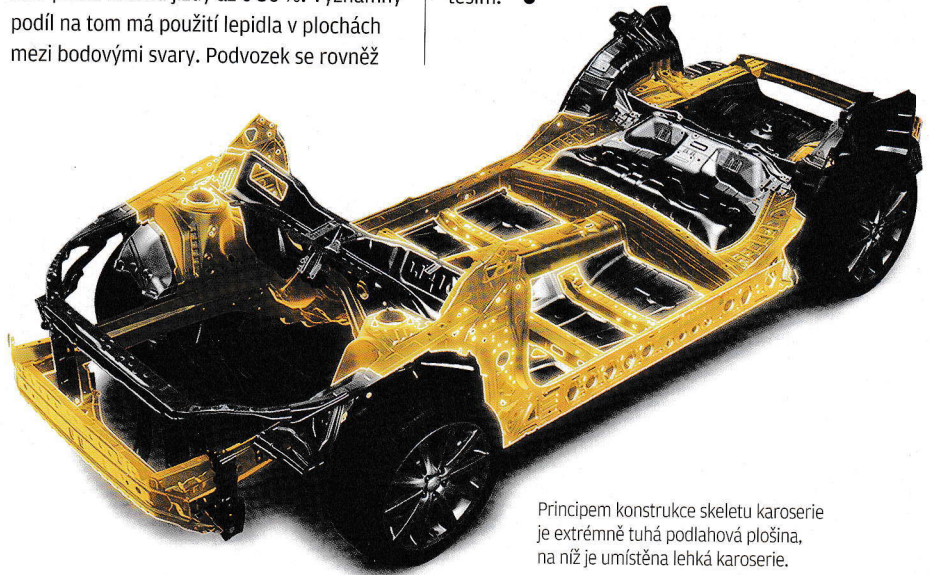
nad 90 km/h se tak nová platforma dostává do teritoria sportovních vozů. Vylepšením profilů nosných struktur střechy byl také o pět procent zlepšen výhled z vozu.

### TIŠŠÍ A POHODLNĚJŠÍ

SGP boduje i potlačením hluku a vibrací. Vibrace od podvozku klesly až o 50% a v řízení podle režimu jízdy až o 30%. Významný podíl na tom má použití lepidla v plochách mezi bodovými svary. Podvozek se rovněž

po přejezdu nerovnosti rychleji vrací do klidového stavu a nemá tendenci karoserii zklidňovat dalším nepříjemným houpáním.

Čísla ukazují velmi dobré vychování, které Atsushi se svým týmem během sedmi let vývoje SGP vstřípili. Jenže jedna zatačka je víc než tisíc čísel a já se na první otočení volantem v nové Impreze už vážně moc těším. ●



Princípem konstrukce skeletu karoserie je extrémně tuhá podlahová plošina, na níž je umístěna lehká karoserie.

INZERCE



## Chytrý způsob ochrany vašeho domova

ASSA ABLOY Group brand



ASSA ABLOY

Chraňte svou domácnost pomocí systému šitého na míru. ●