

POZPÁTKU VPŘED

Foto Michal Šafránek



Subaru BRZ je jedním z mála vozů této značky pouze s pohonem zadních kol

Pokud je cílem čisté řídičské potěšení, nemusí to nutně znamenat obrovské výkony nebo široké pneumatiky. Subaru BRZ je toho jasným příkladem...

Tlačítka úplného, resp. částečného vypnutí VSC na středové konzole ▼

PETR HANKE

Stím, jak sportovní automobily řídí stále více lidí, kteří k nim nemají příliš velký vztah a berou je především jako svou vlastní prezentaci, jsou automobilky nuceny absencí schopností řidičů nahrazovat, a mnohdy zcela bezhlavě, neustálým zvyšováním výkonů, přilnavosti pneumatik a stále vyspělejšími systémy jízdní stability. Tím se sportovní vozy sice značně zrychlily, ale jejich ovládání se přitom usnadnilo. V mnoha případech se z nich vytratila citlivost, potěšení z jízdy nahradil strach či respekt ze samotné rychlosti a zejména provozní náklady se posunuly na mnohem vyšší úroveň. Právě proti tomuto trendu se rozhodly spojit síly značky Toyota a Subaru, které společnými silami vyvinuly malé dvoudveřové kupé s klasickou koncepcí pohonu. Subaru BRZ se od Toyoty GT86 (a amerického Scionu FR-S) liší vzhledem přední části, detaily v interiéru a mírně také naladěním podvozku. Jak je zmíněno výše, cílem vývoje Subaru BRZ (a jeho sesterských modelů) byla maximalizace potěšení z jízdy, spojená s dostup-



ností a rozumnými provozními náklady. Nejdůležitějšími parametry proto hned od počátku kromě pohonu zadních kol byla minimalizace hmotnosti, co možná nejnižší umístění těžiště a ideální rozložení hmotnosti. Kompaktní rozměry spolu s použitím vysokopevnostních ocelí a například i hliníkové kapoty motoru zajistily, že základní verze má pohotovostní hmotnost jen 1202 kg. Použití plochého motoru posunuje těžiště na výšku 460 mm nad zemí, což je jedna z vůbec nejnižších hodnot mezi automobily

se samonosnou ocelovou karosérií. Krátký a nízký motor typu *boxer* je ve srovnání s jinými typy Subaru posunut až mezi přední kola a na něj navazující převodovka zasahuje daleko ke středu vozu. Tím se dosáhlo rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu v poměru 53:47 %, ale také se omezila hmotnost před přední, resp. naopak za zadní nápravou, což je předpokladem obratnosti při zatáčení.

Pro pohon BRZ slouží *čtvercový* čtyřválec (typ motoru FA) s objemem 1998 cm³, který



Foto Michal Šaifránek



Plochá stavba motoru přináší sníženou polohu těžiště

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR – kapalinou chlazený plochý zážehový čtyřválec, uložený vpředu podélně; DOHC 4V; kombinované přímé a nepřímé vstřikování benzínu; 1998 cm³ (ø 86,0 x 86,0 mm); 12,5:1; 147 kW (200 kJ)/7000 min⁻¹ a 205 N.m/6400 – 6600 min⁻¹.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – šestistupňová mechanická převodovka (3,626 – 2,188 – 1,541 – 1,213 – 1,000 – 0,767 – Z 3,437), stálý převod 3,727; na přání šestistupňová samočinná s kapalinovým měničem momentu a možností manuálního řazení (3,538 – 2,060 – 1,404 – 1,000 – 0,713 – 0,582 – Z 3,168), stálý převod 4,100; samosvorný diferenciál Torsen (verze Sport), pohon zadních kol.

PODVOZEK – samonosná ocelová konstrukce s pomocnými rámy; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu víceprvkové zavěšení; pérování vinutými pružinami a soustřednými teleskopickými tlumiči, příčné zkrutné stabilizátory; kotočové brzdy ø 294/290 mm s vnitřním chlazením, ABS/EBD/BA, VSC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem, převod 13,12:1, stopový průměr otáčení 10,8 m; kola 6,5J x 16 nebo 7,0J x 17 z lehkých slitin; pneumatiky 205/55 R 16 nebo 215/45 R 17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2570 mm, rozchod kol 1520/1540 mm; d/š/v 4240/1775/1285 mm; světlá výška 130 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 243 l; objem palivové nádrže 50 l; pohotovostní hmotnost (6M/6A) 1202/1224 kg; celková 1670/1700 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (6M/6A) – největší rychlost 230/210 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 7,6/8,2 s; spotřeba paliva EU město 9,0/9,4 l/100 km, mimo město 5,7/5,5 l/100 km a kombinace 6,9/6,9 l/100 km, emise CO₂ 159/159 g/km.

NAMĚŘENÉ HODNOTY (6M)

Zrychlení
0 – 60/100/140/160 km/h za 4,1/8,5/14,8/18,8 s,
50 – 90 (90 – 130) km/h za 4,1 (5,4) s;
průměrná spotřeba paliva 8,9 l/100 km.

a jednoduchost nepostrádá ani nádechem originality. Důležité však je, že řidiče nevtiravým způsobem obejmě a zajistí, že volant i řadič páka jsou v ideální poloze. Nízko umístěná sedadla jasně vyjadřují sportovní charakter. To platí rovněž pro dvojici míst vzadu, která jsou spíše nouzová.

Řízení Subaru BRZ má tu schopnost, že z řidičovy hlavy dokáže vytěsnit jiné myšlenky než ty, které přímo souvisejí se samotnou jízdou. Samozřejmě, teď hovoříme o sportovním stylu jízdy a ne o běžném přemísťování, které také BRZ zvládá s převkvapivou nenuceností. Sportovní jízda v BRZ není relaxační záležitostí, jako je tomu například u automobilů typu Volkswagen Golf GTI nebo Ford Focus ST. Musíte držet otáčky nad 4000 min⁻¹, pracovat s přenosem hmotnosti a neztrácet tak rychlost. Naladění automobilu je velmi vstřícné a nezákladné, takže si je zkušenější řidiči nejlépe užijí s vypnutým stabilizačním systémem. K dispozici je i režim částečného vypnutí VSC, který posune jeho zásah do oblasti mírného skluzu zadních kol, a umožní tak jízdu v blízkosti limitů i méně zdatným řidičům.

Subaru BRZ je vítaným oživením trhu. Svou klasickou koncepcí pohonu a vynikajícími jízdními vlastnostmi je vlastně vstupenkou do světa skutečných sportovních vozů. Ta začíná na ceně 709 tisíc korun českých. ■

je evolučním vývojem třetí generace plochých motorů Subaru (FB). Toyota pro tento stroj dodala svůj systém kombinující přímé a nepřímé vstřikování benzínu, jenž umožnil v rámci platných emisních předpisů dosáhnout litrového výkonu 100 kJ (74 kW/l). Právě tato hodnota byla metou vývoje, neboť je hranicí umožňující dosáhnout nízké spotřeby paliva při malém zatížení. Standardní výbavou je šestistupňová mechanická převodovka, nahradit ji může samočinná se stejným počtem převodových stupňů. Na obou skříních spolupracovaly Toyota a Subaru se společností Aisin. Hnací ústrojí doplňuje v provedení Sport samosvorný šnekový diferenciál Torsen, základní provedení BRZ Active disponuje standardním otevřeným diferenciálem, spoléhajícím se na činnost stabilizačního systému.

Podvozek s přední nápravou typu McPherson a zadním víceprvkovým zavěšením vychází z řešení používaných u jiných typů Subaru. Zejména přední náprava byla do

detailů upravena (například došlo k otočení a snížení závěsů spodních příčných ramen ve tvaru písmene L) tak, aby neztratila svoji tuhost, ale umožnila posunutí motoru více vzad a blíže k silnici. Při vývoji tohoto kupé, které se občas označuje jako *Toyobaru*, nebylo hlavním cílem dosažení nejlepších možných časů na okruzích, ale spíše podmanivý jízdní projev, i proto verze Sport přijíždí na sedmnáctipalcových kolech s relativně úzkými pneumatikami 215/45 (základní provedení má kola šestnáctipalcová). Ve srovnání s Toyotou GT86 používá Subaru BRZ vpředu o deset procent tužší pružiny a vzadu naopak o přibližně deset procent měkčí charakteristiku. Tyto změny v nastavení obecně vzato vedou ke zvětšení nedotáčivosti, v praxi se ale projevují jen minimálně. Snad nejvíce se ukáží při jízdě na mokřém povrchu, kdy Subaru BRZ působí o zlomek klidnějším dojmem. Na návrhu interiéru se podílel český designer Jaromír Čech, a nutno dodat, že i přes přehlednost