

KDO BRZDÍ, ZTRÁCÍ

TOHLE SPÍŠE ZÁVODNICKÉ POŘEKADLO V TITULKU PLATÍ PRO SUBARU BRZ DVOJNÁSOB. JEN PŘI DRAVÉ SPORTOVNÍ JÍZDĚ VÁS TOTIŽ JAPONSKÁ NOVINKA DOKÁŽE DOSTATEČNĚ USPOKOJIT A POBAVIT.



BRZ ROZHODNĚ NENÍ BRZDOU PROVOZU, A KDO TO S NÍM UMÍ, UŽIJE SI NA LIMITU JEHO SCHOPNOSTÍ HODNĚ ZÁBAVY



Subaru BRZ 2,0R Sport

Tech

MOTOR:

Vpředu podélně uložený, zážehový čtyřválec s protilehlým uspořádáním válců (boxer). Rozvod DOHC. Zdvihový objem 1998 cm³. Největší výkon 147 kW (200 k) při 7000 1/min. Největší točivý moment 205 N.m při 6400-6600 1/min. Šestistupňová, ručně řazená převodovka. Pohon zadních kol.

KAROSERIE:

Dvoudveřové kupé 2+2. Objem zavazadlového prostoru 0,243 m³.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4240 mm, výška 1285 mm, šířka 1775 mm. Rozvor 2570 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1305/365 kg. Objem palivové nádrže 50 l.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 230 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,6 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 10,4/6,4/7,8 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

709 000 Kč vč. DPH

CENA TESTOVANÉHO VOZU:

876 000 Kč vč. DPH

HODNOCENÍ:



Vše, co se týká jízdy

Praktičnost a některé detaily

Srdcem vozu je plochý čtyřválec, který má velkou zásluhu na dosti neutrálních jízdních vlastnostech a vyváženosti vozu

Hned v úvodu testu bych rád objasnil, proč japonská značka použila k označení pro své kupátko namísto libozvučného jména zkratku BRZ. Právě tato tři písmena totiž vyjadřují charakter tohoto automobilu. Takže, B jako boxer, tedy plochý motor s protiběžnými písty, R jako poháněná zadní náprava (rear drive) a Z znamená zenit, čili vrchol. Subaru BRZ je sice vůz svébytného jména, samotné auto je ale po technické stránce obdobou loni zkoušené Toyoty GT 86. A jen kvůli trochu odlišné karoserii nemá smysl vás zatěžovat sáhodlouhým popisem designu a celkového pojetí novinky.

Kompaktní, pouze 1285 milimetrů vysoké kupátko je poctivým návratem ke kořenům zábavy za volantem, a to nejen co se efektního vzhledu týče. Pod kapotou nenajdete žádný velkoobjemový agregát ani turbomotor, ale atmosféricky plněný čtyřválec a provozní hmotnost se podařilo konstruktérům udržet na rozumných 1,3 tuny. Při jízdě zvlášť oceníte nízké těžiště vozu jen 460 milimetrů nad zemí a téměř ideální rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravou (53:47).

Posaz za volantem si v modré „hračce“ dovedou najít i dlouháni, příkladné je také rozmístění všech ovladačů, zato označení interiéru 2+2 je jen na oko. Za sebe jsem si nedal ani diplomátku a posadit dozadu děti doporučuji jen v nouzovém případě, dospělý se sem vejde maximálně napříč. Jestli vás zajímá zavazadlový prostor, tak velikostí asi nezklahe, horší to bude s přístupem dovnitř.

Zkrátka tento typ automobilu osloví právě požitkáře a opravdové řidiče. A těch bude dnes hodně málo. Pokud totiž někdo nemá pod kapotou 300 turbokoní s velkým točivým momentem, spojených nejlépe se samočinným ústrojem, tomu lze jen těžko přiblížit jízdu s vozem, který má sice výtečný podvozek, a i přes elektrický posilovač se dobře řídí, ale pro zachování správného tempa je potřeba udržovat motor v otáčkách, včas řadit a co nejméně brzdit. Když už jsem se dotknul brzd, žádný šílený nástup nečekejte. K jejich účinku však nemám žádné výtky.

Subaru BRZ není dělané na dálniční jízdu a opakovaně zpomalování z dvousetkilometrových rychlostí. Chce to tedy okresku s pěkným



Subaru BRZ je v podstatě dvoumístné kupé, na zadní sedadla bych totiž nechtěl připoutávat ani děti



> asfaltem, držet otáčky zážehového dvoulitru blízko oblasti červeného pole (tam má svůj největší výkon i točivý moment) a v zatáčkách se spolehnout na podvozek, který se mi zdál být o poznání citelnější než u sesterské Toyoty GT 86 – to je ve zkratce vše, co lze při řízení modrého kupé s hvězdami ve znaku doporučit.



Vrátím se ale k podvozku. BRZ má o něco tužší naladění přední nápravy a o něco měkčí u nápravy zadní. Rozdíl je pozoruhodně znatelný a negativně se projevuje snad jen v tom, že předek občas trochu ztrácí glanc na výrazných mostních dilatacích či jiných velkých příčných nerovnostech. Jinak se ale ve spolupráci s poddajnějším odpružením zadních kol stará o změnu, která je veskrze příjemná.

V prvé řadě, BRZ je přetáčivější a tudíž hravější. Ne, že by GT 86 taková nebyla, Subaru ale v tomto ohledu zachází ještě dále a opravdu se nechá krásně vodit v lehké přetáčivosti i ve vysokých rychlostech. Druhý a možná obecně zajímavější přínos je lepší schopnost zadní osy filtrovat špatný povrch, a tím zajišťovat důslednější přenositelnost výkonu na mizerných českých cestách. Tam, kde GT 86 začíná mít přece jen menší problémy s přilnavostí hnaných kol, se BRZ drží povrchu se ctí a přenáší na zadní kola o šířce 215 milimetrů i velké porce výkonu.

A jak je to s cenou modrého kupátka? Pohledem do ceníku zjistíte, že české zastoupení značky Subaru prodává BRZ ve dvou výbavových stupních Active a Sport v kombinaci se dvěma převodovkami. Kromě standardní šestistupňové, přímo řazené je k dispozici i automat se shodným počtem převodových stupňů. BRZ 2,0R Active pořídíte už za 709 tisíc. Musíte ale oželet zadní samosvorný diferenciál LSD, sedmnáctipalcová kola (v základu jsou šestnáctky), bezklíčové zamky a startování, elektricky sklápěná a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka, přední mlhová světla, automatickou klimatizaci a audio nebo lakované kryty zrcátek a klik. Všechny tyto prvky testovaný vůz měl, a navíc byl vybaven koženým čalouněním (55 tisíc).

Sečteno a podtrženo, těch 155 tisíc korun navíc se asi vyplatí. A komu by stačila základní verze bez archaického rádia, pocházejícího ze skladu Toyoty, a dalších komfortních prvků, nejvic bude postrádat samosvor na zadní nápravě. Jakmile se totiž trakční podmínky na silnici před vámi jen trochu zhorší, může být jízda po mokré či zasněžené vozovce pravým dobrodružstvím.

Pokud byste chtěli specifikovat, komu že je Subaru bez pohonu všech kol určeno, zkusím odpovědět následovně: „Je to sice výborné auto, jeho schopnosti a do značné míry jednostrunný charakter (při drsné jízdě ho budete milovat, při jakékoli obvyklejší vám přijde v nejlepším případě nezajímavé) ale dokáže ocenit jen pár desítek lidí v České republice. To si uvědomuje i místní dovozce, a koneckonců to potvrdily i loňské prodeje sesterské Toyoty GT 86. <



Návrat WRX

Japonská automobilka přijde v budoucnosti s ještě zábavnějšími auty. Naznačuje to studie Subaru WRX, který byl představen na letošním autosalonu v New Yorku. Je nižší a širší než v současnosti prodávané WRX STi, což je dost možná podobná snaha o extrémní snížení těžiště jako u zadokolky BRZ. Nasvědčoval by tom rovněž fakt, že nízká střecha byla vyrobena z karbonového kompozitu. Karoserie je nastříkána do odstínu WR Blue Pearl III a vytažené blatníky vyplňují dvacetipalcová kovaná kola BBS RI-D.



Výkonným továrním impozem v typickém modrém laku, popřípadě s charakteristickými (dříve „zlatými“) koly, zatnulá tipes samotné Subaru, když poslední generaci těchto strojů přejmenovalo na WRX STi. Koncern Fuji Heavy Industries tehdy oznámil, že tím sleduje rozdělení standardních a sportovních modelů, které posléze umožní důslednější specializaci rychlých čtyřkolek, bez kompromisů nutných pro běžný mainstream. Technika nového Subaru WRX, jenž se má podle některých zdrojů objevit ve své produkční podobě už letos, známá sice není, dovolíme si však udělat poznámku hraničící téměř s jistotou o tom, že vůz dostane plochý přeplňovaný čtyřválec (možná s elektrickým turbodmychadlem) o objemu 2,0 nebo 2,5 litru, výkonu mezi 270 až 300 koňmi a pochopitelně také pohon všech kol – předpokládáme, že tradiční symetrické AWD.