

Účelný interiér příliš nerozmazluje, posaz je sportovně nízký.



# BRZKÝ SRAZ

První setkání vozů Subaru BRZ vypadalo tak, jak vidíte na fotkách, v ČR byly pouze dva vozy. Testované a první soukromé BRZ si ale i tak měly co říct.

**S**ubaru BRZ a Toyota GT 86 jsou bezpochyby auta pro úzkou skupinu nadšenců. Loni se u nás toyot prodalo dvacet a letos zatím jedenáct. Díky tomu, jak okrajový je celý tento segment, to ale toyotě stačí na třetí místo mezi sportovními vozy. O subaru se očekává podobný zájem, takže na poměry kategorie vlastně slušný trháč.

Cím to? Oba vozy totiž prakticky nemají přímou konkurenci – Mazda MX-5 má slabší motory, prémiová kupé klasické koncepce jsou dražší a všechny ostatní mají pohon předních kol. Naproti tomu subaru přináší návrat k opravdovému řízení a řidiči nechává maximální svobodu. Není mnoho aut, kde dnes stisknete jedno tlačítko a ESP bez pardonu zcela vyřadíte z činnosti, k tomu si můžete navolit i sportovní režim. To hlavní je ale strmé a žiletkově přes-

## V BOXERSKÉM RINGU...

### Rychle i úsporně

Dvě stě koní na lehké kupé stačí akorát. Příjemné je, že točivý charakter motoru není na úkor výkonu v nižších otáčkách, a tak při běžné jízdě díky krátkému zřevodování není problém jezdit i pod 2000/min. Při klidné jízdě jedete i za 6 až 7 l/100 km. Běžný průměr je kolem devíti, při ostrém stylu nejvýše kolem 12 l/100 km.



né řízení, okamžitá reakce na plyn (při rozjezdech si na to budete chvíli zvykat), výborné vyvážení hmotnosti a pohon zadních kol. Ten si mimochodem u Subaru odbývá v podstatě premiéru, byť koncepci podvozku měla na starost Toyota. Subaru naopak patří hlavní dík za výborný dvoulitrový boxer s atmosférickým plněním o výkonu 147 kW. V dnešní době, kdy se na tuto hodnotu dostanou stejně objemné diesely (byť samozřejmě přeplňované), by se to sice mohlo zdát málo, ale díky rozumné hmotnosti 1305 kg a lehkému odstupňování šestistupňové převodovky to na svižnou jízdu bohatě stačí. A naopak vás to učí čistému stylu jízdy místo toho, abyste své nedostatky doháněli mamutí silou nějakého turbomotoru.

Dvoulitr pod kapotou však zatahuje plynule už z nízkých otáček (od ca





**Subjektivně lepší**  
nastavení tlumičů favorizuje  
v zatáčkách BRZ před GT 86.

**Krátké dráhy**  
přijdou vhod,  
škoda že se řadi-  
cí páka v kulise  
občas zadržává.  
ESP vypnete jed-  
ním stiskem.



**Objem 0,243 m<sup>3</sup>** není  
mnoho, po sklopení lze  
ale využít i prostor jinak  
zbytečných zadních sedadel.



**Předním nárazníkem** ani  
spodkem vozu díky světlé výšce  
120 mm jen tak nezavadíte.

1500/min), až přirozeně vygraduje někde u 7000/min. O dalších 200/min výše pak zasahuje omezovač. Řazení po krátkých dráhách by ale mohlo jít trochu hladčeji. Podvozkově je vůz krásně čitelný, v zatáčkách se nenaklání a záď přechází do smyku plynule. Dobrou zprávou je, že auto neznejistí ani na rozbité silnici. Podvozek je tuhý a o přílišném pohodlí pro posádku se sice hovořit nedá, vhodně nastavené tlumiče z vás ale duši nevytřesou ani na české okresce.

Interiér je zařízen účelně, výrazné použití tvrdých plastů asi příliš mnoho ma-

jitelů trápit nebude. Vzhledem k tomu, že se sedí velmi nízko, tak se připravte na obtížnější nastupování. Pozice za volantem je však výtečná, stejně jako tvarování sedadel. Zadní místa berte jen jako do počtu, sedět se na nich nedá. Zavazadelník sice nabízí relativně skromný objem 0,243 m<sup>3</sup>, na víkend ve dvou ale postačí.

Subaru BRZ se u nás nabízí ve dvou výbavách, jejichž specifikace je více méně pevně daná. Za základní Active zaplatíte 709 900 Kč, kromě komfortních prvků (el. zrcátka, rádio, bezklíčkové startování, samočinná klimatizace či tem-

## SLOVO PRVNÍHO MAJITELE

### Marek Poch o svém BRZ...

„To auto je bomba, se 192 cm a 105 kg sice mám trochu problém se naskládat za volant, ale když se tam dostanu, tak jsem v pohodlí. Mám rád auta, co jsou tak nějak kolem mě, a přesto mě netišní.

Motor je parádní, tiše a pohodově točí klidně i jen 1500 až 2000/min, stačí ale podřadit o dva stupně dolů, a nad 5000/min začíná ta pravá jízda. **Parádní zvuk se blíží hornetu.** To nejlepší ale přijde v zatáčkách. Jedete o 15 km/h rychleji než s běžným autem, ale podvozek se stále ptá vás, zda jste o.k...

S autem jsem zatím najel 6000 km, při běžné jízdě **jezdím do 7,5 l/100 km**, při svižnější jízdě za 9,5, l/100 km. Olej jsem dolévat nemusel a pneumatiky jsou o.k.“

## TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

### SUBARU BRZ

<b>Motor</b>	zážehový, B4, 1998 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	147 kW (200 k) při 7000/min
<b>Točivý moment</b>	205 Nm při 6400–6600/min
<b>Pohon a podvozek:</b>	6st. manuální převodovka, pohon zadních kol, vpředu McPherson, vzadu lichoběžníková náprava. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 215/45 R 17.
<b>Zavazadlový prostor</b>	0,243 m <sup>3</sup>
<b>Rozměry:</b>	4240 × 1775 × 1425 mm, rozvor 2570 mm, provozní/ užitelná hmotnost 1305/365 kg, objem nádrže 50 l.
<b>Nejvyšší rychlost</b>	230 km/h
<b>Zrychlení 0–100 km/h</b>	7,6 s
<b>Spotřeba</b>	10,4/6,4/7,8 l/100 km
<b>Emise CO<sub>2</sub></b>	181 g/km
<b>Cena/testovaný vůz</b>	809 000/876 000 Kč
<b>Konkurence:</b>	Mazda MX-5, BMW 125i Coupé

auto mezin sporní	HODNOCENÍ	★	★	★	★	★
+	vyváženost podvozku, přesné řízení, točivý i pružný motor, rozumná spotřeba paliva					9
-	nepohodlné nastupování, průměrné materiály v interiéru					10
	Pohon					
	Podvozek					
	Komfort				7	
	Interiér			6		
	Cena/výbava			6		

**Modrá metalíza** vozu náramně sluší, připlácí se za ni 12 000 Kč.

