

STEJNÉ, ALE JINÉ

Po ročním čekání se na český trh dostává i dvojice Toyota GT86 v podobě Subaru BRZ. Byl jsem hodně zvědavý, **CO JE KROMĚ LAKU A ZNAKU NA KAPOTĚ JINAK...**

Naši čtenáři už jistě vědí, že Toyota GT86 právem považujeme za nejlepší „normální“ sportovní auto současnosti. To samé v podstatě platí i o sourozencích, tedy Subaru BRZ a také Scionu FSR, který se prodává na trhu v USA. Pokud se zaměříme na dvojici Toyota/Subaru, určitě neuděláte chybu, ať už si vyberete ten či onen model. Jsou tady jen určité odlišnosti... Ale postupně.

BRZ se do testovací flotily dostalo teprve nedávno a původně to vypadalo, že na našem trhu oficiálně vůbec neobjeví. Nakonec přišlo a já věřím, že pro mnohé fanoušky značky se jedná o vzrušující zprávu. Subaru je značka, která částečně žije z loajality nepočetné, leč věrné základny fanoušků, u kterých má dlouhodobě velmi dobré jméno. A ti budou dostupný sporták kupovat, o čemž svědčí i fakt, že tento vůz je už teď prodán a brzy zamíří k novému majiteli.

Testovací exemplář je vybaven nějakými nálepkami. Černé proužky jdou, ale nálepku na víčku nádrže imitující hliníkový uzávěr bych na svém autě nesnesl. O poznání lepší je marketingový výmysl Breakin' Rulez (Zbourejte pravidla), který je vidět na fotografii kufru. To se mi moc líbí. Ale dost už okukování, budeme jezdit. Jako vždy, i zde ihned po nastartování a nastavení ideální pozice pro řízení držím tři vteřiny tlačítko stabilizace. V tomto autě jezdím vždy s vypnutým ESP, neboť až na hranici přetáčivosti začíná pravá zábava a já nechci, aby mi do

toho mluvil nějaký „bezpečnostní“ systém.

Po prvních kilometrech se BRZ od GT86 neliší, ale po dlouhé pasáži po okreskách jsou cítit nepříliš výrazné rozdíly v nastavení. Subaru má proti toyotě tvrdší předek a v zatáčkách trochu neutrálnější, přičemž je o něco výrazněji cítit v řízení. Subaru zaklekne a jede neutrálně, čistou stopou. Klouzat se samozřejmě umí v každé vhodné situaci, ale toyota má díky tvrdším zadním tlumičům více chuti do přetáčivosti, která se

snadno a progresivně dává. Subaru je v nájezdu do zatáčky víc cítit v řízení a je neutrálnější (toyota je trochu nedotáčivější), ale odlišné nastavení podvozku neumožňuje tak citlivou hru s rozložením hmotnosti vozu a přetáčivosti. Jenže to nezna-

mená, že by bylo BRZ horším autem než GT86, to se nedá říct. **NAPLNO Z NĚHO SÁLÁJÍ GENY ČISTÉ ŘIDIČSKÉ RADOSTI**, na kterých jsem se za poslední rok stal vyloženě závislým. Auto je doslova boží, ve všech ohledech. Po delším ježdění možná přijdete na to, že byste raději jiná, lehčí kola, a možná nahradíte sériové micheliny s omezenými vlastnostmi jinou gumou, ale jinak v podstatě není co upravovat. BRZ/GT86 je dokonalé sportovní náčiní pro řidiče, kteří se chtějí ve svém umění zdokonalovat.

I když se mi modrá na BRZ moc líbí, osobně mě to víc táhne k bílé saténové metalíze GT86. Nejen kvůli laku, ale také protože toyota je levnější.

František Vahala



Vnější rozdíly BRZ a GT86 jsou omezeny na označení a barvu.

SUBARU už nejsou jen čtyřkolky. Automobilka společně s Toyotou vyvinula vyvážený sporták bez kompromisu.



KOMU nestačí tento praktický hluboký kufr, nebude po BRZ koukat.



CHLOUBA auta, motor, jehož koně si musíte zasloužit v otáčkách.

JINÁ CENOVÁ

Subaru má odlišnou cenovou politiku než Toyota. Za 709 000 Kč nabízí základní Active bez LSD a dalších věcí na 16palcových kolech.



CO MÁ toyota hezčí? Rozhodně rádio a plast kolem něj. Subaru hraje na oldschoolovou notu zákazníků.



**RADOST v pravé ruce. Přesný šesti-
kvalt s jasně vymezenými rychlostmi,
co nabádá k mezplynům.**

VÍTEJTE do puristického sportovního interiéru 21. století, kde je všechno tak, jak to potřebujete.



V ZATÁČKÁCH se ukazuje, že BRZ má tlumiče nastavené jinak než GT86, což trochu mění jeho charakter.

SEDADLA, která by se měla montovat všude: od autobusů přes dodávky až po luxusní SUV. Perfektně drží tělo nízko nad asfaltem.

TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU BRZ

kupé • nižší střední třída • benzin • 226 km/h • 7,6 s • cena od: 709 000 Kč

MOTOR & PŘEVODOVKA

Benzinový čtyřválec boxer uložený vpředu podélně, čtyři ventily na válec, sekvenční vícebodové přímé i nepřímé vstřikování paliva
Zdvihový objem 1998 cm³
Největší výkon 200 k (147 kW) při otáčkách 7000/min
Největší točivý moment 205 Nm při otáčkách 6400/min

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka 4240 mm
Šířka 1775 mm
Výška 1425 mm
Rozvor 2570 mm
Objem kufru (min./max.) 243/330 l
Pohotovostní hmotnost 1305 kg
Užitečné zatížení 365 kg
Objem nádrže 50 l
Pneumatiky (testovaný vůz) Michelin Primacy HP 215/45 R17

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Zrychlení 0–100 km/h 7,6 s
Nejvyšší rychlost 226 km/h
Spotř. (město/mimo/kombi) 10,4/6,4/7,8 l/100km
Emise CO₂/emisní norma 181 g/km/Euro 5

PENÍZE ZA POLOKŮŽI



U Subaru si připlatíte za to, co má toyota ve vyšší výbavě v sérii: polokované čalounění. Příplatek je navíc celkem výrazný.

VÝBAVA: Sport

- ✓ airbagy (6×), ESP, klimatizace, el. okénka (4×), palubní počítač, tempomat
- ✗ parkovací asistent vzadu

CENY & SERVIS

Cena testované verze
865 500 Kč

Základní cena
809 000 Kč

CENA V RÁMCI MODELOVÉ ŘADY

2.0R Active	2.0R Sport 6AT
709 000,-	849 000,-

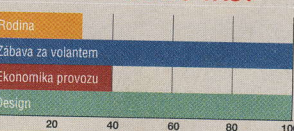
Povinné ručení 8933 Kč
Cena hodiny v servisu 836 Kč
Záruka na auto/lak/proti prorozivění 5/3/12 let

www.subaru.cz

ZÁKAZNICKÁ VÝHODA

Momentálně neprobíhá žádná akční nabídka.

JE TOTO AUTO PRO VÁS?



KLADY & ZÁPORY

- ✓ skvělé jízdní vlastnosti, vyváženost, řízení, řazení, posaz, zábavnost
- ✗ slabší audiosystém, vyšší cena příplatkového čalounění

VERDIKT

BRZ není horší než GT86, jen je prostě trochu jiné. I se subaru se dá skvěle smykovat, jezdit stopu či se bavit na okruhu. Pořád vás bude učit řídit a o to jde. Ale pro celkové nastavení a v neposlední řadě cenovou politiku preferuji levnější toyotu.

9/10