



Atmosférický čtyřválec z imprey je uložen naplocho a dává výkon 147 kW při vysokých 7000/min



Do zavazadelníku se v základní konfiguraci vejde 243 litrů, vstupní otvor je ale docela malý

Ve stínu bratra

Stejná technika, jiné logo. Přesto je Subaru BRZ prodejně méně úspěšné než Toyota GT86. Ovšem neprávem.



Pro Subaru není snadné skousnout fakt, že jeho model BRZ se celosvětově prodává třikrát hůře než dvojče Toyota GT86. Pokud vezmeme jen Česko, od ledna si jedenáct zákazníků zvolilo toyotu a subaru pouze dva.

Vozy se liší v detailech, maskou chladiče, barvami, výbavou a ceníkem. BRZ k dennímu svícení využívá diodové pásky v náraznících, což vypadá trochu „tunersky“. Zásadnější odlišnosti se dotkly kabiny, která působí trochu nudně a levně. Nejslabším detailem je autorádio, jež hraje podprůměrně a při zvýšení hlasitosti v reproduktorech drnčí, rovněž grafika displeje působí zastarale.

Samotné ergonomii ale nelze nic vytknout. Posaz za volantem je perfektní, řidič sedí nízko a volant má přímo před sebou. Díky vyboulení předních blatníků se dají dobře odhadovat i vnější rozměry. Přístroje jsou jednoduché a perfektně čitelné, a přestože mají červené podsvícení, působí nenásilně.

Motor pochází z dílen Subaru: atmosférický dvoulitrový boxer FB20 vydává 147 kW při vysokých 7000/min a 205 N.m mezi 6400 až 6600/min, které skrze přesný šestistupňový manuál posílá na zadní kola. Toyota pár úprav udělala také, například dodala přímé vstříkávání. Přestože čísla výkonu v dnešním



Kabina působí poněkud fádně, Toyota GT86 nabízí navíc černo-červené provedení, které u subaru nedostanete

preplňovaném světě neznějí kdovíjak úctyhodně, agre-gát se rád nechává vytáčet. Navíc inženýři chtěli hlavně ovladatelnost v zatáčkách.

Jestli jsou mezi dvojčaty rozdíly v jízdním projevu, poznaly by se jedině na okruhu a při okamžitém přesednutí z jednoho vozu do druhého. Jisté ale je, že BRZ se díky ideálnímu rozložení hmotnosti chová stabilně a nedotáčivost prakticky nezná. I při ostřejší projeté zatáčce zůstává příjemně neutrální a umí řidiči zprostředkovat cenné informace od silnice. Stabilizace je nastavená benevolentně i v režimu On. Pokud si řidič věří více, může aktivovat VDC Sport, kde ESP zasahuje až v krizové situaci, anebo jej zcela vypnout.



Šestistupňová manuální převodovka má extrémně krátké dráhy a řadí příjemně přesně

BRZ startuje na 709 000 korunách, je tedy o 100 000 Kč levnější než GT86. Subaru se však v základní verzi musí obejít bez samosvorného diferenciálu, litých 17" kol, mlhovek nebo bezklíčového startování. Dražší výbava Sport stojí 809 000 korun, shodně s dvojčetem, které ale bohatší výbavou subaru předčí – vedle barevné dotykové obrazovky má také kožené čalounění. Zaujme jedině prodlouženou zárukou na 5 let a do ujetí 200 000 km, kterou český importér nabízí zdarma. Toyota ale lepší výbavou láká víc. A to je škoda, protože na poli zábavných aut má značka se souhvězdím Plejád lepší renomé.

Eva Srpová



Autorádio hraje podprůměrně, při zesílení reproduktory drnčí

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru BRZ 2.0i Sport

Atmosférický plochý čtyřválec • Objem 1998 cm³ • Výkon 147 kW při 7000/min • Točivý moment 205 N.m při 6400-6600/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Pneumatiky 215/45 R 17 • Nádrž 50 l • Rozvor 2570 mm • Vnější rozměry 4240 x 1775 x 1285 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1299/401 kg • Největší rychlost 230 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 7,6 s • Spotřeba 7,8 l na 100 km • Výroba Gunma, Japonsko.

Základní cena	809 000 Kč
Testovaný vůz	821 000 Kč

HODNOCENÍ

- + Precizní řazení
Neutrální chování
Nenasilné ESP
- Lacině působící kabina
Horší základní výbava
Slabé autorádio

1-

Závady v testu Žádné