



SUBARU BRZ

BOUŘLIVĚ, RADOSTNĚ, ZKUŠENĚ ...

V době nejtropičtějších červnových teplot nabídlo naší redakci české zastoupení japonské značky Subaru možnost otestovat sportovní kupé BRZ. Značka dosud známá výhradně vozy s pohonem všech kol a u svých nadupaných modelů motory s přeplňováním se pustila do neprobádaných vod. Novinka má totiž pod kapotou vysokootáčkový atmosférický agregát pohánějící zadní kola.

Sportovní vůz se skvělými jízdními vlastnostmi už sice Subaru v nabídce má, Impreza WRX STI se stala pro mnohé vyznavače automobilových rallye doslova kultovním vozem. Faktem ale je, že právě STI je vlastně nadupaným sedanem nebo hatchbackem, což mnohé zájemce o sporták pro čistou radost z jízdy a třetí rodinné auto pro víkendové vyjíždky odrazuje. A tak se i díky majetkovému propojení obou koncernů dalo Subaru dohromady s Toyotou a vytvořilo sourozenecký pár



Toyota GT-86 a Subaru BRZ. Motor pro oba automobily dodalo Subaru, jehož boxer je pro sportovní vůz požehnáním. Kromě skvělé odezvy na plynový

pedál (díky přímému vstřikování Toyota D-4S) se podepisuje na nízko položeném těžišti a možnosti zástavby motoru směrem ke středu vozidla. I když to zní jako

věta zkopírovaná z prodejního katalogu, u BRZ se musí člověk svěřit, aby pochopil, že sportovní chování vozu nejsou jen nepříjemně tvrdé tlumiče, což se nám někteří výrobci snaží namluvit.

DVĚ VERZE PŘEVODOVKY

Pod kapotou je prostě japonská paráda. Konstrukteři se snažili, aby charakteristický zvuk motoru s protiběžnými písty (jako např. Porsche) nebyl potlačen, a tak si řidič i případný spolujezdec díky vyladěnému výfukovému potrubí užijí doslova koncert. Výkon



TECHNICKÉ ÚDAJE SROVNÁNÍ

Subaru BRZ 2.0 R

Motor: Zážehový čtyřválec boxer 1998 ccm
Výkon (kW/k): 147/200
Max. točivý moment (Nm/ot. min-1): 205/6400
Zrychlení 0–100 km/h (s): 7,6
Max. rychlost (km/h): 230
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): 6,9
Délka (mm): 4240
Zavazadlový prostor (l): 245
Základní cena (Kč): 709 000

Peugeot RCZ 1.6 THP

Motor: Zážehový čtyřválec turbo 1598 ccm
Výkon (kW/k): 147/200
Max. točivý moment (Nm/ot. min-1): 275/1700
Zrychlení 0–100 km/h (s): 7,5
Max. rychlost (km/h): 240
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): 6,7
Délka (mm): 4285
Zavazadlový prostor (l): 320
Základní cena (Kč): 668 500

Audi TT 2.0 TFSI

Motor: Zážehový čtyřválec turbo 1984 ccm
Výkon (kW/k): 155/211
Toč. moment (Nm/ot. min-1): 350/1600
Zrychlení 0–100 km/h (s): 6,2
Max. rychlost (km/h): 245
Komb. spotřeba (l/100 km): 6,6
Délka (mm): 4200
Zavazadlový prostor (l): 290
Základní cena (Kč): 946 800

200 koňských sil sice není nijak závratný, o to víc zde platí rčení o rychlejší podvozku, který by podle mého názoru snesl klidně stovku koní navíc. O automatické převodovce se zmiňovat nebudu, protože do sportáku tohoto typu podle mě nepatří. Řidičské libido dráždí krátké dráhy řazení, v prodeji jsou pak dokonce dvě verze transmisí: základní model nemá samosvorný diferenciál a má delší stálý převod – je tedy spíš „dálničním vozem“ s vyšší maximálkou a nižšími emisemi a spotřebou (159 g/km). Verze „sport“ má pak kratší stálý převod a mechanický samosvor – je tedy o to víc zatáčkomilovným autem. Tuhle variantu jsme zkusili a s klidným srdcem bych byl ještě pro kratší zpřevodování nižších rychlostí, zejména dvojky a trojky. Pohon zadní nápravy je maximálně zábavný i díky stabilizační elektronice, která ve dvoustupňovém režimu vypínání případnou přílišnou vášeň včas zkrátí, ale

menší smyk přesto dovolí. Řidič tak může i při agresivní jízdě jet velmi bezpečně.

Pohon zadní nápravy je maximálně zábavný i díky stabilizační elektronice, která ve dvoustupňovém režimu vypínání případnou přílišnou vášeň včas zkrátí, ale menší smyk přesto dovolí. Řidič tak může i při agresivní jízdě jet velmi bezpečně.

DVOUBAREVNÉ PODSVÍCENÍ

Z hlediska designu a uplatněných technologií se určitě dá mluvit o pomyslné medaili. Trošku horší pocit jsem měl z některých detailů v interiéru, které na mě působily spíš jako nechtěné opomenutí než jako záměr. Mluvím teď třeba o nemožnosti propojit telefon přes bluetooth či o zeleném podsvícení spíše podprůměrného audiosystému ve srovnání s červeným prosvět-

lením přístrojového štítu a všech ovladačů. Ale u jinak skvěle fungujícího kupé se dá pořídit třeba jiné kvalitní rádio s vestavěným bluetooth připojením a je to vyřešeno. Na voze jsem samozřejmě našel především mnoho příjemných stránek. Spotřeba během pokusů o sportovní jízdu nepřesáhla dvanáctilitrový průměr, jízda je díky širokému rozsahu točivého momentu příjemná, podvozek je tvrdší, u sportáku to ani

jinak nejde, přesto si zachovává solidní komfort. Celkový dojem je pak zejména při pohledu do ceníku vynikající. Subaru BRZ je dostupné ve dvou verzích výbavy, active a sport. U obou je standardem bohatá výbava, za příplatek u verze sport je jen celokožený potah sedadel (+55 tisíc Kč). Do kufříku se navíc golfový bag vejde a případný druhý se dá dát na zadní sedadla, která jsou vzhledem k prostoru pro nohy spíš jen nouzová.