

# ALPSKÁ DRÁHA

Text PETR HANKE | Foto JAN ČERNÝ A MICHAL ŠAFRÁNEK

S

**SUBARU BRZ** a Toyota GT86 je možné přirovnat k jednovaječným dvojčatům, které se liší až tím, jakými životními situacemi prošly.

V případě těchto dvou vozů lze ony životní situace zaměřit spíše za záměry inženýrů, kteří je finálně ladili. Zatímco Toyota GT86 se na stránkách českého eva objevila už v mnoha podobách, Subaru BRZ jen několikrát a navíc většinou ve spojení s šestistupňovou samočinnou převodovkou. A protože manuální řazení je pro tenhle typ auta určitě lepší volbou, byl jsem moc rád, že ho mělo i auto, s nímž jsme se vydali první březnový víkend na alpskou projížďku. Cílem bylo poznat tohle auto v co možná nejširším spektru silnic a režimů. A to se, když teď trochu přeskočím celý třídenní příběh, podařilo dokonale.

**DÁLNIČNÍ PUTOVÁNÍ.** Ale zpět k naší cestě. První den byl pouze přesunovací. Hodně lidí si myslí, že s autem, jako je BRZ, tedy s poměrně malým kupé s tvrdým podvozkem a „pouze“

dvoulitrovým motorem, není cestování po dálnici žádná zábava. S tím ale nemohu úplně souhlasit. Jakmile se totiž do BRZ posadíte, chytne vás zvláštní atmosféra, kterou dokáží navodit jen opravdu sportovní auta. Sedí se nízko, přístrojová deska je poměrně vysoká a všechno máte tak nějak přirozeně pod kontrolou. Od prvního metru je z auta cítit chuť po jízdě. Motor rychle reaguje, převodovka řadí bryskně a také reakce na pohyby volantem jsou bezprostřední.

Příznám se, že prvních asi 800 kilometrů cestou z Prahy do francouzského Besanconu uteklo až nečekaně rychle. Zamrzelo snad jen použité audio, které je pouze rádiem s CD přehrávačem a jednoduchou USB přípojkou. Postrádá Bluetooth připojení k telefonu a navíc jako jediné z interiéru září zelenou barvou. Jinak BRZ překvapilo a potěšilo zároveň směrovou stabilitou, ale také nízkou hlučností. Samozřejmě že občasné spáry na dálnici nebyly zrovna nejpříjemnější, ale my jsme většinu času strávili na německé autobahn a ne na české D1 v pravém pruhu (tam by to asi bylo horší). V běžném provozu jsme s BRZ, které mělo ujetu jen asi tisíc kilometrů, nijak

*Subaru BRZ přišlo na trh s více než půlročním zpožděním za sourozencem od Toyoty. Jestli přináší zásadní rozdíly, to jsme objevovali na více než dva tisíce kilometrů dlouhém okruhu, jehož nejvzdálenějším místem byla Ženeva.*





**'Podle podmínek si můžete zvolit, jestli zatáčku projedete efektivně čistou stopou, nebo méně efektivně, ale o to efektněji'**

nebláznili a po většinu času jsme se pohybovali v rychlostním pásmu od 140 do 160 km/h tak, jak to okolní provoz dovolil. Odměnou nám za to byla průměrná spotřeba 7,9 l/100km.

**PRVNÍ SKUTEČNÉ PROŽITKY.** Pravá zábava začala až další den. To nás čekal přejezd z Besanconu do Ženevy. Podle mapy jsme si samozřejmě vybrali tu zajímavější trasu, která do Ženevy spadne z hory Mont Rond přímo ze severu. To byla také první trasa, kde bylo možné za sucha okusit BRZ v zatáčkách. Jelikož tohle auto patří k těm jemnějším, které si s vámi povídají, bylo jasné znát, že zimní pneumatiky trochu izolovaly reakce, jízda byla plavnější a limity se posunuly o kousek níž.

BRZ patří k těm autům, které vám sportovní jízdu nedají zadarmo, musíte si ji zkrátka odpracovat. To je jasné od prvních okamžiků, kdy se silnice zakroutily. Motor má rád vysoké otáčky a nejlépe se chová někde od 4500 do 7500 min<sup>-1</sup>, když ho v tomto rozmezí udržíte, jen tak někdo vás nepředjede. Převody na sebe skvěle navazují, takže když řadíte kolem 7000 min<sup>-1</sup>, vždy se dostanete někam na úroveň 5000 min<sup>-1</sup>, a motor tak má dostatek síly k akceleraci. Když samozřejmě řadit zapomenete a motor se dostane pod 3000 min<sup>-1</sup>, brzdou provozu sice nebudete, ale s kdovíjakou dynamikou nepočítejte. Nicméně právě zapojení do hry, kdy

musíte auto neustále naslouchat a snažit se jet, je zdrojem nebývalého potěšení. Styl jízdy známý ze stále většího počtu moderních aut, kdy prostě jedete a když se vám zachce, tak šlápnete na plyn a auto se z ospalých dvou tisíc svižně odpíchne bez podřazení, v BRZ aplikovat nejde. A to je dobře.

Po příjezdu do Ženevy se odkryly další aspekty auta, jehož jméno vzniklo zkratkou ze

zvláštního spojení počátečních písmen výrazů Boxer, Rear wheel drive, Zenith. Samozřejmostí je nesmírná ochota k zatáčení, minimální naklánění karoserie a příjemná vyváženost ve výjezdech ze zatáček. BRZ ukazuje, že svému řidiči dokáže poskytnout hodně informací o povrchu pod koly, a díky tomu se v relativní jistotě snadno přiblížíte limitům a začnete přesně odhadovat síly, které jsou

**Vpravo:** Stabilizace se ovládá jednoduše pomocí dvou tlačítek.

**Dole:** Interiér je jednoduchý a funkční.



přední a následně zadní kola v zatáčce schopné přenést. Ukazuje se, že stabilizační systém, který je jistě potřebnou berličkou pro běžné přesuny, je v některých situacích až příliš aktivní. Určitě proto doporučuji, pokud si chcete jízdu alespoň trochu užít, zvolte sportovní režim systému VSC. Nečekejte driftování v kontrolovaných podmínkách, spíše bych to popsal tak, že vám dá více prostoru na reakce a umožní pohybovat se více na hraně nebo jemně za hranou přilnavosti pneumatik.

Samozřejmě, že nejpříjemnější je VSC delším stiskem úplně vypnout. Pak jste jen vy, motor, spojka a samosvorný diferenciál. Výhodou v případě BRZ je naprostá nezákladnost. Když neuděláte nějakou vyslovenou nepřístojnost, případně zapomenete na vlastní nepřístojnost náležitě reagovat, auto samo od sebe neudělá nic zlého, ba právě naopak. Dovolí, abyste si uvolněně hráli s jeho hmotností a podle podmínek si volili, jakým stylem zatáčku projedete – buď efektivně čistou stopou, nebo méně efektivně, ale o to efektněji.

Vzhledem k výkonu motoru je potřeba dodat, že na suchu, a to ani se zimním obutím, nelze dělat smyky pouze přidáním plynu v zatáčce, tyto radovánky si je potřeba připravit již v nájezdu a spolehnout se spíše na hmotnost posunutou mimo podélnou osu vozu, než na newtonmetry trhající asfalt. Z toho vyplývá, že do zatáčky musíte vidět.

Sjíždíme z výšky 1300 metrů do Ženevy a brzdy jsou rády, že toto švýcarské hodinářské



centrum leží alespoň ve výšce 375 metrů nad mořem. Ke konci bylo potřeba trochu zvolnit. Na druhou stranu si o zmírnění nároků přirozeně řekly prostřednictvím brzdového pedálu, takže jim bylo možné vyhovět.

Důvod, proč jsme vyrazili právě přes Ženevu, je prostý a spočívá v tradičním autosalonu, který se tam koná. Po jeho návštěvě pokračujeme s kolegou dál a máme namířeno do Chamonix pod Mont Blancem. BRZ se opět ukazuje jako příjemný a vcelku zábavný společník i na cestování po dálnicích.

**MARATON PLNÝ ZATÁČEK.** Původně jsme měli v plánu zpáteční cestu rozdělit na dva dny, takže v poklidu vyrážíme směrem ke švýcarským hranicím. Tam nás čeká další

## Trocha techniky

SUBARU BRZ je stejně jako GT86 postavené tak, aby se navrátilo ke kořenům sportovní jízdy. Sází proto na spojení obratnosti, živosti a nízké hmotnosti. Z tohoto důvodu mu mezi předními koly leží nízký a krátký čtyřválcový boxer točící až 7500 min<sup>-1</sup>, který pohání masu o hmotnosti 1230 kg. To znamená výkonovou hmotnost 6,15 kg/k.

Proti Toyotě použilo Subaru vpředu o cca 10 % tvrdší pružiny (25 vs. 23 N/mm) a vzadu o 10 % měkčí (34 vs. 37 N/mm). Tlumiče a stabilizátory jsou totožné. Díky tomu je BRZ více nedotáčivé (relativně ve vztahu ke GT86), což jej v tomto srovnání zklidňuje. Ačkoliv se tyto rozdíly zdají minimální, znát jsou a záleží na tom, co se komu líbí na jakém povrchu víc.

z působivých horských přejezdů. Tentokrát Col de la Forclaz, je z něj překrásný výhled na Martigny a dále do údolí, které se táhne kolem řeky Rhôna. Silnice jsou stále suché, jen v místech, kam ještě po noci nezavítalo slunce, zůstává vlhko. To samozřejmě klade větší nároky na soustředění. V BRZ ale není se změnou povrchu pod koly problém, vždy víte, co si můžete dovolit. Neustále mě překvapuje stabilita a pocit jistoty, který ve mě tohle auto při snaze o rychlou jízdu vyvolává. Žádný uskákaný neposedný projev, který musíte neustále krotit, ale prosté zaměření na efektivitu a schopnost doslova vymáčkout z motoru maximum.

Před Martigny získám opět poněkud intimnější komunikaci s brzdovou soustavou.





Jak by také ne, když jsme ve slušném tempu klesli z 1526 do 700 metrů nad mořem. Během následujících osmi desítek kilometrů mají prostor k ochlazení, na švýcarské dálnici se držíme předepsaných 120 km/h a máme čas si všimnout prostředí kolem nás. Vzhledem k tomu, že průsmyky ve střední části země helvétského kříže jsou stále ještě uzavřené, máme v plánu přesun přes Itálii do Locarna. Počasí se ale začíná povážlivě zhoršovat a nad městem Brig jsou zlověstné mraky.

Obavy se naplňují, jak stoupáme na vrchol průsmyku Simplon, který je jediným bodem naší cesty, kdy vystoupáme nad 2000 m n. m. Z deště se stává sněžení. Silnice je zatím mokrá a dovoluje tak ještě lépe poznat naladění podvozku a hlavně vyváženost auta jako celku, který mě stále nechává v klidu a nevyžaduje pro pocit bezpečí aktivaci VSC. Táhlé rychlé zatáčky v klesání jsou tím nejlepším testovacím místem. Po krátké zastávce se vzhledem k počasí rozhodujeme pokračovat rovnou k domovu, což před nás staví nějakých 800 kilometrů. Vydáváme se tedy směrem na Locarno přes jednu velmi úzkou silničku, která je jako stvořená pro auto tohoto typu. Zatáčky na sebe nádherně navazují a BRZ ukazuje, že ve změnách směru jízdy je opravdovým mistrem. Zde se naplno projeví spojení nízké hmotnosti a motoru umístěného mezi předními koly.

**CESTA DOMŮ.** Za deště pokračujeme přes Locarno směrem k domovu. Čeká nás ještě přejezd jednoho průsmyku - San Bernardino, kde se ale jede po krásné široké silnici s dvojicí stoupajících pruhů. Normálně by to nebylo ideální místo pro atmosférický dvoulitr, za lepšího počasí v létě by s BRZ bylo určitě lepší jet starou cestou, v zimě s teplotami kolem -5 °C, na vodě, která se mění v břečku, a za tmy nám ovšem nezbyvá nic jiného než pokračovat po hlavní silnici. Ještě před vrcholem si ale přeci jen neodpouštím jeden výlet mimo hlavní trasu. Je to jeden výjezd po úzké silničce, zcela pokryté sněhem, do nějakého menšího lyžařského střediska. Míjíme značky se symboly zimních řetězů a s BRZ pokračujeme působivým a mírně rozevlátým stylem směrem vzhůru. Lehké auto nemá moc přilnavosti, ale samosvorný diferenciál vydatně pomáhá, takže se dostáváme opět do obydlené oblasti. Mise splněna, otáčíme se a vracíme se na hlavní.

Před vrcholem průsmyku se opět nemohu nabažit stability, kterou BRZ disponuje i v opravdu nepříznivých podmínkách. Dokonce i v nich pořád zažívám pocity, které lze popsat jako potěšení z jízdy. Nejsilnější je především v místních táhlých zatáčkách projížděných s rozezvuceným motorem v tahu na čtyřku kolem nějakých 5000 min<sup>-1</sup>. Stěrače shrnují

**Nahore:** Sněhová romance kdesi ve Švýcarsku. **Níže:** V nejvyšším místě cesty - pas Simplon, 2005 m n. m.



vodu z čelního skla a auto zakleknuté na zadku vykružuje zatáčku s neobyčejnou precizností. Na souhru těchto okolností už asi nikdy nezapomenu, to byl jeden ze silných okamžiků řídičského nadšení.

Přejeli jsme přes kopec a jako mávnutím kouzelného proutku se vyčasil. Po výše popsaném zážitku už je zbytek cesty docela fádní. Mnichov objíždíme kolem 23. hodiny a jak si v rychlostech kolem 200 km/h s BRZ povídáme, rozhodujeme se společně, že nás je pro dálnice škoda, neodbočujeme tedy na A9, ale pokračujeme rovně směrem na Deggendorf a Železnou Rudu. Po osmi stovkách docela náročných kilometrů stále nemáme dost a na Prahu míříme známými a suchými silnicemi kolem Horažďovic, Březnice a Příbrami.

**VERDIKT.** Subaru BRZ na různých typech silnic a povrchů ukázalo, že je nesmírně přizpůsobivým vozem. Tato přizpůsobivost vychází ze schopnosti předat řidiči informace o své dynamice, pohybech a trakti. To všechno dohromady dodává spolu s poněkud jiným naladěním ve srovnání s Toyotou neobyčejný pocit jistoty, který umožní, že se ve větším klidu dokážete i na ne zcela přílnavém povrchu dostat přesně na limit, a ne za něj. Samozřejmě, když chcete, překročit jej můžete v podstatě v kterékoliv zatáčce, do níž vidíte, ale z mého pohledu je důležitější ona stabilita.

Tohle malé a lehké kupé není autem pro každého, a vlastně ani nemá být. Je to docela speciální nástroj, který ocení ten, kdo přesně ví, co od něj očekávat. Není to univerzální sportovní vůz ve stylu třeba Audi S3, je to delikátnější auto, které má tu schopnost, že umožní nejen to, abyste se dostali na jeho hranici, ale také na hranici vašich schopností. A to je důležité. Nesnaží se okouzlit silou a strachem ze svého motoru, ale především celkovým projevem, který vyžaduje spoluúčast řidiče a jeho značné nasazení. Když se přitom přihlédně k pořizovacím a hlavně provozním nákladům, tak v tomto ohledu zřejmě, kromě svého rozevlátějšího dvojčete, nemá dnes na trhu nových vozů soupeře. ❏



## Specifikace

### SUBARU BRZ

**Motor** zážehový čtyřválcový boxer, 1998 cm<sup>3</sup>

**Výkon** 200 k@7000 min<sup>-1</sup>

**Točivý moment** 205@6400–6600 min<sup>-1</sup>

**Transmise** šestistupňová přímo řazená převodovka, pohon zadních kol, samosvorný diferenciál Torsen, VSC

**Přední zavěšení** vzpěry McPherson,

vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor

**Zadní zavěšení** víceprvkové zavěšení,

vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátor

**Brzdy** kotoučové s vnitřním chlazením

o průměru 295 mm předu i vzadu, ABS

**Kola** 7 x 17"

**Pneumatiky** 215/45 R 17

**Hmotnost** 1230 kg

**Poměr výkonu k hmotnosti** 162,6 k/t

**0–100 km/h** 7,6 s

**Maximální rychlost** 230 km/h

**Spotřeba** 7,8 l/100 km

**Cena** 809 900 Kč

**evo RATING** ★★★★★

