

SUBARU BRZ 2.0R SPORT

BRZda, plyn, úsměv

RADOST Z KAŽDÉ ZATÁČKY, TO JE OČ TU BĚŽÍ. SUBARU BRZ NEMÁ VYŠŠÍ AMBICE NEŽ DĚLAT ŘIDIČI POTĚŠENÍ A MY JSME RÁDI, ŽE SE I DNES NAJDOU ZNAČKY, KTERÝM NA JÍZDNÍ ZÁBAVĚ TOLIK ZÁLEŽÍ. Zarytí subaristé by ale měli zbystřit – hrabou nám pouze zadní kola! Kam se poděl pověstný pohon všech kol? Tohle kupé stojí za svezení a bližší prozkoumání!

V rozměrném zadním difuzoru ústí dvě koncovky výfuku, každá o průměru 86 mm. Zvuk motoru je podpořen speciálním modulátorem, který mu dodává grády. Není zbytečně agresivní, ale při sportovní jízdě vytvoří na palubě tu správnou atmosféru.



M

ožná máte dojem, že už jste tyhle sexy křivky na stránkách Playboye viděli. Skvělý postřeh. Bylo to loni a se znakem Toyoty na kapotě. Líbivé kupátko totiž pochází z jednovaječných trojčat. V továrně Subaru se na jedné lince kromě BRZ vyrábí ještě Toyota GT86 a Scion FR-S. Auto vznikalo bez přímého předchůdce na čistém papíře, vývojové práce si značky rozdělily nějak takto: Subaru

vyvine motor a podvozek a zajistí výrobu. Toyota obstará předprodukční aktivity, nakreslí design, vyvine převodovky a navrhne vstříkovací systém kombinující přímý a nepřímý vstřík. Scion se jen veze coby americká divize Toyoty.

Nutno podotknout, že by nebylo fér mluvit o naprosté shodě. Každá značka vtiskla karoserii svůj vlastní specifický výraz, rozdílů najdeme hlavně v designu předního nárazníku a ve tvaru světlometů. Interiér sází na stejnou architekturu, můžeme ale pozorovat různé přístupy v aplikaci ozdobných prvků, provedení čalounění, grafice přístrojového štítu nebo audiosystému.

Subaru sází na neutrální kombinaci černého kokpitu se stříbrným obkladem palubní desky a příjemné látkové sedačky. Během okamžiku se v nich cítíme jako doma, jako bychom se zde narodili.

Řidič má perfektní výhled, oči se zarazí o vystupující přední blatníky, které napovídají polohu kol a rozměry auta. Kapota leží pěkně při zemi, může si to dovolit - pod ní totiž leží nízký motor boxer. Je to tedy subaru se vším všudy. Čtyři písty

naležato boxují proti sobě, charakteristicky si u toho ševlí a z dvovlitrového objemu dávají hezký výkon 200 koní - to máte měrný výkon sto koní na litr. Navíc bez přeplňování, takže žádná prodleva turba a sympaticky lineární nástup síly. Je pravda, že BRZ není pravým trhačem asfaltu. O takové laciné efekty v jeho podání nejde. Přidělená porce výkonu není přehnaná, ale naprosto dostačuje možností klikatých českých okresek, na kterých si v přítulném a lehkém BRZ připadáte daleko přirozeněji než s brutálně výkonnými auty, která nahánějí hrůzu a nenechají vás zajít na limit. Se subaru je naopak jízda na hraně nejzábavnější a vzhledem k preciznímu řízení, řazení a účinným brzdám navíc tak snadno dosažitelná. Na druhou stranu zadarmo to také není. Na rozdíl od úderných turbomotorů si musíte na očekávanou zábavu počkat do nějakých pěti tisíc otáček, kde začíná být se subaru řeč. Točit se nechá až do sedmi tisíc, hezky si u toho

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ ■ FOTO SUBARU





**ZÁKLADNÍ ÚDAJE
SUBARU BRZ 2.0R SPORT**

Plochý čtyřválec boxer **1998 cm³**
 Výkon **147 kW (200 k)**
 Točivý moment **205 N.m**
 Maximální rychlost **226 km/h**
 Zrychlení 0–100 km/h **7,6 s**
 Spotřeba **7,8 l/100 km** // Cena **809 000 Kč**

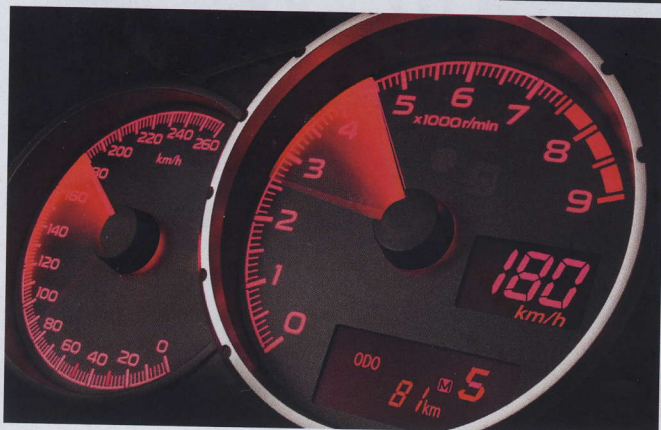
Kompaktní rozměry, nízká hmotnost, těžiště blízko asfaltu, pohon zadních kol a výkonný atmosférický motor: zábava v zatáčkách zaručena. Stejně dobře ale můžete cestovat každý den do práce nebo na nákupy.

chroptí a rázem je k nepoznání. Jako utržené ze řetězu. Přitom spotřeba nejde ani v ostrém tempu přes patnáct litrů a normální jízdou ji udržíte na pohodových osmi litrech.

Ale kdo by za volantem BRZ řešil tankování. Razantní nájezd do zatáčky, přibrzdit, podřadit, nasměrovat a na výjezdu si jen pohrávat s plynem a diktovat zadním kolům, jestli mají ještě držet, nebo už se pustit. Jsme konečně u toho. Tohle subaru nemá pohon všech kol, je to zadokolka jako řemen s motorem vpředu a tedy klasickou koncepcí sportovního vozu. Nebudeme-li počítat pár kusů sedanu P-1 z pravěku značky, jde o vůbec první subaru s tímto tradičním uspořádáním pohonu.

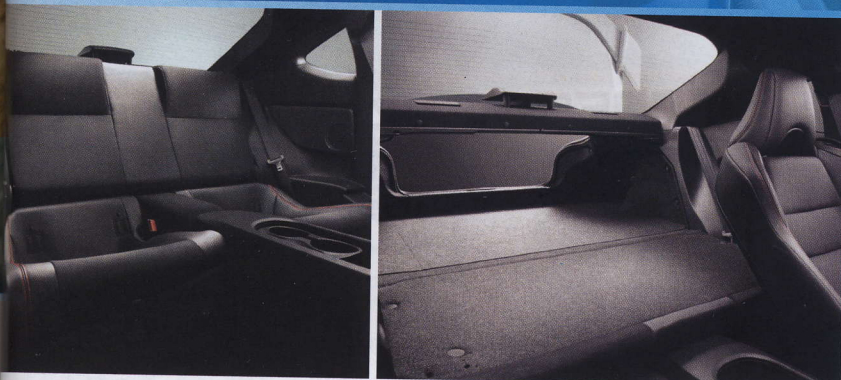


Kokpit vyznává funkční jednoduchý styl a nešetří vtipnými detaily – například ovladače klimatizace mají tvar matky. S BRZ je největší zábava, když udržíte ručičku otáčkoměru mezi pětčkou a sedmičkou.





Spoiler na zádi je decentní, ale aerodynamicky funkční. Zadní sedačky vypadají lákavě, jsou dokonce pohodlné, vzhledem k omezenému prostoru to ale vzhledu na delší cesty není. Na poměry kupé nabízí BRZ velký a praktický zavazadelník.



Aby zůstalo alespoň něco málo z pověstné přilnavosti a trakce čtyřkolek Subaru, naladili si inženýři podvozek BRZ po svém. Ve srovnání s toyotou dopřáli svému kupátku o 10 % tužší přední odpružení a o 10 % měkčí nastavení vzadu. Zdánlivě nepatrná úprava má zásadní vliv na rozložení hmotnosti v zatáčkách. Kdo už měl nějaký ten sporták v ruce a vypěstoval si potřebný cit, rozdíl skutečně pozná. Zatímco toyotě utíká zadek do driftu, sotva si pomyslíte a lze ji tak označit za hravější, subaru drží o něco déle ve stopě a nese tak jistý odkaz na stabilitu subaráckých čtyřkolek. To ale samozřejmě nemění nic na faktu, že utrhnout zadní kola do rozevlátého smyku je stále velmi snadné a zábavné. Pneumatiky mají za tímto účelem rozumný rozměr 215/45 R17, který přehnaně nelepí k asfaltu, a když zbrousíte vzorek, přezutí vás nezruinuje. O to u BRZ od samého začátku jde – dostupná hračka s příznivými provozními náklady, navíc vhodná pro každodenní používání. Kupátko je totiž příjemně prostorné a pohodlné, dobře vybavené, a když na to přijde, odveze vzadu další dva cestující. Pravda, moc pohodlí nečekejte, ale ta možnost tu zkrátka je.

Co nás opravdu dostává, je promyšlenost celého konceptu. Má to být auto na dovádění v zatáčkách nebo na okruhu, tak se tomu vše podřídilo. Kde se kolem opíráme o dveře a středový tunel, hýčká nás měkké čalounění. Abychom si v serpentínách neomlátili loket, nepřekáží mezi sedačkami opěrka. Pozice za volantem je dokonalá, výhled na všechny potřebné orientační body karoserie bezchybný. A aby toho nebylo málo, zavazadlový prostor je navržený přesně na míru čtyř obutých ráfků a závodní helmy – to když vyrazíte driftovat.

Navíc základní cena 709 000 Kč, respektive 809 000 Kč v námi testované výbavě Sport, vyznívá při dnešních poměrech na trhu lákavě. Pro zastánce tradičního způsobu sportovní jízdy v tuto chvíli povídání končí, těm méně konzervativním ještě doplníme informaci, že se Subaru BRZ prodává také s automatickou převodovkou. Stojí o 40 000 Kč víc, samozřejmě má pádla pod volantem a i když to možná není úplně ono, jízda s ní má také něco do sebe. Řadí bleskově za doprovodu efektního meziplynu a když se s ní sžijete, začne vás i solidně bavit.

inzerce



miluji Evu!
Eda
...ale nestíhám!



Jako
vždy!
U hodin

CLV

info@timeservice.cz

www.timeservice.cz