

plašila se kladiiva

ák BRZ je důkazem, že Subaru nezapomnělo dělat krásná auta.



aru měl člověk vždycky pocit, že to někdy by auto zkonstruoval někdo jiný. V poslední době ale jako by se designové značky začali hromadit inženýři původní konstrukce považují za předimenzované.

čího konfekčního období se se značně vymyká. Tady se kreslí nepoddajná převodovka, ní (elektrický posilovač!), tuhé ktery by ustál snad i klopýtnutí

vně – v BRZ dokonale fungují propojení řidiče se strojem. Svéjškou známý i z nejlépejších vozů. Dnes výsada BRZ.

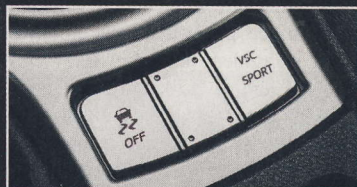
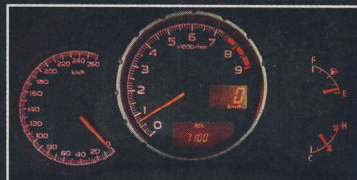
nejm je tady fakt, který by se čít proti BRZ jakožto představitel filozofie Subaru – tedy pozadí zadních kol. Když však poprvé stabilizaci a i na suchém asfaltu krásně plynulý smyk, o chybnou přední nápravu přestane uvažovat.

samotnému driftovali. Vypnutí je podmínkou, i ve sportovním se systém chová příliš a BRZ krotí zbytečně veheřně od Subaru rozhodíte až kaci všech elektronických us. Potom se ale akce povede a překvapivě snadno. Jak jsme i na dokonale suchém, kvalitním. BRZ pošle zadek dopře-

du. Na jednu věc však musíte pamatovat – k dispozici máte relativně omezený příděl newtonmetrů. Točivý moment 205 N.m logicky nestačí na to, aby se subaru dalo za každé situace řídit jenom plynem. Je dobré najít si limit, kde si newtonmetry se zadními koly poradí. A pak je BRZ domestikované. Možná vás ještě napadne, že by se hodilo přímější řízení. Občas jsme v zatáčkách dost ručkovali.

K nakousnutímu „problému“ jistých hranic atmosférického čtyřválece. Na internetu najdete nejrůznější kity na zvýšení výkonu. Je toho třeba? My říkáme ne. Cokoliv víc než 147 kW a 205 N.m by BRZ zrychlilo v přímce, pro jízdu v zatáčkách by však podle nás šlo o samoučelnou demonstraci síly. Dvoulitru s protiběžnými písty si totiž mimo jiné vážíme také pro průzračný charakter, na řidiče v žádném pásmu nečihá nepředvídatelný newtonmetrový skok. Při rychlé jízdě se velmi rychle naučíte používat otáčky mezi pěti až sedmi tisíci, klidné přemístování potom není spojeno se škubáním v hluchých místech. Boxer zachovává rozvážený a zcela použitelný přístup i ve 2000 otáčkách.

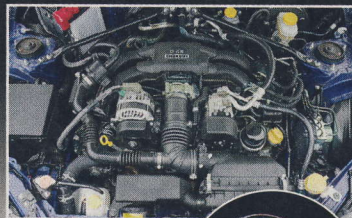
Nedávno jsem někde četl, že ze současných vozů se youngtimery nikdy nestanou. Ze Subaru BRZ je však youngtimer už teď.



Na přístrojové desce svítí vše červeně, až na zelené rádio... Člověk sem tam narazí na lacinější detail, sportovní režim stabilizace zasahuje zbytečně brzo.

I v BRZ díky objemu kufru 243 litrů něco převezete. Vstup je samozřejmě velmi skromný.

I s vysokootáčkovým dvojlitrem se dá jezdit za osm litrů. A celkem svižně.



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec s protiběžnými písty. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Pohon zadních kol. Šestistupňová přímo řazená převodovka. Zdvihový objem **1998 cm³**. Výkon **147 kW** při 7000 ot./min, točivý moment **205 N.m** při 6400-6600 ot./min. Nejvyšší rychlost **230 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **7,6 s**. Spotřeba město/mimo město 10,4/6,4/ /100 km. Emise CO₂ 181 g/km.

Kombinovaná spotřeba 7,8 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2570 mm**. Délka x šířka x výška **4240 x 1775 x 1285 mm**. Provozní/úžitelná hmotnost 1305/365 kg. Objem palivové nádrže 50 l. Pneu a kola 215/45 R17.

Objem kufru 243 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let, na lak 3 roky, 12 let na neprozrazení karoserie. Cena testovaného provedení **821 000 Kč** (metalíza 12 000 Kč).

Základní cena 809 000 Kč

KONKURENTI

Audi TT 2.0 TFSI/155 kW	946 800 Kč
BMW 120i/125 kW	747 500 Kč
Hyundai Genesis 2.0 TCI/202 kW	849 990 Kč
Peugeot RCZ 1.6 16V THP/147 kW	668 500 Kč*
VW Scirocco 2.0 TSI/155 kW Sport	606 900 Kč

* Akční cena

HODNOCENÍ

- +** Jistá, zábavná, nezákladná jízda
- Perfektně naladěný posilovač řízení
- Přesné řazení
- Výborná pozice za volantem
- Dostatečný výkon, slušná spotřeba
- Lacinější detaily v interiéru
- Malá nádrž

cenové porovnání

Kdyby se náhodou někdo mezi identickou Toyotou GT86 a Subaru BRZ nerozhodoval podle náklonnosti k jedné ze značek, nabízíme cenové srovnání. Subaru sice začíná na částce 709 000 Kč, jde však o verzi bez samosvorného diferenciálu, s jiným stálým převodem, podvozkem s větší světlou výškou a chudší výbavou. Aby BRZ mohlo plně konkurovat toyotě, musí povýšit na verzi Sport za 809 000 Kč. A to jsou už skoro na chlup stejné peníze jako u GT86. Toyota však pořád argumentuje o něco lepší výbavou (kožené sedačky v ceně, možnost přikoupit si navigaci). Subaru ale umí nabídnout pětiletou záruku.