



Jak je možné, že značka, kterou proslavily nejlíp fungující 4x4 pohony, může postavit tak dobré auto s náhonem jen na zadek? Ta otázka mi vrtala hlavou prvních několik minut tohoto testu. Pak ale převládly emoce a čistá radost z jízdy...

Kupé BRZ je společným dílem Fuji Heavy Industries a Toyota Motor Corporation, kdy ten první dodal motor a podvozek, druhý zase šasi. A spolupráce to musela být nadmíru vzrušující, protože

KDYŽ SE DÍLO PODAŘÍ

výsledek opravdu stojí za to. BRZ nebo GT86 od Toyoty v sobě kloubí ty nejlepší vlastnosti automobilového světa, na které se v současné masové produkci už dávno zapomělo. Žádný aktuální našlápnutý hatchback vám nedá ani polovinu toho, co tohle kupé při podobné cenovce, na trhu už zřejmě ani není podobně vybroušený atmosférický motor téhle velikosti.

Hi rev, hi tech

Díky zástavbě plochého dvoulitru typu boxer navíc ještě se sníženou olejovou vanou se BRZ chlubí nejen jedním z nejnižších těžišť (jeho 460 mm odpovídá špičkovým supersportům), zároveň bylo možné použít velmi nízký profil příděl a snížit tak aerodynamický odpor na minimum (totiž i sací potrubí je tu například o 65 mm nižší než u dvoulitru v Impreze a nižší jsou i výfukové svody). Také díky

kompletně zakrytému podvozku dosahuje koeficient aerodynamického odporu vzduchu hodnoty $C_d=0,27$. Podélné uložení motoru zase symetricky rozkládá hmotu kolem osy vozu a vyvážení tak opět překonává jakýkoliv vůz s příčně uloženým motorem.

Dvoulitrový boxer vznikl pouze pro potřeby nového sportovního kupé – jeho základem je třetí generace plochých motorů řady FB, má ale specifické parametry



Model BRZ se nepodobá ničemu dalšímu z produkce Subaru...



Ani zezadu... Prostě Breakin' RuleZ!

– například vrtání i zdvih o hodnotách 86 mm pro maximální ochotu k vytáčení – červené pole otáčkoměru tak začíná až na 7400 ot./min. Ze spolupráce s Toyota vytěžil boxer systém vstříkování D-4S, tj. přímé vstříkování do válce a přidavné nepřímé do sacího potrubí. Sání tu má navíc o celých 20% nižší sací odpory než u běžného dvoulitru Subaru. K tomu se ještě přidává variabilní systém časování sacích i výfukových ventilů (AVCS). Spolu s vysokou kompresí (12,5:1) se podařilo dosáhnout vysokého litrového výkonu na úrovni 100 koní.

Při čtení výkonových parametrů pak při pohledu do ceníku překvapí možnost volby automatické převodovky, standardem je manuální šestiválc. Automat ovšem přidává řazení páčkami pod volantem a umí i automatické meziplny, váží jen o 23 kg víc. Pro vyšší výbavu Sport je standardem i samosvorný zadní diferenciál Torsen.

Podvozek vychází také z konstrukce Subaru – vpředu pracují modifikované vzpěry McPherson z WRX STI, vzadu bylo dolaďeno lichoběžníkové uložení. Řízení dostává rychlý převodový poměr 12,5:1 a vše bylo osazeno tužšími komponenty.

Pro dva

Konec teoretizování, tohle auto vyloženě vybízí ke svezení. Kokpit z dílen Toyoty



BRZ je rychlé auto, nejvíc vás ale strhne svým projevem a jídními vlastnostmi

vítá řidiče sportovní atmosférou a technokratickým designem. Černá barva kontrastuje s červeným obšitím a stříbrnými panely. V našem případě se auto startuje tlačítkem na středovém panelu, kde kromě něj tu sídlí baterie ovladačů parádně zpracovaných do tvaru přepínačů umocňujících sportovního ducha. Kapliče dominuje velký otáčkoměr s vloženým displejem rychloměru i počítáče, tradiční tachometr je ale hned vedle i v analogovém pojetí. Za krátkou řadicí pákou najdete tlačítka pro vypnutí kontroly

trakce a deaktivace stabilizace. Ve středové konzoli je dost místa pro drobnosti, chybí ovšem loketní opěrka, kterou byste zejména při delších cestách rozhodně uvítali. Snad taky rádio by si BRZ zasloužilo o generaci modernější...

Uspořádání 2+2 znamená, že dozadu si prostě nikdo nesedne, a když, tak se ho zase brzo zbavíte. Přínosnější je spíš možnost sklopení zadních opěradel a prodloužení kufru. Ten má základní objem 243 litrů, takže nákup si taky odvezete. Bude

to ale to poslední, na co budete myslet při řízení BRZ...

Nirvána

Motor s protiběžnými písty má svá specifika a hlavně i specifický zvuk. Je výrazně temnější než u řadového motoru a ve vyšších otáčkách se mění v syté bručení. A vysoké otáčky tenhle dvoulitr prostě miluje. Těžko soudit, proč se na takovou hravost nedostanou i jiné atmosférické motory současně produkce, neumí to ani ty přepřňované. BRZ ukazuje na několika metrech, jak moc příjemný může být dobře postavený „nefoukaný“ motor od Subaru a je škoda, že se takový zatím nedostal třeba i do Imprezy, byla

