

Pojďte si hrát

m motor **PRVNÍ TEST**



TECHNICKÉ ÚDAJE	SUBARU
Motor	benzín
Zdvihový objem	1998 cm ³
Konfigurace	F4, 16v
Výkon	200 k při 7000 min ⁻¹
Točivý moment	205 Nm při 6400-6600 min ⁻¹
Pohon	zadní
Převodovka	6MT
Délka x šířka x výška	424 x 178 x 132 cm
Rozvor	257 cm
Hmotnost/zatížení	1318/352 kg
Objem kufru (min./max.)	243/330 l
Objem nádrže	50 l
Rozměr pneumatik	215/45 R17
VÝKONY	
Max. rychlost	226 km/h
0-100 km/h	7,6 s
Spotřeba paliva* (výrobce)	10,4/6,3/7,8
Spotřeba paliva* (v testu)	11,2/7,5/8,6
CENA	814 000 Kč

* město/mimo město/kombinovaná [l/100 km]

BRZ má za sebou velkou modernizaci, která na první pohled kromě diodových světlometů není moc patrná. Co se ještě změnilo?

Modernizaci malého kupé BRZ pro modelový rok 2017 bychom mohli mluvit dlouze a krásně. Subaru totiž nevyměnilo pouze koberečky, čalounění a světla (i když i na ta došlo a společně s novými koly jsou hlavním rozpoznávacím znamením faceliftu), ale především rozsáhle a komplexním způsobem přepracovalo většinu konstrukčních skupin včetně podvozku, bezpečnostních systémů a motoru.

Výčet změn by byl opravdu dlouhý, takže bychom mohli vypíchnout asi jen jednu věc, která nás trochu mrzí. Přestože pohonná jednotka zvýšila svůj výkon na 205 koní, tohle provedení zůstalo vyhrazeno pouze pro Japonsko a Spojené státy, zatímco evropská verze dvoulitrového atmosférického čtyřválcového nadále produkuje původních 200 koní.

Možná si řeknete, že jde o zanedbatelný rozdíl – a ve výsledku tomu tak možná i je. Kdo se ale s tímto lehounkým autem jednou svezl, ví, že pár koní navíc by mu jistě neublížilo, ačkoli BRZ a jeho pokrevní dvojče GT86 od Toyoty nikdy nebylo o syrových výkonech.

Primárním cílem vždy byla a bude řídicí přitažlivost – a ta malému Subaru zůstala nadále měrou vrchovatou. Automobilka použila nové tlumiče Sachs a tomu přizpůsobila také kalibraci pružin i uložení závěsů, BRZ se ale zásadně jinak nechová. Zdá se být nepatrně poddajnější, závěsy se ještě lépe vypořádávají i s ostrými zlomy, hravost tomu všemu ale nechybí, tak jako kdysi.

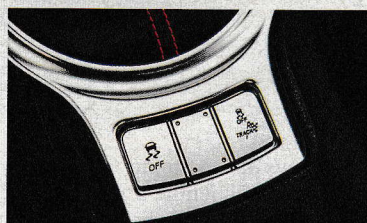
Subaru poprvé použilo víceúrovňově odpojitelnou stabilizaci, takže si zatáčky můžete dávat lehkým utážením stopy, nepatrným „smýčkem“, a pokud si troufáte, tak i mnohem rozevlátějším

stylem. Jde to. A velmi snadno. BRZ je totiž velmi, velmi hodné. Zadní a vlastně i ty přední obyčejné gumičky zase nemají tak moc přilnavosti, aby dlouho odolávaly, i když stojí za to připomenout, že nedotáčivost tohle auto bez hrubých řídicích chyb prakticky nezná.

Za zmínku asi ještě stojí nový displej přístrojového panelu, vylepšené multimediální rozhraní, na to ale Subaru BRZ nejezdí. Tohle je zkratka kus techniky, který má svůj daný cíl jasný a platí pro něj tak trochu parafráze oné letité reklamy – když miluješ řízení, není co řešit...



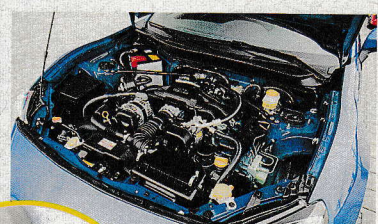
Před řídicím se objevil nový volant a na přístrojovém panelu přibyl displej zobrazující různé parametry motoru.



Stabilizace nyní nabízí čtyři různé režimy a pochopitelně ji pořád můžete i zcela vypnout.



Odezva dotykového displeje by mohla být nepatrně rychlejší.



Motor má za sebou pár změn, výkon 200 koní ale zůstal.



Součástí změn pro modelový rok 2017 jsou nová zadní světla i přepracovaný spoiler na víku kufru.

m SHRNUTI

- + Nadále fantasticky ovladatelný vůz, skvělá pozice za volantem, odezva čtyřválcového na plyn
- Kola pořád zapadlá v blatnících, nepatrně silnější motor do Evropy nedorazil

Na sportovní auto není BRZ obzvlášť rychlé, ale pořád jde o jedno z nejzábavnějších aut na trhu a v poměru k ceně téměř nemá konkurenci.