

# Test: Subaru BRZ 2.0 AT



Svět je plný velmi rychlých aut. Při vši té rychlosti se však zapomnělo na jednu zásadní vlastnost, která by měla každé auto, označované jako sportovní, doprovázet. Řeč je o schopnosti zprostředkovávat zážitky. Zatímco mnoho aut umí bez zadýchání dosahovat rychlostí okolo 200 km/h, velmi pečlivě bychom vybrali těch několik, která nás umí bavit i bez toho, aby byla přehnaně rychlá. Ona vlastně nemusí být ani tak rychlá, musí být jen a pouze „řidičská“.

Když se před pár lety oznámilo, že Toyota spojila síly se Subaru, aby společně vykouzlili opravdu sportovní auto, svět byl vzhůru nohama. Dva japonské giganty reprezentující věhlasnou sportovní historii a tradici na jedné straně, technickou vyspělost a historii sportovních modelů na straně druhé. Zatímco Toyota pojmenovala svojí verzi GT86 a navázala tak na legendární „hachi-roku“ tedy AE-86 vyráběnou jako Trueno a Levin, Subaru zvolilo název BRZ. Trojice písmen zdánlivě bez významu v sobě však ukrývá podstatu a uspořádání celého vozu, je to totiž zkratka pro Boxer Rear-wheel drive Zenith.

A o tom to celé je. Motor vpředu, dvoulitrový boxer o výkonu rovných 200 koní, pohání zadní kola, spojená se samosvorným diferenciálem. A uprostřed toho všeho je trošku netradičně šestistupňová samočinná převodovka s hydrodynamickým měničem. Že je to svatokrádež? Ale kdeže, jak uvidíte záhy, není vše tak černé, jak se může zdát.

Ještě než jsem nasedl a nastartoval, celý vůz jsem s obdivem obešel. Na BRZ je prostě radost pohledět a rozhodně nebudete jediný, kdo bude koukat. Malé modré kupé má pouze 4 240 mm na délku a 1 775 mm na šířku. Výborně, proč by měl mít sportovní vůz víc. Koneckonců nikdo nechce zažívat nepříjemné situace s autem v protisměru, situované na úzké okresky. Ostře střížené hrany doplňuje ještě sada doplňků, nesoucí dobře známé označení STI. Jedná se o odtrhovou hranu zadního křídla, boční spojler zadního nárazníku, nástavce prahů a spojler předního nárazníku. Zejména dokoupení posledního zmíněného doporučuji dvakrát promyslet. Vzhled je sice jedinečný, ale výška, ve které se lišta nachází, větší problémy.



Konečně tedy usedám dovnitř. Dobrá, usednout by se možná hodilo nahradit výrazem upadnout. Mé pozadí spočívá ve sportovní sedačce pocitově až na asfaltu pode mnou, nohy směřují kamsi daleko dopředu k pedálům. Volant po ruce, blízko u sebe. Rychlé porozhlédnutí po interiéru napoví, že priority byly během konstruování vozu někde úplně jinde. Vše vypadá jednoduše, účelně, přesto však nenastává pocit, že by se jednalo o narychlo polepené plastové vylitky. Zpracování je na důstojné úrovni a materiály nejsou vůbec špatné. Před řidičem se nachází především velký otáčkoměr, rychloměr se jako ta méně podstatná část krčí v rohu. Po dobu jízdy budete stejně koukat jen na ten digitální, umístěný u otáčkoměru. Jestli je tu něco, co vysloveně nepůsobí dobře, pak je to bezesporu panel rádia. Historický úkaz sídlí uprostřed palubní desky a zelené podsvícení jeho jednořádkového displeje příliš nezapadá ke zbytku, který je podsvícený oranžově. Funkčně však zcela bez výhrad.

Tisknu tlačítko pod panelem klimatizace a motor za zlostného zavrčení naskakuje. Při zvýšeném studeném volnoběhu zní hutně a dunivě. Standardem tento zvuk tak úplně není. U námi testovaného vozu totiž výfukové plyny proudí skrze nerezový tlumič od STI a následně se linou ven dvojicí obřích koncovek o průměru 114 mm. Zmínil jsem, jak dobře vypadají? Ne? Tak vypadají zatraceně dobře. První zařazení D na voliči a rozjezd. Převodovka už po prvních metrech rozptyluje obavy z chování měniče. Ten je okamžitě uzamčen a během jízdy o něm ani nevíte. Řazení je rychlé, stejně jako reakce na pádla pod volantem. Jak je u Subaru zvykem, mluvit do řazení můžete začít kdykoliv, manuální režim se sám ukončí, jakmile to bude vhodné a uprostřed manévru se s vámi převodovka nezačne dohadovat.

Konečně mimo město a tím pádem příležitost vidět, co BRZ dovede. Teprve zde se naplno projeví spárování motoru a převodovky. Ta si je vědoma toho, že motor v oblasti točivého momentu v nízkých otáčkách příliš nevyčníká a už při letmém pohledu na plyn reaguje skříň







podřazením. Vše probíhá velmi rychle a samozřejmě s možností, vzít věci do vlastních rukou. BRZ rozhodně nedostatkem výkonu netrpí, je však potřeba si pro něj zajít do vysokých otáček. Teprve v rozmezí pěti a sedmi tisíc plochý dvoulitr předvede, co se v něm ukrývá a vůz zrychluje s velmi pěknou dynamikou, danou i nízkou hmotností, čítající 1364 kilogramů. O kousek živěji by se však BRZ chovalo s manuální převodovkou, která má kratší zpřevodování. Útěchou za to delší budiž alespoň velmi nízké otáčky, dosahované při dálničních rychlostech. 2500 otáček při 130 km/h se u sportovního vozu jen tak nevidí.

Konečně se však přesouváme tam, kde to společnému produktu Toyota a Subaru sluší nejvíc. Okresky, a čím klikatější, tím lepší. Zde BRZ předvádí ten pravý koncert. Náklony karoserie jsou díky extrémně nízkému těžišti zcela minimální i bez přehnaně tvrdých tlumičů. Auto na nerovnostech neodsakuje a podvozek je spolu s řízením dokonale čitelný. Už po několika prvních zatáčkách se dostává naprostá řidičská euforie. Vůz v oblouku hbitě reaguje na povel plynem, na limitu může přijít i lehká nedotáčivost, ale stačí lehce povolit a navýšená hmotnost na předku utáhne auto k apexu. Když už něco ujede, je to samozřejmě záď, která předvede čitelně a plynule přicházející uklouznutí. Ani tady se přitom není třeba strachovat, lehké kontra volantem a BRZ pokračuje svojí show za plné stability.

Už od prvního uvedení na trh, či dokonce ještě před ním, klade si laická i odborná veřejnost jednoduchou otázku. Bude to driftovat? Samozřejmě že ano, jen Subaru přenechalo tuto výsadu ve větší míře Toyotě, která je tvrdší na předku a měkčí na zadku. BRZ je na tlumičích nastaveno opačně a navíc se na testovaném kusu nachází kompletní zadní náprava od STI, vybavená pevným uložením a výztuhou do karoserie. Zatímco za sucha vyžaduje driftování spíše pokročilé techniky a na jednoduché utrnutí zadku plynem chybí skokový přísun točivého momentu, za deště je situace docela jiná. Teprve v poslední den testování se dostal vytoužený déšť a s ním mokré silnice. A právě tehdy se Subaru začalo klouzat, jako by se nechumelilo. Skoro každé přidání plynu vetovalo BRZ utržením zádě, opět zcela poklidným a kontrolovatelným.

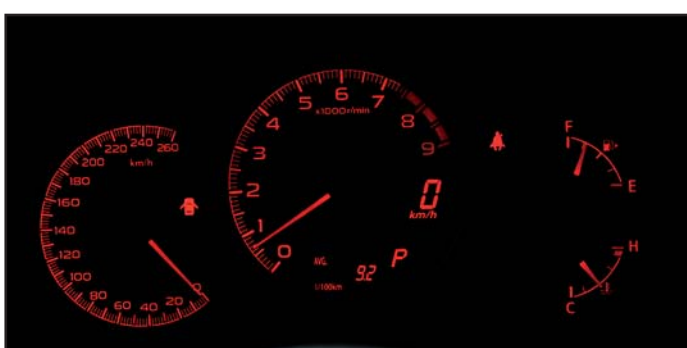
V celkovém ohlednutí je BRZ vůz, který jsem si naprosto zamiloval. Co do rychlosti v přímce, určitě by pomohla kratší manuální převodovka nebo pár koníků navíc, ale dojde-li na zatáčky, bude co do zábavnosti horko těžko hledat konkurenci. Samozřejmě, že existují i extrémnější vozy v podobě Caterhamu, moderních Lotusů, KTM a dalších, ty jsou ovšem buďto nedostupné nebo na rozdíl od Subaru zcela nepraktické a nepoužitelné například v zimě. A ruku na srdce, zima a sníh vás bude v BRZ bavit opravdu hodně.

Když už jsem natukl tu praktičnost, není to úplně špatné, ale ani úplně dobré. Na zadní sedadla je lepší rovnou zapomenout. V nouzi tam lze usadit třetí osobu za spolujezdce, ale dál než pár desítek kilometrů to bude utrpením. Kufr má objem 243 litrů a je přístupný skrze mřížové víko. Snad by někoho mohlo víc zajímat to, že ještě jedny zadní guma na okruh při sklopených sedačkách pobere.

No a konečně nějaká poslední čísla na závěr, týkající se spotřeby a ceny. Během testovacího týdne, zhruba 90 litrů projetého benzínu a nájezdu přes 1000 kilometrů, čítala spotřeba velmi milých devět litrů na sto







kilometrů, na delší jízdy klidně až o litr a půl méně. A cena? Za vyšší výbavu Sport, která vedle prvků výbavy jako jsou větší kola, startování tlačítkem nebo duální automatická klimatizace, nabídne hlavně samosvorný diferenciál, zaplatíme 809 tisíc. Za automatickou převodovku dalších 40, za modrou metalízu 12 a konečně celkem 100.268 korun za doplňky z dílen STI. Suma sumárum za testovaný kus tedy 961.268 korun. To sice není málo, ale těžko nabídně nějaký vůz v této cenové relaci větší zábavu.

#### Plusy:

- točivý motor
- vyladěný a čitelný podvozek
- reakce převodovky
- vnější design
- tuhé a komunikativní řízení



#### Mínusy:

- praktičnost
- delší zřevodování automatu



*foto&text Dominik Valášek*



#### Technická data • Subaru BRZ 2.0 AT

##### Motor:

Typ motoru: ..... přeplňovaný, zážehový  
 Válec / ventily na válec: ..... 4 / 4  
 Zdvihový objem (cm): ..... 1998  
 Nejvyšší výkon (kW / ot/min): ..... 147 / 7000  
 Nejvyšší toč. moment (Nm / ot/min): 205 / 6400

##### Provozní vlastnosti:

Maximální rychlost (km/h): ..... 210  
 Zrychlení 0 - 100 km/h (s): ..... 8.2  
 Spotřeba - město/mimo/kombi (l/100 km):  
 9,5 / 7,5 / 9,0

##### Rozměry a hmotnosti:

Zavaz. prostor: ..... 243  
 Objem nádrže: ..... 50  
 Pohotovostní hmotnost (kg): ..... 1364  
 Délka (mm): ..... 4240