



SUBARU BRZ

## Nejen pro beznohé

Jak moc se změní charakter BRZ, když má jen dva pedály? **RICHARD HEŘMICH**

**H**ravá lehká zadokolka se samosvorem a automatem? Uá! Ale než začnete shánět svícenou vodu a vymítače ďábla, přečtěte si, jak ve skutečnosti jezdí. Jedním slovem – parádně, pořád je to ten starý dobrý BRZ se svojí vrozenou hravostí a lehkonohostí. I když tento kousek byl ještě o něco lepší, protože dostal plnou nálož značkových dílů STI, které oficiálně seženete u Subaru. Flexibilní výztuha podvozku, zadní ramena s unibalem, rozpěrná tyč, k tomu sada spoilerů vpředu, vzadu a po stranách plus odtrhová hrana zadního křídla a lauf s koncovkami o průměru 114 mm – žádná z těchto věcí nestojí více než 17,5 tisíce. Doplnky karoserie dělají z BRZ ještě větší magnet pro oči, ale zpoza volantu budete mít největší radost z podvozkových dílů. Nájezdy do zatáček jsou ostřejší, celé auto mnohem lépe sedí a reaguje na vaše povely s větší ochotou. Naladění elektrického posilovače patří do podobné ligy jako systém od Porsche – řízení je ostré, citlivé,



### VERDIKT

Skvělé řidičské kupé s ještě lepším podvozkem od STI. Automat není pro každého, ale svůj smysl má.

8/10

krásně progresivní. Pokud jste zvyklí na turbozátaň, první sešlápnutí plynu vás zklame – síla přichází až v nějakých pěti tisících otáčkách a nad nimi se musíte držet. Zapomeňte na kecý internetových diskutérů, že BRZ nemá výkon – těch 200 koní je víc než adekvátních k podvozku a dostupné přilnavosti, auto je promyšlené komplexně a ani jeden z jeho prvků nepřevyšuje ten druhý. Na suchém asfaltu není úplně snadné utrhnout zadní kola, ale pakliže se tak stane, smyk přichází plynule a kontrolovatelně. A na mokru je s BRZ neskutečná psina, nekousne ani méně zkušeného pilota. A jak je to tedy s tou převodovkou? Řeknu vám, že pokud máte dobrý důvod, proč koupit automat



Ovládací prvky po ruce, řadička jakbysmet.

(chcete BRZ půjčovat manželce, nemáte jednu nohu nebo něco podobného), tak na něm není nic zlého. Jistě, manuál k autu sedí víc a rychlost řazení není taková jako u dvouspojkových převodovek, ale svoji práci odvede. I při agresivnější práci s plynem a brzdami nezmatkuje, neskáče zběsile z kvaltu na kvalt a při normální jízdě včas řadí nahoru, takže s chladnou hlavou můžete jezdit za nějakých sedm až osm litrů. V rámci možností funguje dobře a nekazí výrazněji dojem z jinak extrémně povedeného auta, které je díky kvalitním podvozkovým dílům ještě o chlup lepší. Nadšenec bere manuál, ale nemá důvod tukat si na čelo, pokud potká jiného řidiče v BRZ s automatem.

### SPECIFIKACE

1998 cm<sup>3</sup>, čtyřválec, pohon zadních kol, 200 koní, 205 Nm, 7,1 l/100 km, 164 g/km CO<sub>2</sub>, 0-100 km/h za 8,2 s, 250 km/h, 1328 kg, 849 000 Kč