



# TISÍC MALÝCH ZMĚN

Subaru BRZ modelového roku 2017 přichází v modernizované podobě. Řada detailních změn přinesla významná zlepšení v mnoha ohledech.

PETR HANKE

Foto: Martin Sznepka

**S**ubaru BRZ je v prodeji od roku 2012, a tak příchod modernizované verze na sklonku roku 2016 nebyl překvapením. Opět se omlazení dotkla nejen tohoto modelu, ale také sesterské Toyoty GT86 (viz AR 3/17). Aktualizace této modelové řady šla přesně v japonském stylu. Různé modifikace byly provedeny takřka na všech technických skupinách. A tak, i když výkon motoru a většina technických parametrů zůstala v evropských verzích zachována, jízdní projev modernizovaného provedení je ve srovnání s předchůdcem jednoznačně rozlišitelný. Na první pohled jsou patrné spíše kosmetické změny přední a zadní části karoserie.

**Multifunkční volant, multimediální systém, ovladače ventilace a hodnotnější čalounění – to jsou hlavní změny stále spartánsky působícího interiéru**



Vpředu je použit nově tvarovaný nárazník s modifikovanou spodní hranou, omezující množství vzduchu proudícího pod vůz. Zcela nové jsou hlavní světlomety, nyní kompletně využívající technologii LED, a jejich světla pro denní svícení mají tvar písmene C – BRZ je prvním modelem Subaru, kde je tento druh světelných zdrojů použit výhradně. Uhlazen byl také design zadní části. Zde došlo k největším změnám na spoileru, jenž není prodloužením víka zavazadlového prostoru, ale





**Stabilizační systém VDC má tři režimy (zapnuto, Track a vypnuto) a vyznačuje se mnohem lepším naladěním**

vzduch jej může nyní obtékat i ze spodní strany. Hliníkový spoiler (dříve plastový) je standardně lakovaný černou barvou a optimalizuje aerodynamické vlastnosti. Zadní skupinové svítlny taktéž kompletně využívají LED a vyznačují se nově pojatým designem. Omlazení vzhledu podtrhují i kola s novým designem. Zkoušený vůz na fotografiích je vybaven odlehčenými koly OZ Racing Alleggerita HLT.

Koncepce 2+2místného kupé s vpředu podélně uloženým plochým čtyřválcem boxer a pohonem zadních kol zůstala zachována, stejně jako mimořádně nízko umístěné těžiště (jen 460 mm nad zemí). Automobilka provedla drobná vyztužení skeletu karoserie, a to konkrétně v oblasti středového tunelu a horního uložení zadních tlumičů, nově jsou řešené také úchyty horních šikmých vzpěr v motorovém prostoru. Se zvýšením tuhosti karoserie souvisejí rovněž úpravy na podvozku. Vpředu jsou stále trojúhelníková spodní ramena a vzpěry McPherson, jimž vzadu sekunduje víceprvkové zavěšení s dvojitými příčnými rameny, do detailů bylo upraveno celkové nastavení. Došlo ke změnám tuhosti různých silentbloků a zejména potom k použití nových tlumičů Showa s přizpůsobenou charakteristikou pružin. Vše doplňuje zadní stabilizátor se zvětšeným průměrem. Zesíleno bylo přední uložení diferenciálu v nápravnici. Na některých trzích jsou nyní volitelně k dispozici sportovní tlumiče Sachs kombinované s výkonnější brzdovou soustavou Brembo. Mezi další změny patří například úprava řešení podběhů, stejně jako doplnění podlahy vozu rozměrnějšími a účinnějšími tlumícími prvky. Výsledkem je citelné snížení vnitřní hlučnosti, a tím příjemnější dálniční cestování.

Subaru přistoupilo k modifikacím motoru teritoriálně. Bohužel Evropy se týká z důvodu přísných emisních předpisů nejméně změn. Mezi nejvýznamnější modifikace dvoulitrového boxeru FA20 patří zejména zvětšení tuhosti bloku v oblasti uložení klíkového hřídele. Jsou použity nové ventily s hladším dřikem pro snížení tření. Zesíleno bylo také uložení vačkových hřídelů. Vačka pro pohon účinnějšího palivového čerpadla (Denso) na jednom z vačkových hřídelů má nyní menší profil. Výsledkem je



**Zadní spoiler již nemá podobu odtrhové hrany, ale vzduch ho obtéká i zespoda**



**V hlavních přístrojích je umístěn displej, zobrazující kromě rychlosti také teploty chladicí kapaliny a oleje, zrychlení (na fotografii), data palubního počítače a další informace**

celkové snížení pasivních odporů v motoru. Sací trakt dostal novou geometrii s menšími ztrátami a také zvětšený filtr s papírovou vložkou. Upraven byl i materiál a tvar výfuku, jenž by měl lépe odolávat korozi. Evropské verze však nedostaly například zesílené písty, hliníkové sání s větším průměrem ani zvětšené výfukové svody. Zatímco evropská verze si zachovala původní hodnoty výkonu a točivého momentu, provedení pro USA, Austrálii či Japonsko může dosahovat až 152 kW (207 k) a točivého momentu 212 N.m. Stále jsou k dispozici verze se šestistupňovými převodovkami s manuálním nebo samočinným řazením. Manuální skříň do-



**Sedadla s vynikajícím bočním vedením jsou umístěna velmi nízko**

stala zesílený šestý převod. Samosvorný diferenciál Torsen je standardem všech evropských verzí. Modely mimo Evropy s posíleným motorem disponují zkráceným stálým převodem ze 4,1 na 4,3. Výsledkem je zlepšení času potřebného pro zrychlení z 0 na 100 km/h o 0,2 s a v průměrném zrychlení z 80 na 120 km/h o 0,8 s, při snížení nejvyšší rychlosti o 10 km/h. Významnou změnou prošel také stabilizační systém VDC (Vehicle Dynamic Control). Pracuje nyní mnohem jemněji a disponuje režimem Track (nahrazuje Sport předchozí verze), který zasahuje později a dovolí projíždět zatáčky řízeným smykem, a přitom zabrání přetočení vozu.

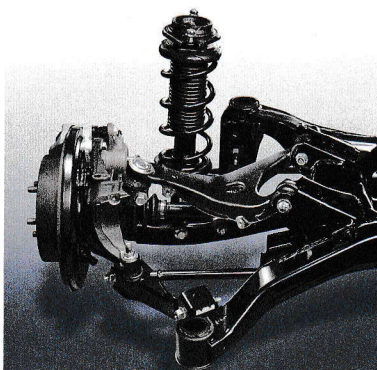


**Nový multimediální systém (displej 6,2") má nyní bluetooth handsfree a dokáže spolupracovat s aplikací Subaru Starlink**

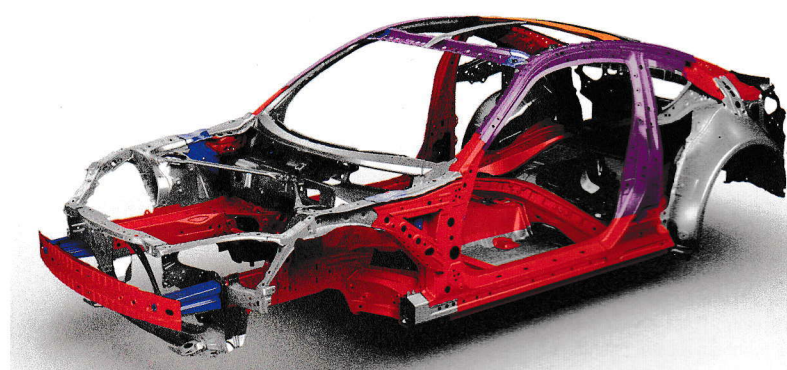


**Tvar karoserie se při modernizaci nezměnil. Nově pojaté jsou ozdobné prvky na bocích a také střešní anténa ve tvaru ploutve**

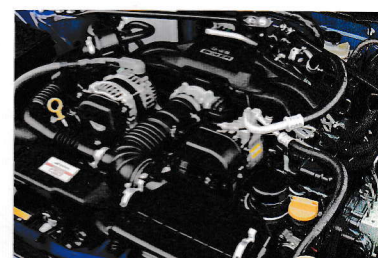
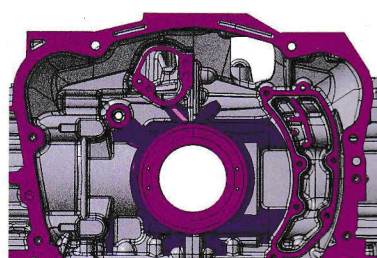




Zadní víceprvkové zavěšení (vlevo). Stejně jako vpředu došlo také zde k úpravám naladění, souvisejícím kromě jiného se zvětšenou tuhostí karoserie (vpravo)



Zadní skupinové svítlny jsou kompletně tvořeny zdroji LED, při nouzovém brzdění se nově rozblíkájí



Motor má kromě jiného zesílený blok, odlehčený rozvodový mechanismus, nové ventily a v neposlední řadě i nový snímač tlaku paliva a palivové čerpadlo Denso

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### MOTOR

Zážehový plochý čtyřválec, uložený podélně nad přední nápravou, blok motoru i hlavy válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V, vačkové hřídele poháněné řetězem, ventily ovládané vahadly s kladkami; přímé a nepřímé vstřikování řízené společně se zapalováním; EU6b; 1998 cm<sup>3</sup> (ø 86,0 x 86,0 mm); 12,5:1; 147 kW (200 kJ/7000 min<sup>-1</sup> a 205 N.m/6400 – 6600 min<sup>-1</sup>).

### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Jednotoučková suchá spojka; plně synchronizovaná šestistupňová převodovka s přímým řazením (3,626 – 2,188 – 1,541 – 1,213 – 1,000 – 0,767 – Z 3,437), alternativně šestistupňová samočinná převodovka Aisin s kapalinovým měničem (3,538 – 2,060 – 1,404 – 1,000 – 0,713 – 0,582 – Z 3,168); stálý převod 4,300. Pohon zadních kol, samosvorný diferenciál Torsen.

### PODVOZEK

Bezrámová konstrukce s pomocnými rámy vpředu a vzadu; přední náprava s trojúhelníkovými příčnými spodními rameny a vzpěrami McPherson, zadní náprava s dvojitými příčnými rameny; pérování vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, vpředu a vzadu příčné zkrutné stabilizátory; provozní brzdy kapalinové s posilovačem, kotoučové s vnitřním chlazením, ø 294/290 mm; ABS/EBD/VDC/TRC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem, celkový převod 13,1:1; kola 7,0J x 17 z lehkých slitin; pneumatiky 215/45 R 17 ET48.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI (v závorkách AT)

Rozvor náprav 2570 mm, rozchod kol 1520/1540 mm; d/š/v 4240/1775/1320 mm; světlá výška 120 (130) mm; provozní hmotnost 1243 (1266) kg, celková hmotnost 1670 (1700) kg; objem zavazadlového prostoru 243 l; objem palivové nádrže 50 l, stopový průměr otáčení 10,8 m.

### PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v závorkách AT)

Největší rychlost 226 (210) km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 7,6 (8,2) s; spotřeba paliva EU 10,4/6,3/7,8 (9,6/5,7/7,1) l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 180 (164) g/km.

### NAMĚŘENÉ HODNOTY

Zrychl. 0 – 60/80/100/120/140/160 km/h 4,0/5,7/8,0/10,6/14,2/18,2 s  
50 – 90/90 – 130 km/h 3,8/5,4 s

**CENA** 814 000 Kč (MT), 854 000 Kč (AT)

Nastavení tohoto režimu je velmi povedené a jistě jej ocení především méně zkušení řidiči. Ti zkušenější si budou plnými doušky užívat neomezené kontroly nad vozem se zcela vypnutým systémem VDC. V tomto režimu nejlépe vyniknout dynamické schopnosti modelu BRZ – jeho ideální vyvážení, situování většiny hmotnosti vozu mezi nápravami a zejména zmiňované nízké těžiště. Automobil velmi ochotně mění směr jízdy, minimálně se naklání a velmi citlivě a přesně reaguje na veškeré řidičovy podněty. Diferenciál Torsen v některých případech (zejména při změnách směru jízdy v řízeném smyku) není nejpředvídatější, nicméně na jeho účinek si lze zvyknout. Automobil je postaven tak, že umožňuje řidiči maximálně intenzivně se zapojit do řízení a vnímat jeho jednotlivé reakce – a to v na dnešní dobu nezvykle intenzivní podobě. Jízdní podmanivost lehkého kupé BRZ je dána také použitím relativně úzkých pneumatik s rozměrem 215/45 R 17.

Subaru BRZ modelového roku 2017 je ve srovnání s původním provedením kultivovanější, a také tišší, současně je i přesněji. Jistě v tom hraje roli též hodnotnější

interiér s nově řešeným čalouněním mnoha povrchů. Uvnitř je největší novinkou použití volantu s menším průměrem, doplněného multifunkčními tlačítky pro ovládání audiosystému a palubního počítače. Právě ten se ukrývá v barevném displeji integrovaném nově do přístrojů před volantem. Zobrazuje nejen obvyklé provozní údaje, ale také teploty chladicí kapaliny a oleje, stopky nebo přetížení. Součástí modernizace je taktéž použití nového audiosystému (místo archaického Fujitsu nově Clarion) s 6,5" dotykovým displejem a možností připojení telefonu s aplikací Subaru Starlink. Jen škoda, že neumí například komunikovat s rozhraním Apple CarPlay, protože potom by mohl disponovat i funkcí navigace, jež není součástí dodávaného multimediálního systému.

I přes mnoho různých detailních vylepšení, která jsou při jízdě jednoznačně cítit a projev vozu vylepšily, zůstává Subaru BRZ stále vozem postaveným pro ryzí zážitky z jízdy. Ve srovnání s jinými sportovními automobily jsou jeho silnou stránkou také nízké provozní náklady a v neposlední řadě i záruka v délce trvání 5 let nebo do ujetí 200 000 kilometrů! ■

