

TEST

ZA VOLANTEM AKTUÁLNÍCH VOZŮ

Subaru BRZ vs. Toyota GT86

Co je podle vás nadčasovost, když před sebou máte dvě technicky stejná kupátka z Japonska s výrazným designem a na první pohled docela obyčejnou technikou? Je to fantastický způsob, jakým tahle auta jezdí! Ten se nikdy neomrzí, ani po faceliftu... Je lepší Subaru, nebo Toyota?

TEXT: PETR HANKE FOTO: MARTIN SZNAPKA



Tahle kupátka s pohonem zadních kol jsou na trhu stále výjimečná. Pro toho, kdo věří, že správné sportovní auto má mít pohon zadních kol, a já do této skupiny také patřím, jsou pomyslnou vstupní branou do tohoto světa právě Subaru BRZ a Toyota GT86. Jsou společným dílem obou japonských automobilů, a zatímco Toyota byla iniciátorem celého projektu, Subaru se z větší části podílelo na vývoji, dodávce hlavních komponentů a od roku 2012 také na výrobě.

Obě tahle auta se již od počátku opírají o základní vlastnosti, jimiž jsou tuhá

karoserie, ideální rozložení hmotnosti a extrémně nízko položené těžiště dané motorem typu boxer. Často jim je vyčítána absence přeplňování, která by jim dodala pádnější „argumentaci“ proti autům typu GTI, R.S. či OPC, ale ukazuje se, že Japonci v tomto případě věděli, co dělají. Postavili auto, které svoji rychlost nedává zadarmo a po řidiči vyžaduje, aby si ji odpracoval správným řazením a soustředěným řízením. Vězte, že když si nastavíte kontrolku řazení na 7000 min⁻¹ a budete se jí snažit poctivě rozsvěcet, budete udiveni, co všechno zažijete a jak rychle budete. Díky tomu, že

jde o atmosférický motor s relativně nízkým točivým momentem, bylo možné použít ne tak dimenzovanou převodovku, kardan, náboje, poloosy a také brzdy. A to snižuje hmotnost a zlepšuje dynamiku. BRZ i GT86 tak váží ani ne jednu a čtvrt tuny, což je v dnešním světě stále docela nízká hodnota na auto vyrobené z cenově dostupných konvenčních materiálů.

Když si vzpomenu na předfaceliftové verze BRZ a GT86, tak rozdíl byly zřejmé. Toyota byla agresivnější a kousavější. Měla totiž tužší naladění vzadu. Zejména na vodě byl člověk v tomto autě při rychlé jízdě ner-

vózn
bylo
bylo
nedo
pobí

O KU
V rán
pomě
určité
připo
je tím
prodě
dotkly



vůznější, stejně jako stroj pod ním. Subaru bylo klidnější, ale přitom jen tak, aby s ním bylo možné bez potíží driftovat a nepůsobilo nedotáčivě. Zkrátka chtělo jen o trochu větší pobídku, ale jinak bylo „hodnější“.

O KUS LEPŠÍ NEŽ DŘÍVE

V rámci modernizace prošla tahle auta poměrně velkými změnami. Na pohled se určitě více změnila Toyota, která svou přídí připomíná otevřenou tlamu sumce. Stále je tím výraznějším z dané dvojice. Subaru prodělalo také proměnu, a i když se změny dotkly celého předku, nejvíce jsou patrné

po stranách spodní části nárazníku. Obě auta dostala skvěle svítící LED světlomety, i když jejich design se liší. Na zádi je nyní použit jiný spoiler, který je údajně účinnější a byl oddělen od těla karoserie.

Uvnitř je největší změnou menší a silnější volant s multifunkčními tlačítky, u BRZ konečně solidní audio s Bluetooth hands free a u obou lepší čalounění a displej mezi přístroji. Kromě rádia se obě auta od sebe odlišují v tom, že Toyota umí při jízdě zobrazovat grafiku aktuálního přetížení, zatímco u Subaru (čert ví proč) se toto menu po rozjezdu vypne. Při hodnocení rozdílů je

potřeba uvést ještě klíček, kdy Toyota stále zůstává u původního řešení, zatímco Subaru dostalo modernější.

Obě auta mají na několika místech vyztuženou karoserii a k tomu odpovídající naladění podvozku. Evropské verze zůstaly u stejných parametrů motoru jako dříve, dvoulitrový boxer ale má vyztužený blok, nové ventily, palivové čerpadlo a také kompletní sadu nej-různějších čidel. A výsledek? Proti verzi před faceliftem je znát větší lehkost uvnitř motoru, od středních otáček jde ochotněji za plynem a celkově má přesnější reakce. Motory a stejně tak řazení jsou u obou aut stejné. >>

TEST

ZA VOLANTEM AKTUÁLNÍCH VOZŮ



01



02



03



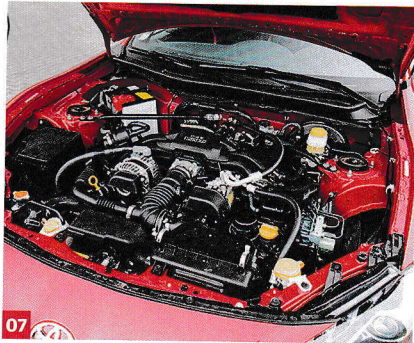
04



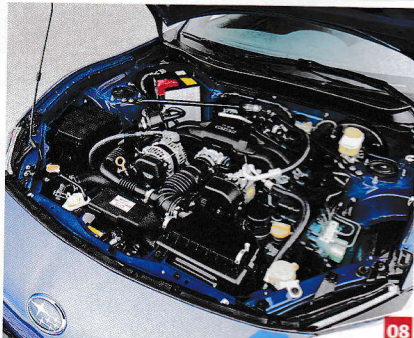
05



06



07



08

01 a 02 Interiéry obou aut se v zásadě neliší. Rozdíl je v dekoračních lištách, čalounění a v rádiu, resp. u Toyoty v navigaci. **03 a 04** Stejně je řešen také nově pojatý displej, vtípně integrovaný do hlavních přístrojů. **05 a 06** Jak BRZ, tak GT86 používá ve světlometech techniku LED. Liší se designem. **07 a 08** Modifikované boxery se lehčeji vytáčejí a stále jsou zapuštěné hluboko mezi předními koly.

PEVNĚJŠÍ A JEMNĚJŠÍ

Určité rozdíly člověk zaznamená na podvozku. V obou případech prošel kompletním přeladěním, včetně výměny silentbloků. Diference ve srovnání s předchozím provedením stejné značky, ale také ty vzájemné, jsou značné. Obě auta jsou celkově jemnější, ale přitom ostřejší na volantu a celkově jsou přesnější. Zdá se, jako by se je automobilky snažily přiblížit předfaceliftovým verzím vybaveným příplatkovými pakety podvozku od STI, resp. TRD. Celkově je znát lepší sladění a vzájemná souhra jednotlivých prvků. Jízda s oběma auty je nezapomenutelným zážitkem, stále vás budou překvapovat nájezdové rychlosti do zatáček a to, jak jemně lze přidáním plynu měnit dynamické rozložení hmotnosti. Když se vám některé z těchto aut dostane do ruky, zkuste si schválně najít hezky klikatou silnici a na ní jezdit několikrát tam a zpátky. Budete překvapeni, jak moc během chvíle zrychlíte a jak se zcela přirozeně naučíte využívat přednosti pohonu zadních kol (ke změření vám pomohou i nové stopky integrované v palubním počítači).

Pro toho, kdo si příliš nevěří, je připravený nově naladěný a především rychlejší systém kontroly stability. Již v režimu On je benevolentnější, ale v nastavení Track s vámi v zatáčkách spolupracuje. Když se naučíte v jeho rámci s autem správně zachá-

zet
O n
vít,
plyn
smý
na v
výje
mát
můž

ZÁL

Mezi
půso
„vpi
se GT
BRZ
tomu
i přes
jistějš
kontr
lépe p
Modre
s lepsi
výbav

MOTOR
F4, 199

HMOTN
1243 kg



zet, dovolí vám i docela velké řízené smyky. O režimu ESP Off asi není potřeba příliš mluvit, ten je ze všech nejlepší... V něm si užijete plynulý přechod z brzdění do přetáčivého smyku, odsazení zádi v zatáčce projížděné na vytočenou „trojku“ nebo prostě drobný výjezdový „smýček“ v situaci, kdy vidíte, že máte prostor. To jsou opojné chvíle, které můžete zažívat pouze v lehké zadokolce.

ZÁLEŽÍ U DVOJČAT NA PENĚŽÍCH?

Mezi testovanými vozy ale byly rozdíly. BRZ působilo ve volantu živěji. Lépe se dokázalo „vpít“ do silnice pod ním. Ve srovnání s ním se GT86 snažila silnici vzdorovat, zatímco BRZ hrboly a nerovnosti pohlcovalo. Díky tomu je modré auto poddajnější, a tedy i přesnější, a tak si s ním člověk připadal jistější a měl pocit, že jej má o něco lépe pod kontrolou. I když to v tomto srovnání vypadá lépe pro Subaru, není to tak jednoznačné. Modré auto totiž bylo vybavené lehčími koly s lepšími pneumatikami, než jsou v sériové výbavě. Když blíže prozkoumáte kola OZ

„O REŽIMU ESP OFF ASI NENÍ POTŘEBA PŘÍLIŠ MLUVIT, TEN JE ZE VŠECH NEJLEPŠÍ... V NĚM SI UŽIJETE PLYNULÝ PŘECHOD Z BRZDĚNÍ DO PŘETÁČIVÉHO SMYKU“

Alleggerita HLT, zjistíte, že každé z nich je přibližně o dva kilogramy lehčí než kola ze standardní výbavy, což je opravdu hodně. Navíc použité pneumatiky Hankook Ventus V12 evo mají větší grip s citlivější ztrátou

adheze než ekologické Micheliny Primacy HP, které se po dvou driftech zahřejí a jen kloužou. Jestliže dané rozdíly způsobila jen kola a pneumatiky, potom to je další ukázka, jak extrémně je tato výbava pro chování auta důležitá. Standardně BRZ přijíždí se stejnými koly a obutím jako GT86.

Na závěr dovolte ještě cenové srovnání. Zatímco před faceliftem byla čistě z pohledu ceny a výbavy lepší volbou Toyota, teď tomu tak úplně není. Subaru má jednu verzi za 814 000 Kč, která s rozdílem absence koženého čalounění (50 000 Kč) odpovídá Toyotě za 919 900 Kč. Subaru má navíc pětiletou záruku do 200 000 km v ceně, zatímco u Toyoty stojí (do 160 000 km) 15 500 Kč. Naopak Subaru nedokáže do BRZ dát navigaci, která u Toyoty přijde na 17 000 Kč. Kdybychom oba vozy postavili na stejnou úroveň z hlediska jízdy, která se vymyká všemu ostatnímu, co lze v současné době koupit, tak cenově je vítěz jasný – tedy pokud nepožadujete zrovna integrovanou navigaci a při jízdě sledovat „gěčka“. ●

SUBARU BRZ

MOTOR	PARAMETRY			
F4, 1998 cm ³	200 k při 7000 min ⁻¹ , 205 Nm při 6400–6600 min ⁻¹			
HMOTNOST	0–100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA
1243 kg	7,6 s	226 km/h	7,8 l/100 km	814 000 Kč

TOYOTA GT86

MOTOR	PARAMETRY			
F4, 1998 cm ³	200 k při 7000 min ⁻¹ , 205 Nm při 6400–6600 min ⁻¹			
HMOTNOST	0–100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA *
1237 kg	7,6 s	226 km/h	7,8 l/100 km	919 900 Kč

VERDIKT



Komunikativnost, pohon zadních kol, po faceliftu znatelně lepší



Hlučnost na dálnici, Subaru nemůže mít navigaci

* Toyota GT86 se prodává od 819 900 Kč, ovšem s výrazně nižší výbavou, včetně například menších brzd. Za 919 900 Kč má ale navíc kožené čalounění (u Subaru příplatek 50 000 Kč).