
Praxistest Subaru BRZ: Es lebe der Sport

Von Jens Riedel, cen

Sportwagen üben auf Autofans immer noch eine besondere Faszination aus. Preislich massentauglich sind aber immer weniger. Sie kommen mittlerweile alle aus Japan. 234 PS für unter 40.000 Euro sind da immer noch möglich. Und da mischt eine Marke mit, die eher für ganz andere Autotugenden steht. Subaru. Dass der BRZ dem Toyota GR 86 zum Verwechseln ähnlich sieht ist kein Zufall und auch kein verpöntes Badge-Engineering, sondern Ausdruck einer echten Kooperation.

Die Motorabdeckung des 2,4-Liter-Antriebs unter der Haube bekennt sich zum Gemeinschaftswerk: Sie trägt die Namen beider Marken, verweist unter dem einen auf das beigesteuerte Einspritzsystem (D4-S) und über dem anderen auf die typische Bauart (Boxer). Das Triebwerk mobilisiert 234 PS und damit – nach zweijähriger Modellpause sowohl bei Toyota als auch bei Subaru – 34 PS mehr als zu den Anfängen im Jahr 2012. Den Leistungszuwachs hat der kompakte Sportler vor allem der Hubraumvergrößerung von 2,0 auf 2,4 Liter Hubraum zu verdanken. Und dass dabei das maximale Drehmoment von 205 auf 250 Newtonmetern zugenommen hat und auch noch gut 3000 Touren früher als beim Vorgänger anliegt, ist in jedem Augenblick zu spüren.

Der drehzahlfreudige Vierzylinder-Sauger, dessen roter Bereich bei 7500 Umdrehungen in der Minute beginnt, beherrscht nämlich auch die vornehme Zurückhaltung in der Stadt: 50 km/h im fünften Gang? Kein Problem. Und knapp darüber darf es sogar auch der sechste sein. Und wenn die Elektronik merkt, es wird offenbar beschleunigt, meldet sich im Zweifelsfall rasch die Schalterempfehlungsanzeige und regt den nächst niedrigen Gang an. Bei knapp 4500 Touren scheint der Boxer noch etwas Punch nachzulegen. Und im Leerlauf meint man leicht zu spüren, wie er leise Schläge nach links und rechts austeilt.

Die Lenkung ist zackig, die Schaltung knackig und der Ganghebel ist perfekt positioniert. Die Bremsen packen fest zu. Subaru gönnt dem kompakten Hecktriebler etwas Spielraum, ehe das ESP ganz unaufgeregt – und ohne wild flackernde Leuchte in der Instrumentenanzeige – die Hinterachse wieder in die Spur bringt. All das wird von der vollmundigen Klangkulisse begleitet. Wer es abseits des zivilen Straßenverkehrs noch mehr krachen lassen möchte, dem bietet der BRZ neben der abschaltbaren Traktionskontrolle auch noch einen Track-Modus inklusive Stoppuhr und Laptimer. Die digitale Instrumentenanzeige informiert auf Wunsch auch die auf das Fahrzeug wirkenden G-Kräfte beim Beschleunigen, Bremsen und Einlenken. Auch die Leistungs- und Drehmomentkurven des Motors oder die Öltemperatur können abgerufen werden.

Rote Ziernähte, Alcantarabespannung der Cockpithutze und der oberen Fensterkante für die Ellbogenauflage sowie Kunstleder in den Inlets der Tür vermitteln ausreichend Sportatmosphäre. Die breiten und tief liegenden Türschweller fordern durchaus eine gewisse Beweglichkeit beim Ein- und Aussteigen. Für die hinteren Sitze ohne Kopfstützen und mit minimaler Beinfreiheit gilt: Babys only. Isofix ist immerhin an Bord. Das Kofferraumvolumen geht mit 237 Liter in Ordnung, für mehr lassen sich die Rückenlehnen umklappen. Überraschende Sprachkunde bietet die Innenseite des Tankdeckels mit arabischen und chinesischen Schriftzeichen, die darauf hinweisen, den Tankdeckel beim Öffnen doch bitte vorsichtig zu öffnen. Eingeschenkt wird übrigens bitte Super Plus.

Ein Haar in der Suppe findet sich aber auch. Absolut nicht gefallen kann uns persönlich der Blinkermechanismus. Der Hebel rastet beim Betätigen nicht oben oder unten ein, sondern fällt immer wieder wie beim Komfortblinken in die Ausgangsstellung zurück. Das verunsichert enorm, zumal es absolut an ausreichender haptischer Rückmeldung fehlt.

Aber das schmälert das überaus positive Fazit natürlich in keinsten Weise: Der BRZ bietet ein überzeugendes Gesamtpaket, das kein Elektroauto bieten kann – und wahrscheinlich auch nie wird. da helfen auch keine künstlich erzeugten Motorengeräusche oder simulierte Schaltvorgänge im Ein-Gang-Getriebe? An das originale Fahrgefühl eines sportlichen Schalters mit Verbrennungsmotor wird das nie heranreichen können. Und zu diesem

sensationellen Preis wird es das wohl auch in Zukunft nie wieder geben. (cen/jri)

Daten Subaru BRZ 2.4i

Länge x Breite x Höhe (m): 4,27 x 1,78 x 1,31

Radstand (m): 2,43

Antrieb: 4-Zyl-Boxer, 2387 ccm, RWD, 6-Gang-Schaltung

Leistung: 172 kW / 234 PS bei 7000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 3700 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 226 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,3 l

CO₂-Emissionen: 217 g/km

Testverbrauch: ca. 8,5 l

Leergewicht / Zuladung: 1275 kg / 395 kg

Kofferraumvolumen: 237 Liter

Preis: 38.990 Euro

Bilder zum Artikel



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



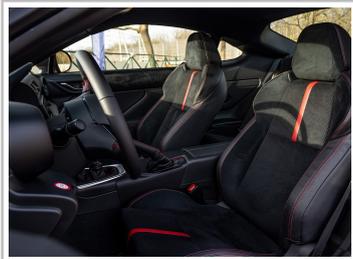
Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



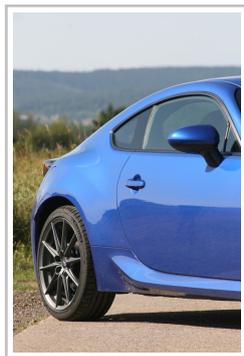
Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru BRZ.

Foto: Autoren-Union Mobilität
