



SUBARU

Quelle: auto motor und sport, Ausgabe 19/2018

Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen gemäß EU-Richtlinie 1999/94/EG:

Subaru BRZ 2.0i Sport Schaltgetriebe

Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 12,1; außerorts: 6,6; kombiniert: 8,6; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 196; Effizienzklasse: G

Subaru BRZ 2.0i Sport Automatik

Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 11,5; außerorts: 6,0; kombiniert: 8,0; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 183; Effizienzklasse: F

Subaru BRZ 2.0i Sport+ Schaltgetriebe

Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 12,1; außerorts: 6,6; kombiniert: 8,6; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 196; Effizienzklasse: G

Subaru BRZ 2.0i Sport+ Automatik

Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts: 11,5; außerorts: 6,0; kombiniert: 8,0; CO₂-Emission in g/km kombiniert: 183; Effizienzklasse: F

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH Hellmuth-Hirth-Straße 1 - 73760 Ostfildern (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Serie: Warum nicht mal einen ...

Subaru BRZ

Er ist mehr als ein sympathischer Gegenentwurf zum Turbo-Trend, dem Frontantriebs-Einerlei und ganz generell zum automobilen Alltagstrott.



Das Coupé wirkt kraftvoll und dynamisch – egal aus welcher Perspektive



Dieser BRZ ist eines der letzten Früher-war-fast-alles-besser-Autos. Ein erschwingliches Sportcoupé, das von den Japanern bewusst nicht als Allzweck-Erstauto konzipiert wurde – mit schwerpunkt-günstig tief montiertem Saugmotor in Vierzylinder-Boxer-Konfiguration statt Turboreihenvier, luststeigerndem Hinterrad- statt allwettertauglichem Allradantrieb und zwei engen Notsitzen statt Dreiersofa im Fond. Ein Fahrspaßauto alter Schule also.

Schmeiß den Alltag raus

Ja, der Subaru ist einer, der dich rausreißt aus dem Alltag, schon wenn du einsteigst: sportlich tief statt SUVig hoch, kleines Lederlenkrad, rote Ziernähte auf Handbremshebel, Armaturenblech und Schaltsack, der Rest in funktionellem Schwarz und Silber. Viel Plastik und wenig Leder zwar, doch das stört nicht, es passt zum analogen Charakter des Subaru. So wie die rote Digitaluhr samt Stunden- und Minutentasten in der Mittelkonsole, mit der sich die Zeit scheinbar zurückstellen lässt.

Zumindest ist sie stehen geblieben, aber nur ein bisschen, denn aus den Scheinwerfern strahlen serienmäßig LED, und aus dem Doppel-DIN-Schacht grüßt ein japanisch verspieltes Touchscreen-Infotainment mit App-Folklore, digitalisiertem Radioempfang und erstaunlich hoch entwickeltem Sprachverständnis. Als ob der BRZ nicht so schon genug Unterhaltung böte.

Kurz suchst du nach Hosenträgergurten, so sehr klammern dich die Leder-Alcantara-Sportsitze ein. Doch selbst mit Dreipunktgurt sitzt der BRZ wie ein Rennoverall. Den Helm brauchst du erst auf der Rennstrecke, Platz nach oben gibt es also genug. Die Ergonomie passt, als hätten sie dich im Schlaf vermessen: den Schaltehebel auf deine Armlänge gekürzt, Pedalerie auf Schuhgröße gestutzt,

das Lenkrad direkt auf dich gerichtet und den Drehzahlmesser so ins Blickfeld gerückt, dass du den kleinen Tacho links und das Mäusekino rechts daneben eigentlich nicht brauchst. Wobei der LCD-Bildschirm recht Unterhaltsames bietet: Querschleunigungskreisel, Drehmoment- und Leistungsgraph, sogar einen Tracktimer verstecken sie hier drin.

Schlüsseldreh. Nein, halt, Startknopf drücken. Der Zweilitermotor boxt sich wach, ohne die Wohnsiedlung zusammenzubrüllen, er weckt nicht mal den Nachbarhund in seiner Hütte. Drinnen klingt er dafür lauter als draußen. Der Proll in mir mosert, doch der BRZ ist halt ein ehrlicher Typ. Einer, der nicht mehr zu sein vorgibt, als er ist.

Langsam rollst du Richtung Landstraße. Schnell geht eh noch nicht – Tempo-30-Zone. Außerdem mahnt das blaue Kühlmittellämpchen zur Zurückhaltung. Doch es erlischt schon am Ortsausgang. Runterschalten vom Dritten in den Zweiten. Klack. Reinlatschen und auspressen – so lange, bis du seine 205 Newtonmeterchen gefunden hast, irgendwo zwischen 6400 und 6600/min, kurz bevor der rote Bereich anfängt und die individuell einstellbare Schalt-punktanzeige den nächsten Gangwechsel anmahnt.

Nur 200 PS für ein Halleluja

So schwachbrüstig, wie die 200 PS suggerieren, kommt einem der BRZ dann gar nicht vor. Die Drehzahl-nadel schwingt sich dank scharfer Gaspedalkennlinie sowie der Kombination aus Saugrohr- und Direkteinspritzung flott die Zahlenskala hinauf bis zur Sieben. Subjektiv fühlt sich das sowieso immer viel schneller an, als es der objektive Tacho zeigt.

Es naht der erste Kreisverkehr, in dem der Morgentau auf ohnehin haftungsbefreite Energiesparbereifung trifft. Wäre ich jetzt Driftkönig Ken

Markant ausgeformte Radhäuser erleichtern die Orientierung bei Kurvenfahrt



So schmal wie es auf dem Foto scheint ist das BRZ-Cockpit auch in Wirklichkeit

Block, würde ich mit einem kurzen Tastendruck das ESP auf Track stellen oder es mit einem langen ganz abschalten. Dann voll drauf aufs Gas, und mit Nenndrehzahl den Kreisel durchqueren. Auch wenn die Versuchung groß sein mag: Ich bin weder Ken Block, noch sind die Straßen wie in seinen Videos abgesperrt.

Anders als üblich nehme ich nicht die zweite, sondern die dritte Ausfahrt. Statt doppelspuriger Schnellverbindung in den Stuttgarter Kessel führen kurvige Wege entlang der Schwäbischen Alb. Scheitelpunkte filetiert der BRZ mit seiner messerscharfen Lenkung, und dank markant ausgeformter Kotflügel weißt du immer genau, wo die Vorderräder sind. Der fast perfekt ausbalancierte Subaru bleibt lange neutral und dank Mehrlenkerachse hinten enorm agil, die Bremspunkte setzt du intuitiv richtig und fein dosierbar.

Was für ein Spaß! Und dabei bist du nie über dem Limit, nicht mal dem Tempolimit. Der BRZ ist einfach die ideale Landstraßenmaschine.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Dino Eisele

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe 4240 x 1775 x 1320 mm, Radstand 2570 mm, Leergewicht 1243 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/45 R 17.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Vierzylinder-Boxermotor, Hubraum 1998 cm³, Leistung 147 kW (200 PS) bei 7000/min, max. Drehmoment 205 Nm bei 6400/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 7,6 s
Höchstgeschwindigkeit..... 226 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) SP 8,6 l/100 km
Schadstoffemissionen Euro 6d-Temp

Grundpreis

Subaru BRZ 2.0i Sport 33 480 Euro

