

---

## Helden der Landstraße #6: Subaru BRZ 2.0i Sport+ – Sport kann so leicht sein

Von Dennis Gauert

In einer Zeit, in der Fahrzeuge mit Heckantrieb immer fülliger und schwerfälliger werden, können Toyota und Subaru seit 2011 gemeinsam einen ab 1239 Kilogramm schweren Sportwagen anbieten. Der 200 PS starke Boxermotor ohne Aufladung holt Tradition in das Segment zurück. Nun, acht Jahre später, schnellt die Modellpflege des Schwestermodells Subaru BRZ als Sport+ immer noch leichtfüßig durch den Scheitelpunkt, wie unser Fahrbericht zeigt.

Sport+ ist die Variante, bei der der Kunde von Subaru alle Optionen erhält, die der BRZ so zu bieten hat. Aufpreise für Kleinigkeiten wie Fußmatten (90 Euro) fallen da weniger ins Gewicht als der happige Kaufpreis von über 35 000 Euro. Da ist mancher geneigt, die schönen Frontantriebe á la Focus ST, Hyundai i30N oder Civic Type R GT ins Auge zu fassen. Doch der BRZ hat etwas, das keiner der aufgepumpten Einkaufswagen bieten kann: eine ausgeglichene Gewichtsverteilung, ein niedriges Gesamtgewicht und Heckantrieb.

Auch 2019 ist der BRZ mit einem 2,0-Liter-Boxermotor ausgestattet, der 200 PS leistet. Da die volle Leistung erst bei 7000 Umdrehungen in der Minute (U/min) anliegt, muss hoch gedreht werden. Auch das maximale Drehmoment von 205 Newtonmetern versteckt sich erst weit hinter der Marke von 6000 U/min. So ist der BRZ naturgemäß ein Auto, bei dem eine gewisse Skrupellosigkeit vom Fahrer gefordert ist – auch weil der raue Boxersound nach oben immer grölender tönt.

Im unteren Drehzahlband spricht der Boxer gut an, will dann aber nicht frei raus drehen. Etwas zugeschnürt wirkt der BRZ damit besonders vor der magischen Schwelle von 5000 U/min. Der Spurt auf Tempo 100 km/h gelingt in 7,6 Sekunden. 2019 reicht das der jungen Klientel nicht aus. So sind GT86 und BRZ häufige Kandidaten für einen Kompressorumbau beim Tuner. Der Vorteil des Boxermotors liegt aber auf einer anderen Ebene auf der Hand: Der Schwerpunkt ist mit liegenden Zylindern tiefer.

Glücklicherweise hat der leichte BRZ auf anderer Ebene echte Sportwagen-Qualitäten zu bieten: Die Gewichtsverteilung von 47:53 ist nahezu perfekt und die McPherson-Aufhängungen vorne sowie die Doppelquerlenker hinten sorgen für ein verspieltes Fahrverhalten mit Spaßgarantie. Die direkte Zahnstangen-Servolenkung gibt klare Rückmeldung und holt den BRZ auch im Grenzbereich mit einem schnellen Handgriff zurück in die Spur. Bei 1245 Kilogramm Leergewicht spürt der Fahrer wieder tief ins Auto hinein. So leichte Sportcoupés mit Heckantrieb gibt es eigentlich schon seit Dekaden nicht mehr und der BRZ zeigt eindrucksvoll wie viel Fahrspaß das bedeutet. Leider macht das ESP häufig einen Strich durch die Rechnung und greift früh und ruppig ein.

Nun verwirren die Schalter in der Mittelkonsole jeden Fahrer, der die Fahrhilfen deaktivieren möchte. Hinter der Schaltkulisse sind zwei Schalter sichtbar, von denen der Rechte mit einer Flagge und dem Begriff „Track“, sowie einem ESP-Symbol und „Off“ bezeichnet ist. Das legt eine vollständige Abschaltung der Traktionskontrolle und des Stabilitätsprogramms nahe, dahinter verbirgt sich aber lediglich eine sportlichere Abstimmung.

Auf der linken Seite ist dann der Knopf zu finden, der nach drei Sekunden langem Drücken alle Systeme deaktiviert. Da sowohl das ESP als auch die Traktionskontrolle in allen Modi

---

sehr plötzlich und ruppig eingreifen, wäre es schicker gewesen, Subaru hätte mit dem Schalter „Track“ ein Sport-ESP mit höherem Schwellenwert eingesetzt. So geraten weniger Hobby-Rennfahrer in Versuchung, die Regie komplett selbst zu übernehmen. So einfach ist das mit dem flippigen Sportler nämlich nicht. Deshalb bietet Subaru auch Drift-Trainings mit dem BRZ für seine Kundschaft an.

Zusätzlichen Fahrspaß im BRZ garantiert die bei der Sport+-Variante verfügbare Torsen-Differentialsperre an der Hinterachse, die von einigen Journalisten irrwitzigerweise mit 25 Prozent Sperrwirkung angegeben wird. Da die Funktionsweise einer Torsen-Differentialsperre nicht mit der von Lamellensperren vergleichbar ist, braucht man darauf nicht viel geben. Wenn Traktion gewünscht ist, setzt das Torsen sie beim Kurvenausgang mit leichtem Kratzen des kurveninneren Rades um, soll der BRZ im Drift bewegt werden, geht auch das.

Ungeübte sollten davon die Finger lassen, schnell schlägt das kontrollierte Rutschen wieder in Traktion um, wenn der Fuß nicht behäbig auf dem Gas bleibt. Denn ein Torsen-Differential arbeitet mechanisch, aber abhängig vom Drehmoment. Diese Eigenheiten in Verbindung mit einer vergnügungsorientierten Käuferschicht erklären die unverhältnismäßig hohe Typklasse 28 für die Vollkasko-Versicherung.

Mit den laufenden Kosten kommt man beim BRZ ansonsten gut zurecht. Mit knapp neun Litern Testverbrauch gibt sich der Subaru sparsam, Inspektionen reißen auch keine Löcher in die Taschen. Damit ist der BRZ eines dieser Autos, die man für relativ wenig Geld kaufen und unterhalten kann, die trotzdem aber nicht weniger Spaß machen als die Großen. Besser gesagt ist der leichte Heckantrieb-Sportwagen vom Fahrverhalten ganz große Klasse. Dafür zeichnet sich auch das angenehm abgestimmte Fahrwerk von Subaru verantwortlich, das im Vergleich zum GT86 eine komfortablere und gutmütigere Abstimmung bietet.

Typischerweise fallen bei einem kleinen Sportwagen Assistenzsysteme, Komfort-Optionen und Ausstattungen weniger ins Gewicht. Dennoch ist im BRZ da, was man braucht: eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung, Geschwindigkeitsregelanlage, Multifunktionsdisplay im Tacho und ein Navigations- und Infotainmentdisplay mit Touchscreen-Funktion sollten für den Sportwagenfahrer genügen. Sehr gut gelungen und hilfreich ist das Motordaten-Display, das Drehmoment und Leistung in Echtzeit illustriert. Das Temperatur-Display zeigt dazu Spannung, Wassertemperatur und Öltemperatur an. Als Gimmick ist ein Laptimer mit an Bord.

Aufpreispflichtig sind beim BRZ unter Anderem die Lederausstattung, einzelne Styling-Optionen und die Ultraschalleinparkhilfe. Mit 243 Kofferraumvolumen und einer Durchlade bei umgeklappter Rückbank lassen sich auch größere Einkäufe verstauen. Von Verzicht zugunsten des Fahrspaßes kann also nicht die Rede sein. Wermutstropfen nimmt der Fahrer jedoch bei der Verarbeitung hin. Schon bei niedrigen Autobahngeschwindigkeiten zittert die Haube im Wind, als drohe sie über Kopf zu gehen. So aufregend muss ein Sportwagen dann doch nicht sein.

Fazit:

Der Subaru BRZ ist ein Sportwagen wie man ihn schon lange nicht mehr kennt. Mit nur 1245 Kilogramm Leergewicht legt er ein direktes Fahrverhalten an den Tag und macht von Kurve zu Kurve mehr Spaß. Eine Konkurrenz mit gleicher Antriebsachse für ihn gibt es in der Preisklasse durch den Mazda MX-5. Der ist aber eben deutlich kleiner, kein 2+2-Sitzer und hat kein festes Dach. Satte 35 480 Euro kostet der Subaru BRZ nun als Sport+. Da genügt dem einen oder anderen sicher der rund 10 000 Euro günstigere Zweisitzer von Mazda oder die aufgeladene Frontantrieb-Konkurrenz aus der Kompaktklasse. Letztere kann diese Art von leichtfüßigem Fahrspaß aber allein durch die Gewichtsverteilung schon

---

nicht bieten.

Daten Subaru BRZ 2.0i Sport+

Länge x Breite x Höhe (m): 4,24 x 1,78 x 1,29  
Motor: 4-Zylinder-Boxer, 1998 ccm  
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 7000 U/min  
Max. Drehmoment: 205 Nm bei 6400 - 6600 U/min  
Testverbrauch: 9 Liter  
Höchstgeschwindigkeit: 226 km/h  
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 7,6 Sek.  
Leergewicht / Zuladung: 1245 kg / 426 kg  
Kofferraum: 243 Liter  
Wendekreis: 11,4 m  
Preis: 35 480 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

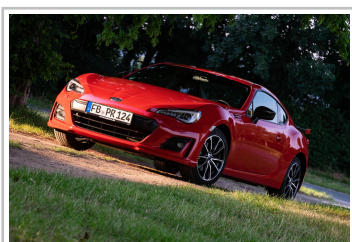
---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

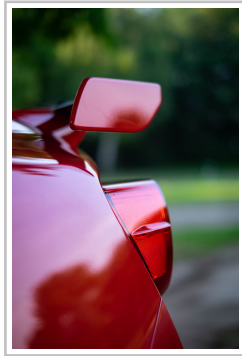
Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



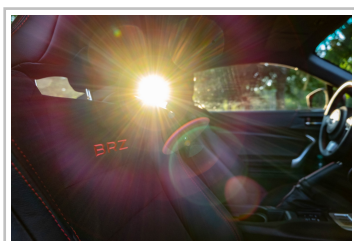
Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

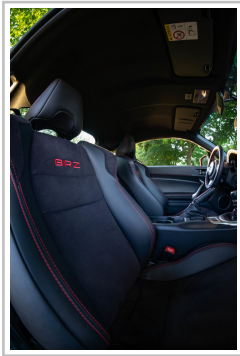
Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



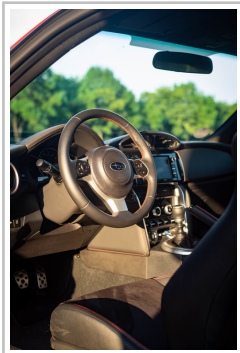
Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



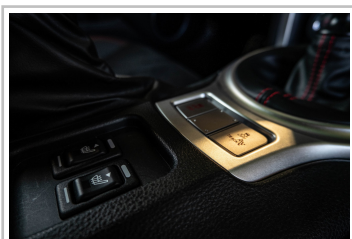
Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---