



Subaru BRZ 2.0i Sport

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Mit dem BRZ bietet Subaru einen reinrassigen Sportwagen in einem bezahlbaren Preissegment an. Der in Kooperation mit Toyota entwickelte BRZ ist weitgehend baugleich mit dem Toyota GT86. Angetrieben wird das viersitzige Sportcoupé durch einen für Subaru typischen Boxermotor, der aus 2,0 Litern Hubraum 200 PS schöpft. Die Fahrleistungen des nur rund 1,2 Tonnen schweren Coupés fallen damit gut aus, auch wenn man sich bei niedrigen Drehzahlen mehr Durchzug wünschen würde. Der Boxermotor braucht stets hohe Drehzahlen, um flott voranzukommen. Entsprechend hoch fällt der Verbrauch aus (7,8 l/100 km im ADAC EcoTest). Für Subaru untypisch ist dagegen die Antriebsart. Den BRZ gibt es nicht mit Allrad-, sondern lediglich mit Heckantrieb. In der Ausstattung Sport sorgt immerhin ein Torson-Sperrdifferential dafür, dass die Hinterachse auch auf rutschigem Untergrund genügend Grip hat. Dank des straffen Sportfahrwerks, der direkten Lenkung und dem kernigen Motorklang vermittelt der BRZ durchaus Fahrspaß. Nur der lange Bremsweg (knapp 39 Meter aus 100 km/h) mag nicht zu einem Sportwagen passen. In der Summe erhält man für 31.500 Euro ein sportliches Coupé, das aufgrund der eingeschränkten Komforteigenschaften und dem geringen Platzangebot aber wenig Alltagstauglichkeit bietet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT, Peugeot RCZ, Toyota GT86.

- + gute Fahrleistungen, sichere und agile Fahreigenschaften, präzise Lenkung
- schlechte Rundumsicht, erschwerte Ein- und Ausstieg, unkomfortable Federung, langer Bremsweg, Kindersitztransport stark eingeschränkt, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,1 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,7 Senioren

2,7 Langstrecke

4,1 Transport

1,9 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

3,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Der Subaru BRZ ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Innenraum ist optisch ansprechend, jedoch sind die verwendeten Materialien überwiegend hart und kratzempfindlich. Nur der obere Bereich des Armaturenbrettes ist geschäumt. Rote Ziernähte verleihen dem Interieur einen sportlichen Charakter. Der Tankdeckel wurde zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, lässt sich aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum öffnen.

+ Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet und glattflächig gestaltet. Das reduziert Luftverwirbelungen und schützt den Motor vor Verschmutzung. Die Türausschnitte sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem besitzen die lackierten Schweller Kratzschutzleisten.

- Es gibt keine Seitenschutzleisten, die den Lack bei leichten Remplern vor Beschädigungen schützen könnten. Auch an Front und Heck fehlen Stoßleisten. Der hintere Stoßfänger ist zwar teilweise unlackiert, allerdings kann nichts separat ausgetauscht werden. Der Rückfahrcheinwerfer (Nebelschlussleuchte) ist bruchgefährdet in der Stoßstange positioniert. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten. Der Tankstutzen besitzt keine Klappe - es kann versehentlich Diesel anstatt Benzin in den Tank gefüllt werden.

3,8

Alltagstauglichkeit

Der BRZ bietet vorne zwei vollwertige Sitzplätze und im Fond zwei Notsitze. Die Alltagstauglichkeit ist insgesamt nur mäßig. Die maximale Reichweite beträgt mit einer Tankfüllung (50 l Tank) rund 640 km.

+ Wer einen Räderwechsel selbst durchführen möchte, dem stehen Wagenheber und Radmutterenschlüssel zur Verfügung.

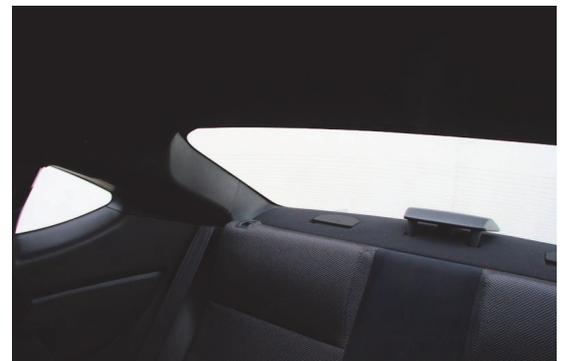
- Das die Alltagstauglichkeit nicht zu den Stärken eines Sportwagens gehören muss, ist nachvollziehbar. Das ist auch beim Subaru BRZ nicht anders. Während die maximale Zuladung mit 430 kg durchaus akzeptabel ausfällt, sind die weiteren Transporteigenschaften stark eingeschränkt. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt und auch für den Anhängerbetrieb ist der BRZ ungeeignet. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit einem Reparaturset begnügen, das sich bereits bei kleineren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann.

3,4

Sicht

Im Sichtkapitel kann der Subaru kaum überzeugen. Die Rundumsicht ist schlecht und es gibt keine Systeme, die die Sicht verbessern würden.

+ Die serienmäßig verbauten Bi-Xenon-Scheinwerfer sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Dank des hellen LED-Tagfahrlichts ist man für andere Verkehrsteilnehmer stets gut erkennbar. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können dank der flachen Motorhaube sehr gut erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel ist noch befriedigend - leider blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht nicht automatisch ab.



Die niedrige Sitzposition erschwert die Sicht nach schräg hinten.

Die Rückspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld nach hinten, haben aber keinen asphärischen Bereich. Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer ist recht groß.

⊖ Durch die niedrige Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur schlecht überblicken. Besonders das Heck ist kaum einzusehen, was das Rangieren erschwert. Parksensoren für Front und Heck gibt es nur im Zubehör. Nah am Fahrzeug liegende Hindernisse können nur schwer wahrgenommen werden.

3,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt beim BRZ aufgrund der tiefen Sitzposition nicht besonders bequem. Man gelangt dank des in dieser Ausstattung serienmäßig verbauten Smart-Key-Systems schlüssellos in das Fahrzeug. Zum Verschließen reicht es, wenn der Türgriff berührt wird. Die Türraasterungen sind recht kräftig dimensioniert und können die Türen auch an Steigungen offen halten. Sie besitzen aber nur zwei Rastungen. In der ersten Rastung ist die Türe dadurch schon recht weit geöffnet, wodurch die Gefahr besteht, sie ans Nachbarauto anzuschlagen.

⊕ Nach dem Aussteigen wird die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang beleuchtet (Aktivierung über Fernlichtschalter).

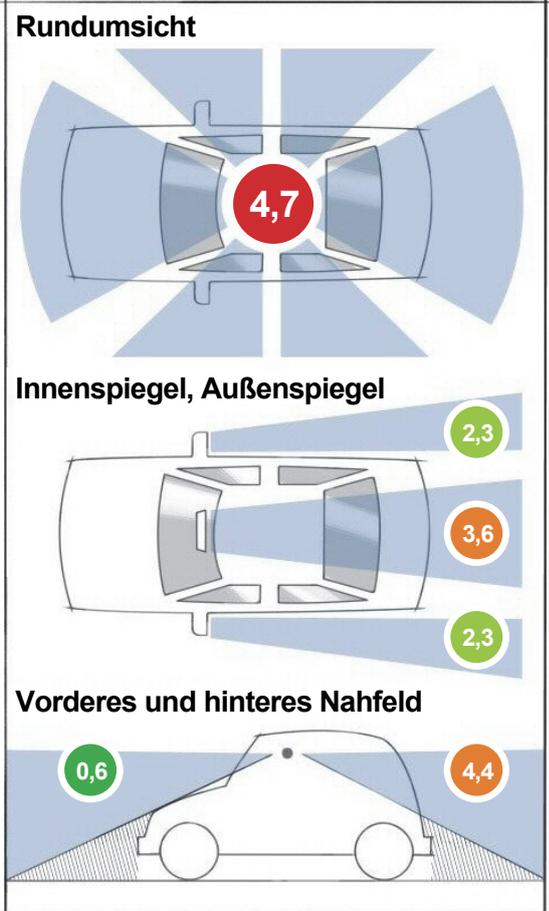
⊖ Um ins Fahrzeug zu gelangen, muss man erstmal den breiten Schweller überwinden und sich dann in den sehr tief angeordneten Sitz fallen lassen. Durch die tiefe Sitzposition und das flach verlaufende Dach fällt sowohl das Ein-, als auch das Aussteigen schwer. In den Fond muss man mühsam hineinklettern - der Platz ist rar und nur auf der Beifahrerseite gibt es eine Einstiegshilfe. Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

5,0 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraum-Volumen des BRZ fällt im Klassenvergleich sehr klein aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 225 l. Dann lassen sich bis zu vier handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um, passen bis zu 475 l in den Kofferraum. Sperrige Gegenstände lassen sich im BRZ nicht transportieren.

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist aufgrund der Karosserieform nur durchschnittlich. Der Kofferraumdeckel kann über einen Taster im Innenraum oder an der Heckklappe selbst entriegelt werden. Nervig ist nur, dass sich die Heckklappe nicht von außen öffnen lässt, wenn der Schlüssel im Fahrzeug liegt.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Mit 225 l Volumen ist der Kofferraum des BRZ recht klein ausgefallen.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und wieder schließen. Die äußere Ladekante liegt mit 67 cm in einer noch guten Höhe. Zum Ausladen muss das Gepäck ebenfalls nicht zu weit angehoben werden, es stört nur eine neun Zentimeter hohe Stufe. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände leicht erreichen. Die Kofferraumbreite fällt im Klassenvergleich akzeptabel aus.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht weit und das Heckklappenschloss steht zusätzlich ab, dadurch kann man sich leicht den Kopf stoßen. Sowohl Ladeöffnungshöhe als auch -breite fallen klein aus, wodurch das Einladen sperriger Gegenstände erschwert wird. Doch auch der Kofferraum selbst erweist sich als flach. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,9 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum des BRZ gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Zum Verstauen von Kleingepäck findet man nur unter dem Kofferraumboden einige kleinere Ablagefächer. Im Kofferraum selbst gibt es weder Spannnetze noch Gepäckhaken zur Ladungssicherung.

⊖ Die Sitzlehne lässt sich nur komplett umlegen. Dazu muss sie auf beiden Seiten entriegelt werden, dies ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Fond sehr umständlich. Das hätte man sinnvoller lösen können.

3,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Subaru ist dank der geringen Anzahl an Bedienelementen übersichtlich aufgebaut. Die Funktionen der einzelnen Schalter sind schlüssig, so dass sich das Fahrzeug bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit einfach bedienen lässt. Das Lenkrad kann - wenn auch nur über einen kleinen Bereich - in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und gut zu erreichen. Der Schalthebel liegt optimal zur Hand und auch der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist gut erreichbar, aber etwas ungewohnt in der Mittelkonsole positioniert. Der Lichtschalter befindet sich im etwas überladenen Blinkerhebel, alternativ wird das Fahrlicht auch sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente bieten einen guten Kontrast und lassen sich auch gut ablesen. Für Sportwagenflair sorgt der große, mittig angeordnete Drehzahlmesser mit einer digitalen Geschwindigkeitsangabe - links daneben wird die Geschwindigkeit analog angezeigt. Mittig befindet sich der Bordcomputer, der u. a. den Verbrauch anzeigt, allerdings ist das Bedienelement etwas ungeschickt im Kombiinstrument positioniert. Darüber hinaus erhält der Fahrer auch Informationen zur Kühlwassertemperatur. Der Scheibenwischer kann nur manuell aktiviert werden, ein Regensensor ist nicht lieferbar. Am Lenkrad befindet sich der Lenkstockhebel der Geschwindigkeitsregelanlage - diese kann einfach aktiviert werden, die eingestellte Geschwindigkeit wird jedoch nicht angezeigt. Das Touch-Display des Radio-/Navigationssystems liegt weit oben, so dass der Blick beim Einstellen kaum vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Lautsprecher vermitteln einen zufriedenstellenden Klang. Die Funktionen der Klimaanlage sind selbsterklärend und die Heckscheibenheizung wird automatisch wieder deaktiviert.



Der Subaru BRZ bietet im Innenraum solide Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

Insgesamt sind alle Schalter gut zugänglich, schade ist nur, dass die Sitzheizung beim Zündungsneustart nicht automatisch deaktiviert wird. Im Dunkeln sind alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet und dadurch auch gut zu finden. Die Schalter der elektrischen Fensterheber liegen gut zugänglich und verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Sind Türen oder Heckklappe offen, so wird der Fahrer gewarnt. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel und die Innenraumbeleuchtung zufriedenstellend.

– Die Drehknöpfe und Schalter des Radio-/Navigationssystems fallen sehr flach und klein aus und sind dadurch extrem schlecht greifbar. Besonders störend ist dies bei der Lautstärkenregelung, da man diese öfter verwendet. Es gibt keine Lenkradtasten zur Sender- und Lausstärkeregelung des Radios. Das Klimaanlagebedienteil ist in zwei Ebenen aufgeteilt: Während die Temperatur- und Gebläseeinstellung noch akzeptabel positioniert sind, liegen u. a. die Schalter der Umluftfunktion und der Heckscheibenheizung zu tief und werden teilweise vom Schalthebel verdeckt - man hat beim Einstellen der Klimaanlage nicht mehr das Verkehrsgeschehen im Blick. Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Sitzlehne kann nur grob eingestellt werden. Ist man bereits angeschnallt stört der Sicherheitsgurt. Dieser liegt weit hinten, zudem stört der Ablagekasten beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist recht klein und unbeleuchtet und auch im Fond ist die Anzahl an Ablagemöglichkeiten beschränkt.

3,3 Raumangebot vorne*

Vorn finden Personen bis knapp über 1,85 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit wäre etwas großzügiger bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist insgesamt allenfalls zufriedenstellend. Die geringe Innenbreite, die hohe Mittelkonsole und die nahe am Kopf verlaufenden Dachsäulen sorgen insgesamt für ein leicht beengtes Raumgefühl.

5,3 Raumangebot hinten*

– Auf den zwei Notplätzen im Fond finden selbst Kinder kaum Platz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für nur rund 1,55 m große Personen. Die Innenbreite fällt ebenfalls gering aus. Zudem sind die Seitenscheiben klein, so dass das subjektive Raumempfinden sehr beengt und unangenehm ist.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,55 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

– Die Rücksitzlehne lässt sich nur komplett umlegen, Sitzvarianten gibt es nicht. Dementsprechend schlecht fällt die Innenraumvariabilität aus.

2,9 KOMFORT

3,1 Federung

Die Federung des Subaru BRZ ist sehr straff ausgelegt, was in der Summe für wenig Fahrkomfort sorgt. Selbst kleine Unebenheiten können von den Insassen kaum fern gehalten werden und dringen deutlich in den Innenraum.

Grobe Fahrbahnunebenheiten (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) oder Querfugen schlagen nahezu ungefiltert bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden nur wenig absorbiert, der Innenraum neigt beim Fahren auf Kopfsteinpflaster zum Dröhnen. Feine Unebenheiten regen die Karosserie zum Stuckern an und lassen das Fahrzeug nervös wirken.

⊕ Lange Bodenwellen bringen die Karosserie auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht aus der Ruhe. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. In schnell durchfahrenen Kurven ist kaum Seitenneigung vorhanden.

2,7 Sitze

In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig Sportsitze vor.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Sitzflächen und -lehnen sind gut konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen ausgezeichneten Seitenhalt. Die Polsterung ist straff, aber bequem. Die Lehnen sind hoch und bieten eine gute Rückenunterstützung. Die Sitzposition des Fahrers ist insgesamt recht angenehm. Er kann seinen linken Fuß gut abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist.

⊖ Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Im Fond sind die Lehnen nicht ausgeformt und die stark konturierten Sitzflächen haben kaum Wirkung, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden sehr gering ausfällt. Dadurch hat man auch wenig Oberschenkelunterstützung. Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge ist zufriedenstellend.

3,2 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist noch zufriedenstellend. Es wurde ein Geräuschpegel von 70,7 dB(A) ermittelt. Windgeräusche sind bis 130 km/h noch gut gedämpft. Fährt man schneller, nehmen diese aber überproportional zu. Fahrgeräusche sind vor allem beim Überfahren von groben Unebenheiten vorhanden. Dann poltern beide Achsen deutlich.

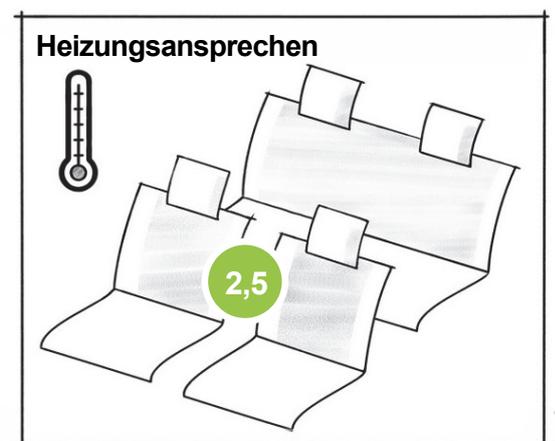
⊖ Das Motorgeräusch wird dauerhaft im Innenraum wahrgenommen, was bei längeren Fahrten anstrengend ist.

2,7 Klimatisierung

Der BRZ ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Beim ADAC Heizungstest wird der Fahrzeuginnenraum vorn recht schnell erwärmt, besonders im Fußbereich steigen die Temperaturen bereits nach kurzer Zeit auf Wohlfühlniveau an. Für kalte Tage gibt es vorn eine Sitzheizung.

⊖ Die Luftmengenverteilung lässt sich nur gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen einstellen. Die hinteren Seitenfenster können nicht geöffnet werden, dies beeinträchtigt die Fahrzeugdurchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 2,0-Liter-Boxermotors gehen in Ordnung, von einem Sportwagen mit 200 PS würde man sich aber dennoch etwas mehr erwarten. Der Saugmotor braucht hohe Drehzahlen, nur dann geht es auch flott voran. Das maximale Drehmoment von 205 Nm liegt erst bei 6.400 1/min an. Das merkt man auch bei den Elastizitätsmessungen. Im sechsten Gang schleppt sich das Fahrzeug in 14,9 s von 60 auf 100 km/h. Für einen nur 1,2 Tonnen schweren Sportwagen mit 200 PS ist das nicht rühmenswert. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Subaru mit 7,6 s an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 226 km/h.

⊕ Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das japanische Coupé 4,9 s (gemessen im 2./3. Gang). Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors noch gut. Von 60 auf 100 km/h braucht der BRZ im vierten Gang rund 7,8 s, im Fünften sind es 9,0 s.

2,8 Laufkultur

Der Boxer-Motor läuft vor allem bei höheren Drehzahlen recht rau und unkultiviert. Im unteren Drehzahlbereich dröhnt es zudem unter Last deutlich im Innenraum.

Schaltung

Die Schaltung ist sehr direkt und durch die kurzen Schaltwege sportlich ausgelegt. Bei schnellen Schaltvorgängen kann es dadurch aber vorkommen, dass die Schaltung hakt und die Gänge nicht so präzise einrasten, wie man es von einem Sportwagen erwarten würde. Zudem ist die Schaltung insgesamt recht schwergängig.

⊕ Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich stets leicht einlegen. Die Kupplung kann insgesamt gut dosiert werden. Bei unsensibler Betätigung kann es im Antriebsstrang auch mal rucken.

⊖ Es gibt zwar eine Schaltpunktanzeige, doch zeigt diese meist unsinnige Schaltempfehlungen an und ist daher wenig hilfreich. Eine Berganfahrhilfe und ein Start-Stopp-System sucht man im BRZ vergebens.

2,8 Getriebeabstufung

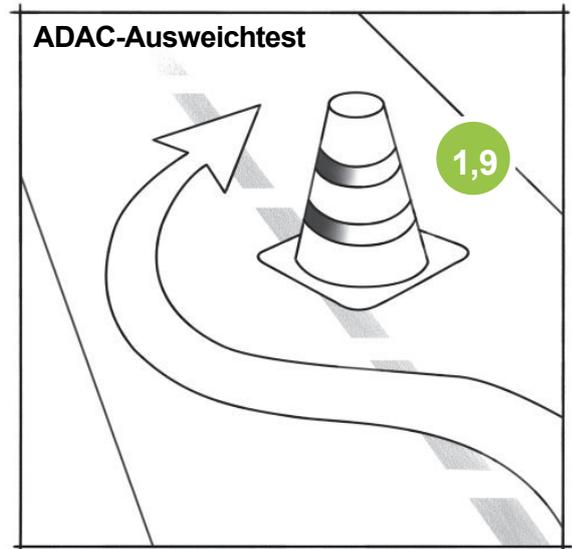
Die sechs Gänge sind kurz ausgelegt und eng gestuft. Das passt zum sportlichen Charakter des BRZ. Nachteil der geringen Spreizung ist aber, dass das Drehzahlniveau insgesamt sehr hoch liegt. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit hohen 3.500 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Subaru BRZ ist insgesamt gut und das Verhalten auch für Normalfahrer problemlos beherrschbar. Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) regelt zuverlässig und greift schon früh ein. Wer es weniger geregelt, aber dennoch sicher haben möchte, kann im VSC-Sport-Modus an die fahrdynamischen Grenzen gehen. Durch das sehr straffe Fahrwerk wird das Coupé bei Bodenwellen in Kurven teils deutlich versetzt. Die Spurrillenempfindlichkeit ist dagegen gering und nimmt kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität.

+ Beim ADAC Ausweichtest kann der BRZ überzeugen. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours fahren. Es wird insgesamt wenig Geschwindigkeit abgebaut, da das VSC nur wenig eingreifen muss. Die Folge ist, dass man beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse noch sehr schnell ist und das mit einem deutlichen Gegenpendler quittiert wird. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten neigt der BRZ zum Untersteuern - das überfordert aber selbst ungeübte Fahrer nicht. In der getesteten Sport-Ausstattung ist der heckgetriebene Subaru mit einem mechanischen Sperrdifferenzial ausgestattet. Die Traktion ist damit auch auf rutschigem Untergrund gut. Zudem gibt es eine früh eingreifende Antischlupfregelung. Wird ein Lastwechsel in Kurven provoziert, drängt der BRZ leicht mit dem Heck nach, bleibt aber dennoch sicher beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Lenkung*

+ Die Lenkung des Subaru BRZ ist insgesamt gut gelungen. Sie spricht bei dynamischen Lenkbefehlen sehr gut an und glänzt mit einer guten Zielgenauigkeit. Die Mittenzentrierung der Lenkung ist gut. Bei höheren Lenkwinkeln wird dem Fahrer ein tadelloses Lenkgefühl vermittelt. Dank der direkten Lenkungsauslegung wirkt der BRZ sehr handlich. Beim Rangieren ist kein zu hoher Kraftaufwand notwendig.

- Der Wendekreis fällt mit 11,6 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht groß aus. Durch die direkte Lenkungsauslegung reagiert der BRZ vor allem bei sehr hohen Geschwindigkeiten um die Mittellage zu nervös, was für wenig entspanntes Fahren sorgt.

2,7 Bremse

Der Subaru BRZ steht bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach erst 38,7 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; 215/45 R17 87W). Das ist kein besonders guter Wert. Immerhin zeigt sich die Anlage auch bei starker Beanspruchung standfest.

+ Die Bremsanlage spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut - kommt man an die physikalischen Grenzen, neigt das Fahrzeug zu gutmütigem Untersteuern.

3,0

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Subaru ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, das volle Bremspotenzial bei Notbremsungen zu nutzen. Die Rückleuchten in LED-Technik weisen bei einer Notbremsung eine kurze Reaktionszeit auf, als Leuchten mit normalen Lampen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden kann. In den Türverkleidungen findet man Rückleuchten, die bei geöffneter Tür den rückwärtigen Verkehr warnen.
- Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen. Für den BRZ gibt es keine weiteren aktiven Sicherheitssysteme wie Notbrems-, Spur- oder Totwinkelassistent.

3,1

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der BRZ ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Dadurch kann ein guter Insassenschutz erwartet werden. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt aber nicht vor. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,80 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Die Türgriffe sind stabil, so dass im Falle verklemmter Türen hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.
- Im Fond gibt es keine Kopfstützen. Die Gefahr von Halswirbelerletzungen im Falle eines Heckaufpralls ist für die Fondinsassen stark erhöht. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur sicheren Befestigung des Ladeguts. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine gut zugänglichen Halterungen. Beides ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei beladenem Fahrzeug im Notfall nicht ideal erreichbar.

3,4

Kindersicherheit

- Bei der Kindersicherheit kann der Subaru BRZ nur wenig überzeugen. Einerseits ist das Fahrzeug mit einer Beifahrerairbag-Deaktivierung ausgestattet, andererseits erlaubt Subaru laut Bedienungsanleitung aber gar keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz. Auch im Fond sind laut Anleitung die Gruppen 0, 0+, II und III nicht erlaubt. Lediglich für die Kindersitzgruppe I gibt es eine Freigabe. Hinten gibt es Isofix-Halterungen (inkl. Ankerhaken). Dadurch können Kindersitze lagestabil befestigt werden. Mit den normalen Gurten lassen sich Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Die Gurte sind lang, die Anlenkpunkte jedoch nicht ideal.
- Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit lassen sich Kindersitze im Fond nur sehr mühsam und umständlich montieren. Hinten reicht der Platz für hohe Kindersitze nicht aus.

3,0

Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest liegt nicht vor. Der Fußgängerschutz des BRZ sollte aber aufgrund der flachen Motorhaube und der entschärften Kanten zufriedenstellend sein.

3,0 UMWELT/ECOTEST

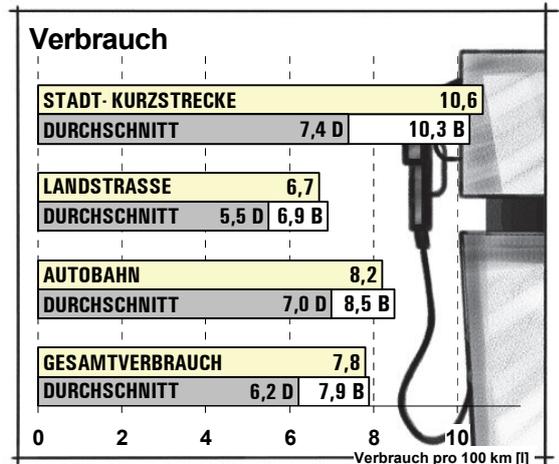
4,2 Verbrauch/CO₂*

– Der Verbrauch des Subaru BRZ fällt hoch aus. Der ermittelte CO₂-Ausstoß liegt bei 214 g/km - damit erreicht das Fahrzeug nur 18 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,8 l/100 km. Dieser setzt sich aus 10,6 l/100 km innerorts, 6,7 l/100 km außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel kann der Subaru ein gutes Ergebnis einfahren. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der BRZ aber dennoch nur 60 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

+ Insgesamt sind die Schadstoffe im Abgas gering, so dass der BRZ 42 von 50 Punkte erhält.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,5 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten errechnen sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch hoch ausfällt und zudem teures SuperPlus verwendet werden muss, fallen die Betriebskosten enorm aus.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig (beide jeweils mit Ölwechsel). Der 2,0-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Subaru gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis max. 160.000 Kilometer. Die Preise für die Werkstattstunden bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

– Die jährlichen Inspektionsabstände bedeuten für Viel- wie Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

3,1 Wertstabilität*

Für den Subaru BRZ kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

3,0 Kosten für Anschaffung*

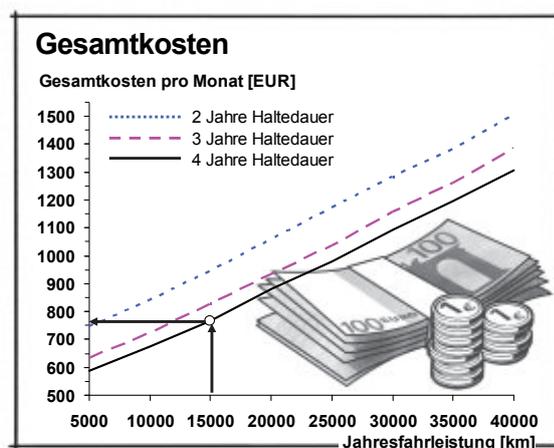
Den Subaru BRZ gibt es in der Ausstattungsversion Sport ab 31.500 Euro. Die Serienausstattung fällt dann insgesamt nicht schlecht aus, viele klassenübliche Ausstattungen sind für den BRZ jedoch generell nicht erhältlich. Die Sonderausstattungsliste fällt dadurch sehr übersichtlich aus. Neben einer Metallic-Lackierung ist noch eine Leder-Innenausstattung gegen Aufpreis erhältlich.

5,5 Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen insgesamt sehr hoch aus. Lediglich die Kfz-Steuer zeigt sich mit 212 Euro zufriedenstellend und auch die HaftpflichtEinstufung ist noch akzeptabel. Teil- und Vollkaskoversicherung sind teuer (KH: 17; TK: 23; VK: 27).

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen insgesamt im Klassenmittelfeld. Vor allem die hohen Betriebs- und Fixkosten fallen negativ auf. In allen anderen Kostenkapiteln schneidet der BRZ zufriedenstellend ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 768 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1998 ccm |
| Leistung | 147 kW (200 PS) |
| bei | 7000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 205 Nm |
| bei | 6400 U/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 215/45R17V |
| Reifengröße (Testwagen) | 215/45R17W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,6/11,25 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 226 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang) | 4,9 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 38,7 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 7,8 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) | 7,8 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 10,6/6,7/8,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 181 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 214 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 70,7 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4240/1775/1285 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 1980 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1240 kg/430 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 225 l/475 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - kg/- kg |
| Dachlast | - kg |
| Tankinhalt | 50 l |
| Reichweite | 640 km |
| Garantie | 5 Jahre / 160.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 179 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 65 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 156 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 368 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 768 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/27/23 |
| Grundpreis | 31.500 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| ● Sehr gut | 0,6 – 1,5 | ● Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| ● Gut | 1,6 – 2,5 | ● Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
| ● Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbiegelenk | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | 1.550 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | nicht erhältlich |
| Head-Up-Display | nicht erhältlich |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Lichtsensoren | Serie |
| Regensensor | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Xenonlicht | Serie |

INNEN

| | |
|---|-----------------------|
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Keyless Entry | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | Serie |
| Navigationssystem (Zubehör zzgl. Montage) | 999 Euro ^o |
| Rücksitzlehne, umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | 2.590 Euro |

AUSSEN

| | |
|---|-----------------------|
| Einparkhilfe hinten (Zubehör zzgl. Montage) | 315 Euro |
| Lackierung Metallic | 550 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 3,8 | Fahreigenschaften | 2,3 |
| Verarbeitung | 3,0 | Fahrstabilität | 2,0 |
| Alltagstauglichkeit | 3,8 | Lenkung* | 2,1 |
| Sicht | 3,4 | Bremse | 2,7 |
| Ein-/Ausstieg | 3,8 | Sicherheit | 3,0 |
| Kofferraum-Volumen* | 5,0 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,5 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 3,2 | Passive Sicherheit - Insassen | 3,1 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,9 | Kindersicherheit | 3,4 |
| Innenraum | 3,4 | Fußgängerschutz | 3,0 |
| Bedienung | 2,7 | Umwelt/EcoTest | 3,0 |
| Raumangebot vorne* | 3,3 | Verbrauch/CO ₂ * | 4,2 |
| Raumangebot hinten* | 5,3 | Schadstoffe | 1,8 |
| Innenraum-Variabilität | 4,5 | | |
| Komfort | 2,9 | | |
| Federung | 3,1 | AUTOKOSTEN | 3,5 |
| Sitze | 2,7 | Betriebskosten* | 5,5 |
| Innengeräusch | 3,2 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,0 |
| Klimatisierung | 2,7 | Wertstabilität* | 3,1 |
| Motor/Antrieb | 2,5 | Kosten für Anschaffung* | 3,0 |
| Fahrleistungen* | 2,1 | Fixkosten* | 5,5 |
| Laufkultur | 2,8 | Monatliche Gesamtkosten* | 3,0 |
| Schaltung | 2,5 | | |
| Getriebeabstufung | 2,8 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen