



Subaru BRZ 2.4 Sport

Zweitüriges Coupe der Mittelklasse (172 kW/235 PS)

In Anbetracht der weiterhin anhaltenden SUV-Flut mutet der Subaru BRZ beinahe wie ein Außerirdischer im automobilen Universum an. Die kleinen, leichten und obendrein erschwinglichen Sportcoupés sind akut vom Aussterben bedroht, die Verkaufszahlen sind seit Jahren rückläufig. Damit sich ein derartiges Projekt auch wirtschaftlich trägt, haben sich die beiden japanischen Marken Subaru und Toyota zusammengeschlossen und gemeinsam den BRZ bzw. GR 86 auf die Räder gestellt. Dass die Neuauflage nicht mehr nur Fahrspaßmaschine, sondern nun auch ein ernstzunehmender Sportwagen ist, liegt am neu entwickelten Boxermotor und der sportlicheren Bereifung. Der Vierzylinder-Sauger hat nun 2,4 Liter Hubraum (plus 0,4 l) und das Drehmoment ist nicht nur höher, sondern liegt auch viel früher an. Dadurch ist der Boxermotor spür- und messbar kräftiger und treibt das nur knapp 1,3 t schwere Coupé deutlich energischer voran. Zweiter Faktor ist die nun deutlich gripstärkere Bereifung, weshalb der Grenzbereich nun merklich höher liegt und das Heck nicht schon beim kleinsten Gaspedalstoß auskeilt. Kurvige Landstraßen sind das ideale Terrain für den kompakten Viersitzer, lange Autobahnetappen bereiten aufgrund des hohen Innengeräuschniveaus und der straffen Federung hingegen weniger Freude. Ebenfalls hinwegsehen muss man über den hohen Verbrauch und die weitgehend durch Abwesenheit glänzender Assistenzsysteme, die nur bei der Automatikversion an Bord sind. Wer mit einem Subaru BRZ liebäugelt, sollte sich sputen: Lediglich rund 250 Fahrzeuge haben den Weg nach Deutschland gefunden und werden voraussichtlich nicht allzu lange in den Showrooms stehen. **Konkurrenten:** BMW 2er Coupé, Mazda MX-5 RF.

- ⊕ überschaubare Abmessungen, geringes Fahrzeuggewicht, sehr agile und sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen
- ⊖ kaum Ablagemöglichkeiten, hohes Innengeräuschniveau, viele Assistenzsysteme an optionales Automatikgetriebe gebunden, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	4,6
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	4,2
	Langstrecke	4,0
	Transport	4,6
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest **★★★★☆**

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Die Material- und Verarbeitungsqualität fällt durchschnittlich aus. Hier wirkt sich das Ziel, Gewicht und Preis niedrig zu halten, in Form einer recht einfachen Materialauswahl und in teils recht simplen Detaillösungen aus. So kommt im Innenraum größtenteils kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz und der Dachhimmel besteht aus einem billig wirkenden Stoff. Dass das Interieur dennoch sportlich und einladend wirkt, liegt u. a. an liebevollen Dreingaben wie den Aluminium-Pedalen,

den roten Ziernähten an Lenkrad und Sitzen sowie den Mikrofasereinsätzen über dem Kombiinstrument sowie oben an den Türverkleidungen. Nachlässigkeiten wie die bei höheren Geschwindigkeiten flatternde Motorhaube aus Aluminium, der dürrtig verkleidete Unterboden oder etwa das freiliegende Kabel des Kofferraumschlusses trüben den Qualitätseindruck zudem. Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten.

4,1 Alltagstauglichkeit

Dass es um die Alltagstauglichkeit nicht sonderlich gut bestellt ist, dürfte einen bei einem dreitürigen Sportcoupé kaum verwundern. Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 388 kg - was für zwei Erwachsene samt deren Gepäck mehr als ausreichend ist. Mit einer Länge von lediglich 4,27 m und einer Breite inkl. der Außenspiegel von 2,03 m fällt der BRZ erfreulich zierlich aus, was nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch beim Kurvenräumen auf schmalen Landstraßen von Vorteil ist.

⊖ Der BRZ bietet neben den Vordersitzen zwei Sitze im Fond, die aufgrund des sehr beengten Platzangebots allenfalls für Kinder geeignet sind. Neben dem Stauraum im Kofferraum gibt es keine Möglichkeit, zusätzliches Transportgut mitzuführen - sei es auf dem Dach oder der Anhängerkupplung. Im Falle einer Reifenpanne muss sich der Fahrer mit dem serienmäßigen Tirefit-Set begnügen, das sich bei größeren Schäden schnell als unwirksam erweist.

3,5 Licht und Sicht

⊕ Der BRZ ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die für eine homogene Fahrbahnausleuchtung sorgen, auch wenn die Reichweite des Abblendlichts aufgrund der tiefen Einbauhöhe nur durchschnittlich und der Lichtkegel nicht sonderlich breit ausfällt. Positiv: Der Subaru verfügt über eine Kurvenlichtfunktion, eine dynamische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage - letztere findet man bei aktuellen Fahrzeugen nur noch selten vor. Leider verzichten die Japaner generell auf ein Abbiegelicht und der Fernlichtassistent ist dem BRZ mit Schaltgetriebe aufgrund des fehlenden Kamerasystems vorenthalten.

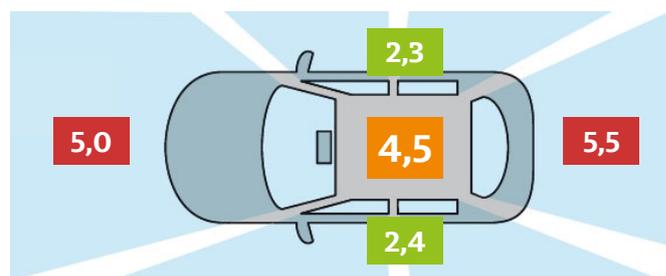


Genretypisch ist die Sicht nach hinten aufgrund der kleinen Fenster und breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

⊖ Die Rundumsicht ist dürrtig, was vorrangig an den kleinen Fenstern und den breiten C-Säulen liegt. Gleiches gilt für die eingeschränkte Sicht auf den umliegenden Verkehr, da der Fahrer durch die sportlich-tiefe Sitzposition weit unten sitzt.

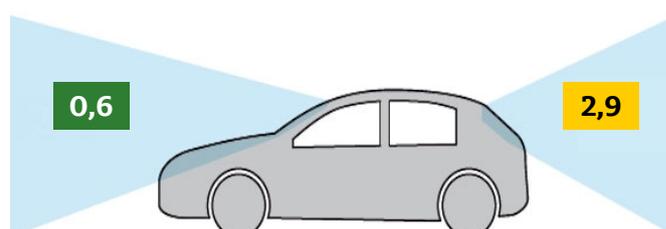
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Innen- und Außenspiegel müssen ohne automatische Abblendfunktion auskommen. Der am vorderen Radlauf angebrachte Seitenblinker besteht aus einer einzelnen LED, die andere Verkehrsteilnehmer besonders bei Dunkelheit blenden

3,6 Ein-/Ausstieg

⊖ Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich wie zu erwarten ziemlich beschwerlich. Vorn liegt dies vorrangig an der sportlich-tiefen Sitzposition, die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position gerade einmal 31 cm über der Fahrbahn. Erschwerend kommen der breite Schweller, die hohen Wangen der Sportsitze und das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett hinzu. Man sollte als Fahrer des BRZ daher nicht ganz ungelent sein. Noch mehr trifft dies für die Mitfahrer zu: Der Zustiegsbereich nach hinten ist schmal und

3,9 Kofferraum-Volumen

Viel Stauraum darf man bei einem kleinen Sportcoupé nicht erwarten, das Standvolumen beträgt lediglich 250 l. Immerhin lässt sich aber die Rückbank umlegen und das Ladevolumen dadurch erweitern. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), passen bis zu 505 l in den BRZ hinein.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich über Tasten am Heckdeckel, am Armaturenbrett oder auf dem Schlüssel entriegeln. Das Öffnen und Schließen erfordert zwar wenig Kraft, allerdings fehlen praktische Griffe dafür, sodass man rasch schmutzige Finger bekommt. Der Heckdeckel gibt einen kleinen Öffnungsbereich frei, doch sperrige Gegenstände finden im kleinen Kofferraum ohnehin keinen Platz. Die Ladekante ist mit gemessenen 70 cm nicht sonderlich niedrig, zudem gibt es zwischen Ladekante und -boden eine elf Zentimeter hohe Stufe.

3,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des BRZ lässt sich zumindest im Ganzen umklappen, was man bei einem Sportcoupé nicht unbedingt erwarten kann. Zuvor müssen zur Entriegelung entweder zwei Schlaufen an der Rückseite gezogen oder zwei Tasten an der Rückbank betätigt werden. Beides gestaltet sich aufgrund der schlechten Erreichbarkeit recht umständlich. Das Umklappen und Aufstellen geht hingegen mühelos von der Hand. Im Kofferraum findet man keine weiteren Verstaumöglichkeiten für kleine Gegenstände oder Taschenhaken, lediglich unter dem Ladeboden findet man noch etwas Stauraum (ca. 20 l) vor.

kann. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert, was etwa beim Abschleppen ungünstig ist.

nur Kindern zuzumuten. Leider gibt es eine Einstiegshilfe lediglich für den Beifahrersitz, Haltegriffe am Dachhimmel fehlen gänzlich.

Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless. Zumindest kann man das System deaktivieren.



Im doch recht kleinen Kofferraum stehen 250 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung. Immerhin lässt er sich erweitern.



Die Ladekante befindet sich erfreulicherweise auf relativ niedrigem Niveau. Allerdings erschwert die recht schmale Ladebaumöffnung das Be- und Entladen.

3,6 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das übersichtliche und erfreulich "oldschoolige" Armaturenbrett lässt sich auch ohne Eingewöhnung problemlos bedienen. Subaru verweigert sich erfreulicherweise weiterhin dem Trend zum weitgehend tastenlosen Cockpit, was ihnen besonders sportliche Fahrernaturen danken dürften. Sie können sich auf das Fahren konzentrieren, ohne in den Untermenüs des Touchscreens abgelenkt zu werden. Sowohl am Multifunktionslenkrad als auch am Armaturenbrett finden konventionelle, gut bedienbare Tasten, die dem Fahrer eine haptische Rückmeldung bieten. Die meisten Funktionen werden wie heute üblich über einen zentral angeordneten Touchscreen gesteuert, der zwar nicht mit brillanter Graphik, aber großen Touchflächen und guter Reaktion punktet. Der Bildschirm ist unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen platziert, wodurch er mit der rechten Hand gut zu erreichen ist - allerdings führt dies Positionierung zu einer erhöhten Sichtabwendung von der Fahrbahn. Darunter befindet sich die separate Klimabedien-einheit, die mit großen Drehreglern und Tasten überzeugt -

3,3 Multimedia/Konnektivität

In puncto Konnektivität schneidet der BRZ nur durchschnittlich ab, doch bei einem Fahrerauto wie diesem liegt der Fokus bei der Entwicklung eben anderswo. Subaru stattet das Coupé serienmäßig mit einem Audiosystem samt sechs Lautsprechern, DAB-Radio, Bluetooth-Audiostreaming und -Freisprecheinrichtung aus. Externe Medien lassen sich zudem via AUX-Anschluss oder einen der beiden USB-Ports unter der

3,2 Raumangebot vorn

Vorn geht es recht beengt zu, lediglich bis zu 1,90 m große Fahrer finden ausreichen Bein- und Kopffreiheit vor. Auch die Innenbreite ist nur durchschnittlich bemessen, man sitzt recht dicht beieinander. Das Raumgefühl leidet unter dem dunklen Dachhimmel, den schmalen Seitenfenstern und der niedrigen Dachlinie.

5,1 Raumangebot hinten

⊖ Das Raumangebot in der zweiten Reihe ist sehr knapp, bereits 1,60 m große Mitfahrer stoßen mit den Knien an die Lehnen der Vordersitze, wenn diese auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind. Über dem Kopf ist dabei noch eine Handbreit Luft. Die winzigen Seitenfenster, die hohe Seitenlinie sowie der breite Mitteltunnel gehen zudem zu Lasten des Raumgefühls.

vorbildlich. Der Fahrer blickt auf ein gut ablesbares digitales Kombiinstrument, das sich tags wie nachts einwandfrei ablesen lässt. Zentrale Anzeige ist der fein skalierte Drehzahlmesser, in dem die Geschwindigkeit in Ziffernform dargestellt wird. Rechts davon finden sich die Tank- sowie die Kühlmitteltemperaturanzeige. Nettes Gimmick: Der orange Bereich des Drehzahlmessers lässt sich individuell festlegen und die Mahnung zum Hochschalten von einem Warnton und einem "Schaltblitz" untermalen. Zudem kann man sich die erreichten Längs- und Querbeschleunigungen anzeigen lassen.

⊖ Der Bordcomputer bietet nur einen Langzeitspeicher, für die letzte Fahrt oder ab dem letzten Tankstopp lassen sich Werte wie etwa der Durchschnittsverbrauch nicht abrufen. Die beiden USB-Anschlüsse sind unter der Mittelarmlehne ungünstig platziert. Leider hat sich Subaru den Regensensor gespart, weshalb der Fahrer bei Regen selbst zum gut erreichbaren Wischerhebel greifen muss.

Mittelarmlehne anschließen. Ein internes Navigationssystem ist für den BRZ nicht zu haben, hierfür muss man auf die serienmäßige Smartphone-Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto (beide kabelgebunden) zurückgreifen, mit deren Hilfe sich ausgewählte Inhalte des Smartphones auf dem acht Zoll großen Touchscreen darstellen lassen. Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist nicht zu haben.



Das knappe Platzangebot im Fond ist lediglich kleineren Kindern zuzumuten.

4,7 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich auf das ganzteilige Umklappen der Rückbank.

Hinten gibt es keine Ablagemöglichkeiten, vorn nur wenige. Diese beschränken sich im Wesentlichen auf das

Handschuhfach, die beiden Becherhalter und die Flaschenhalter in den Türverkleidungen. Besonders schmerzlich vermisst wird eine praktische Ablagemöglichkeit für das Smartphone.

3,6 KOMFORT

3,8 Federung

Der BRZ ist wie es sich für ein Sportcoupé ziemt zu Gunsten der Agilität straff abgestimmt, der Federungskomfort bleibt dabei aber teils auf der Strecke. Eine adaptive Dämpferregelung, die diesen Zielkonflikt auflösen könnte, ist für den Japaner nicht erhältlich. Während der Komfort innerorts durchaus in

Ordnung geht und Unebenheiten ordentlich verarbeitet werden, kommt auf Landstraßen und auf der Autobahn deutliche Unruhe ins Fahrzeug. Besonders tiefe Bodenwellen sorgen für kräftige Aufbaubeschleunigungen, auch welliger Fahrbahnbelag verarbeitet das Fahrwerk nur dürftig.

3,4 Sitze

Die vorderen Sportsitze bieten dank der kräftig ausgeprägten Wangen guten Seitenhalt und sind recht schmal geschnitten. Korpulente Personen dürften damit Probleme haben. Die Verstellmöglichkeiten sind überschaubar, dem Beifahrersitz mangelt es sogar an einer Höhenverstellung. Wir vermissen zudem eine einstellbare Lendenwirbelstütze sowie eine Gurthöhenverstellung. Der Sitzkomfort leidet vor allem auf längeren

Etappen unter den unbequemen Armauflagen in der Mitte sowie in den Türen.

⊖ Die Sitzfläche der hinteren Sitze ist stark konturiert und schmal geschnitten, während die Lehnen kaum Konturierung aufweisen. Der Sitzkomfort leidet vorrangig unter den harten Armauflagen, den stark angewinkelten Beinen und den fehlenden Kopfstützen.

4,6 Innengeräusch

⊖ Im Innenraum des BRZ geht es laut zu, bei höheren Geschwindigkeiten sogar sehr laut. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument bereits 74,0 dB(A) an. Längere Etappen werden damit zur Belastungsprobe. Der Motor ist akustisch stets präsent und wird bei höheren Geschwindigkeiten sehr

laut, auch die Abrollgeräusche der 18-Zoll-Räder sind deutlich zu vernehmen. Untypisch: Die Windgeräusche, die üblicherweise bei höheren Tempi die Geräuschkulisse dominieren, bleiben beim BRZ eher im Hintergrund.

3,1 Klimatisierung

Das japanische Coupé ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Eine Umluftautomatik gibt es ebenso wenig wie unterschiedliche Intensitätsstufen für den Auto-Modus. Zumindest an den mittleren Luftausströmer am Armaturenbrett kann die Menge unabhängig von der Richtung der ausströmenden Luft reguliert werden, an den beiden äußeren Lüftungsdüsen ist dies nicht möglich. Für die

Fondinsassen sind keine Luftausströmer vorhanden. Hier kann es bei starker Sonneneinstrahlung unangenehm warm werden, zumal sich die hinteren Fenster wie bei Coupés üblich nicht öffnen lassen. Getönte Scheiben könnten hier etwas Linderung bringen, sind aber leider nicht erhältlich. Für die kalten Tage gibt es eine zweistufige Sitzheizung, eine Lenkradheizung ist jedoch nicht zu haben.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Im Vergleich zum Vorgängermodell hat der neu entwickelte Boxermotor durch das Hubraumwachstum von

2,0 auf 2,4 Liter vor allem an Durchzugskraft zugelegt: Das maximale Drehmoment stieg von 205 auf 250 Nm und liegt mit

3.700 1/min zudem deutlich früher an als zuvor (bei 6.400 1/min). Die Leistung wuchs von 200 auf 235 PS an. Da gleichzeitig das Gewicht um lediglich einen Zentner zugenommen hat und weiterhin weniger als 1,3 t beträgt, beschleunigt der BRZ nun deutlich druckvoller und benötigt dafür vor allem nicht mehr so hohe Drehzahlen wie der Vorgänger. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in glatten vier Sekunden, von 80 auf 120 km/h

nimmt diese Disziplin 5,1 s in Anspruch. Die Japaner geben den Standardsprint aus dem Stand mit 6,3 s an (zuvor 7,6 s), die Höchstgeschwindigkeit beträgt trotz des Leistungszuwachses weiterhin 226 km/h. Wurde der Vorgänger oftmals als "Luftpumpe" verschrien, geht die Neuauflage deutlich energischer zu Werke und kann das optische Versprechen tatsächlich erfüllen.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Boxermotor hat aufgrund der gegenläufig laufenden Kolben einen besseren Massenausgleich als ein Reihenmotor, dennoch läuft der Boxer gerade im oberen Drehzahlbereich vergleichsweise rau. Bei niedrigen Touren stört der Benziner mit deutlich vernehmbarem Brummen, obwohl die Schaltempfehlung einen hohen Gang anzeigt.

Das Ansprechverhalten ist Saugmotor-typisch gut, Gaspedalbefehle setzt das flach bauende Aggregat spontan um. Auch an der Leistungsentfaltung gibt es wenig auszusetzen: Der Boxer wirkt dank des größeren Hubraums nun deutlich kräftiger und punktet mit großer Drehfreude, die erst bei rund 7.500 Touren ein Ende nimmt.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Zwar ist der BRZ optional mit einer sechsstufigen Wandlerautomatik erhältlich, allerdings passt das Sechsganggetriebe deutlich besser zum sportlichen Charakter des BRZ und ist ein wesentlicher Bestandteil des großen Fahrspaß. Der kurze Schalthebel liegt gut zur Hand und überzeugt mit kurzen Schaltwegen und rastet knackig ein. Die Kupplung möchte allerdings gefühlvoll bedient werden, sonst

kommt es besonders bei gemächlicher Fahrweise zu unschönen Schaltschlägen. Je flotter man mit dem BRZ unterwegs, desto besser funktioniert das Zusammenspiel von Kupplung und Getriebe.

Die sechs Gänge sind eng gestuft und kurz übersetzt, bei Tempo 130 liegen bereits 3.500 Touren an.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Subaru BRZ zaubert den Testern im ADAC Ausweichtest ein Lächeln ins Gesicht: Das kompakte Coupé lässt sich bestechend präzise, schnell und gleichzeitig sehr sicher durch den Pylonenparcours dirigieren. Der Japaner folgt verlässlich dem vorgegebenen Kurs und geht erst bei sehr hohen Tempi in ein gut kontrollierbares Untersteuern über. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift erst dann gezielt und wirkungsvoll ein, wenn es benötigt wird.

Der Hecktriebler verfügt über eine mechanische Differenzialsperre, was die ohnehin gute Traktion nochmals steigert. Neigen die Hinterräder doch einmal zum Durchdrehen, greift die Antriebsschlupfregelung schnell und effektiv ein.

⊖ Bei hohen Geschwindigkeiten wirkt der BRZ etwas unruhig. Hier wirken sich die direkte Lenkung, der kurze Radstand und das niedrige Gewicht nachteilig aus.

2,4 Lenkung

⊕ Die konstant übersetzte Lenkung überzeugt mit direkter Übersetzung damit einhergehend geringen Lenkwinkeln (2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) sowie guter Präzision. Der BRZ lässt sich zielgenau durch Kurvengeschlängel dirigieren und folgt präzise dem

vorgegebenen Kurs, Lenkkorrekturen sind nur selten von Nöten. Das Lenkgefühl geht in Ordnung, die Rückmeldung dürfte für eine Fahrmaschine wie den BRZ aber noch etwas ausgeprägter sein.

2,4 Bremse

⊕ Der BRZ überzeugt mit seiner gut zupackenden und standfesten Bremsanlage, die das leichtgewichtige Coupé bei

einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 34,7 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen bringt. An der

Dosierbarkeit der Bremse gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren, der Subaru lässt sich auch bei sportlicher Gangart auf den Punkt verzögern.

3,6 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Das Kamerasystem "EyeSight", mit dem Subaru u. a. das Notbremssystem samt Kollisionwarner, den Spurhalteassistenten und den Fernlichtassistenten realisiert, ist der Automatikversion des BRZ vorbehalten. Die Käufer des "Schalters" müssen leider ohne diese wichtigen Sicherheitssysteme auskommen.

Somit beschränken sich die Assistenzsysteme des BRZ auf den radarbasierten Spurwechselwarner, die Querverkehrserkennung sowie das direkte Reifendruckkontrollsystem. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Zudem verfügt der Subaru über eine Geschwindigkeitsregelanlage.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt des Tests lag kein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm vor. Der BRZ ist mit sieben Airbags ausgerüstet (u. a. Knieairbag für den Fahrer). Die Kopfstützen schützen Personen bis knapp 1,85 m wirkungsvoll - also jeden, der in das Auto passt.

⊕ Nicht nur vorn, sondern auch im Fond verfügt der BRZ über Gurtwarner samt Sitzbelegungserkennung.

⊖ Hinten verbaut Subaru keine Kopfstützen, die die Fondinsassen vor einem schweren Schleudertrauma schützen könnten. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut und dort bei Beladung des Kofferraums schlecht zu erreichen.

3,5 Kindersicherheit

Das Ein- und Ausbauen von Kindersitzen gestaltet sich aufgrund der fehlenden Fondtüren und die geringe Fahrzeughöhe sehr schwierig. Zwar verfügt der Beifahrersitz über eine Beifahrerairbag-Abschaltung per Sitzbelegungserkennung und selbst hohe Kindersitze lassen sich einbauen, die schmale Sitzfläche samt kräftiger Wangen vereiteln allerdings eine sichere Fixierung. Auf den Fondplätzen ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich, allerdings sorgen auch hier die starken Wangen der Sitzfläche dafür, dass sich Kindersitze nicht sicher fixieren lassen. Da sich die Isofix-Bügel weiter oben in der Lehne befinden, finden hoch aufragende Sitze keinen Platz unter dem stark abfallenden Dach des Coupés. Ist ein

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Kindersitz mit Basis auf der Rücksitzbank eingebaut, lässt sich der Vordersitz nicht mehr weit genug nach hinten schieben, um ausreichend Platz zu finden.

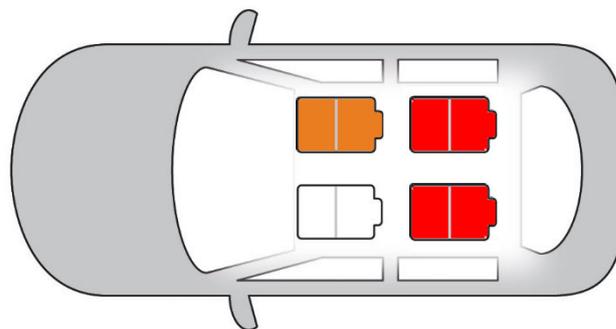
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Aufgrund der niedrigen und nachgiebigen Motorhaube aus Aluminium sowie dem tief montierten Boxermotor, der einen großen Verformungsweg der Haube ermöglicht, ist von einem guten Fußgängerschutz auszugehen.

⊖ Ohne das Kamerasystem "EyeSight" fehlt dem BRZ auch das Fußgängerbremsystem, das Kollisionen mit Passanten verhindern kann.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ In puncto Effizienz schneidet der neue Boxermotor schlecht ab. Auch Spritsparmaßnahmen wie eine heutzutage übliche Start-Stopp-Automatik ist im BRZ nicht verbaut. Im ADAC Ecotest kommt er auf eine CO₂-Bilanz von 214 g/km, was einem Verbrauch von 7,9 l/100 km entspricht. Dafür erhält der Benziner im CO₂-Kapitel lediglich 12 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der BRZ besser ab und kommt auf 40 von 50 möglichen Punkten. Abzüge gibt es für den erhöhten Kohlenmonoxidausstoß (CO), was auf das Anfeuchten des Benzin-Luft-Gemisches bei hoher Last zurückzuführen ist. Insgesamt sammelt der Subaru BRZ 2.4 auf 52 Punkte und drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Subaru BRZ 2.4 ist nur in einer Ausstattungsvariante erhältlich, die ab 38.990 Euro in der Preisliste steht. Die Automatikversion inkl. des EyeSight-Kamerasystems (inkl. Notbremssystem, Spurassistent und Fernlichtassistent) gibt es 41.990 Euro. Die Ausstattung ist ansehnlich und beinhaltet u. a. LED-Scheinwerfer, Sitzheizung, schlüsselloses Zugangssystem, Zweizonen-Klimaautomatik und 18-Zoll-Aluräder. Einzige Option ist neben dem aufpreispflichtigen Automatikgetriebe die

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Metalliclackierung.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 328 Euro, die hohen Versicherungseinstufungen kommen dem Fahrzeughalter teuer zu stehen. Bei den Garantieleistungen zeigen sich die Japaner großzügig: Sie gewähren fünf Jahre bis 160.000 km auf das Fahrzeug (drei Jahre Anschlussgarantie bis 200.000 km möglich) sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Boxermotor, Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	2.387 cc
Leistung	172 kW/235 PS bei 7.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 3.700 1/min
Kraftübertragung	Hinterradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.265/1.775/1.310 mm
Leergewicht/Zuladung	1.275/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	237 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	6,4/8,0/12,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	215/40 R18 85Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	7,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,0/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	185 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	74,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.282/388 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/505/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	255 Euro	Werkstattkosten	44 Euro
Fixkosten	183 Euro	Wertverlust	401 Euro
Monatliche Gesamtkosten	884 Euro		
Steuer pro Jahr	328 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/29/27		
Basispreis BRZ 2.4 Sport	38.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.077 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 800 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	3,6	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	3,6	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,9	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,9	Bremse	2,4
Innenraum	3,6	Sicherheit	3,6
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Raumangebot vorn	3,2	Kindersicherheit	3,5
Raumangebot hinten	5,1	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	4,7	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	3,6	Verbrauch/CO ₂	4,8
Federung	3,8	Schadstoffe	2,0
Sitze	3,4		
Innengeräusch	4,6		
Klimatisierung	3,1		

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner