

---

## Subarus Sport-Engagement: Wir machen jetzt ja nur eine Pause

Von Peter Schwerdtmann

Standesgemäß hatte Subaru zum Abgalopp des alten Renneisens Subaru WRX STI auf den Bilsterberg geladen. Auf der anspruchsvollen Strecke konnte der kleine Sportler mit dem großen Heckspoiler noch einmal zeigen, welcher Mordskerl in ihm steckt, der in der Vergangenheit nicht nur für viele Rallye-Siege gut war, sondern auch jetzt auf der selektiven Strecke nahe Bad Driburg mit erstaunlichem Grip für aufregende Kurven sorgen konnte. Wie zum Trost hatte der WRX STI auch so etwas wie einen Nachfolger oder Ersatzspieler mitgebracht: das Sportcoupé Subaru BRZ. Auch der durfte sich auf dem Bilsterberg beweisen.

Die letzte Serie des Subaru WRX STI war mehrfach überzeichnet, berichtet Christian Amenda, Geschäftsführer von Subaru Deutschland mit Stolz. Der WRX sei immer ein Imageträger gewesen, aber nie ein „Stückzahlendreher“. Dennoch habe man in den ersten vier Monaten in Deutschland bereits rund 80 Fahrzeuge ausliefern können. Doch nun gehe er in den Ruhestand, für ein paar Jahre. Dem Unternehmen seien neue Antriebe und die Einhaltung des Flottenverbrauchs wichtiger. Amenda zeigte sich überzeugt, danach könne wieder mit einem rennsporttauglichen Subaru gerechnet werden.

Das „alte Renneisen“ (Christian Amenda) stellte die sportliche Spitze der einmaligen Subaru-Architektur dar. Der Boxermotor sorgte für tiefen Schwerpunkt und die geringe Länge des Motors für einen nach hinten rückenden Einbau – das eine sorgte für geringe Wankneigung und damit für mehr Grip, das andere für eine bessere Achslastverteilung. Von der Kurbelwelle des Boxers ausgehend lief die Kardanwelle in der Mitte des Subaru nach hinten und trieb vier exakt gleich lange Antriebsachsen an. Ein so symmetrischer Antrieb kann nur Vorteile bringen – im Gelände und auf der Straße. Eine spektakuläre Eigenart erlebten wir jetzt wieder in der „Mausefalle“ am Bilsterberg: In der stark abfallenden, engen Linkskurve schob unser WRX gleichmäßig über alle vier Räder, kein Über- und kein Untersteuern.

Am Bilsterberg brauchte der 2,5-Liter-Boxer des WRX STI sicher mehr als den Durchschnittswert von 10,2 Litern auf 100 km, um seine 300 PS möglichst oft auf die Strecke zu bekommen. Aber auch unter Normbedingungen erreicht er mit 242 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer nur die Effizienzklasse G – ein zu großer Beitrag zum Flottenverbrauch.

Der Subaru BRZ Sport, der an seine Stelle treten soll, landet mit seinen 200 PS aus einem Zwei-Liter-Boxer mit einem Normverbrauch von 7,8 Litern auf 100 km und 180 g/km CO<sub>2</sub> eine ganze Klasse tiefer. Er braucht mit 7,2 Sekunden rund zwei Sekunden mehr als der WRX bis zum Tempo 100 und schafft statt 255 km/h Spitze auch nur 226 km/h. Noch etwas fehlt ihm: der Subaru-typische Allradantrieb. Denn der BRZ ist aus einer Kooperation mit Toyota entstanden. Dem verdankt er seinen Heckantrieb.

In dieser für einen Sportwagen klassischen Konfiguration hinterlässt er am Bilsterberg ebenfalls einen guten Eindruck. Niedriger Schwerpunkt, eine für ein Wagen mit Frontmotor ungewöhnlich ausgewogene Achslastverteilung von 53:47, sein geringes Gewicht von (leer) 1243 kg, die kurzen Überhänge vorn und hinten, der lange Radstand sowie die tiefe Sitzposition in der klassischen Sportcoupé-Karosserie mit langer Motorhaube und weit hinten sitzender 2+2-Kabine weisen dem BRZ einen Platz unter den Sportwagen zu – wohl

---

verstanden: nicht unter den Renn- oder Rallyewagen.

Der kernige Sound beim Beschleunigen und die knackige Sechs-Gang-Handschrift unterstreichen diesen Eindruck. Der neue „Track-Modus“ der Vehicle Dynamics-Control (VDC) ermuntert sogar dazu, seine besonders sportlichen Eigenschaften auch mal zu erleben. In diesem Modus 3 lässt das System leichtes Übersteuern bei schneller Kurvenfahrt zu und erleichtert den Rennstart.

Der Modus 4 ist noch schärfer: Alle Assistenzsysteme außer Betrieb. Bei den Versionen mit Sechs-Gang-Handschrift wird auch die elektronische Differenzialsperre deaktiviert. Im Modus 1 sind die Stabilitätskontrollen, die elektronische Differenzialsperre und die Traktionskontrolle aktiv. Im Modus 2 soll die ausgeschaltete Traktionskontrolle das Anfahren auf losem Untergrund erleichtern

Bei einer Außenlänge von 4,24 Metern (WRX STI 4,60 Meter) bleiben für die Fahrer und Beifahrer viel und für die Hinterbänker immerhin Platz für Kurzstrecken. Der komfortable und Seitenkraft gut haltende Sportsitz ist fast genau in Höhe der Hochachse platziert. Sportwagenfahrer schätzen es, so dicht am Drehpunkt zu sitzen. Im Gepäckraum passen 243 Liter, nach Umklappen der Lehne der Rücksitze bis zu 330 Liter. Das reicht zwar nicht für einen Familienurlaub, bietet aber mehr als andere in dieser Klasse.

Für den Modelljahrgang 2018 haben die Japaner ihr Sportcoupé auch bei der Konnektivität zeitgemäßer aufgestellt. Das Audiosystem umfasst ein Sieben-Zoll-Touchscreen unter anderem für die Bedienung des Digitalradios DAB+ und des mit Tom-Tom entwickelten Navigationssystems. Wischen und Tippen als Bediengesten werden ergänzt durch eine Sprachsteuerung. Smartphones können via Apple Car Play oder Android Auto45 eingebunden werden.

Den Subaru BRZ als Lückenbüsser oder Ersatzspieler zu bezeichnen, täte dem Japaner Unrecht. Er ist nicht dazu angetreten, das alte Renneisen vergessen zu machen. Das Sportcoupé zeigt schon durch seine Silhouette und das gesamte Design, dass es zu den angenehmen Sportlichen gerechnet werden will. Es spricht nicht den zukünftigen Lizenzfahrer an, sondern die große Masse derer, die sich in einem sportlich gestalteten, eher konservativen als modernistischen Umfeld wiederfinden. Da auch der Preis (ab 33 480 Euro) stimmt, empfiehlt sich der Subaru BRZ für eine deutlich breitere Zielgruppe als der aus der Zeit gefallene WRX STI. (ampnet/Sm)

#### Technische Daten Subaru BRZ Sport+ MT

Länge, Breite, Höhe (m): 4,24 x 1,78 x 1,32  
Radstand (m): 2,57  
Motor: R4-Boxermotor, Otto, Turboaufladung  
Hubraum: 1998 ccm  
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 7000 U/min  
Max. Drehmoment: 205 Nm ab 6400 - 6600 U/min  
Kraftübertragung: Symmetrischer Allradantrieb, Sechs-Gang-Schaltgetriebe,  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 s  
Höchstgeschwindigkeit 226 km/h  
Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 7,8 Liter Superplus  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 180 g/km  
Effizienzklasse F, Euro 6  
Leergewicht / Zuladung: min. 1245 kg / max. 425 kg  
Räder / Reifen: 7J x 17 offset +48mm / 215/45 R 17 87W  
Preis: 36 980 Euro

---

## Technische Daten Subaru WRX STI Sport

Länge, Breite, Höhe (m): 4,60 x 1,80, 1,48  
Radstand (m): 2,65  
Motor: R4-Boxermotor, Otto, Turboaufladung  
Hubraum: 2457 ccm  
Leistung: 221 kW / 300 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 407 Nm ab 4000 U/min  
Kraftübertragung: Sechs-Gang-Schaltgetriebe, Allradantrieb  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,5 s  
Höchstgeschwindigkeit 255 km/h  
Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 10,2 Liter Superplus  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 242 g/km  
Effizienzklasse G, Euro 6  
Leergewicht / Zuladung: min. 1500 kg / max. 500 kg  
Zuladung: 500 kg  
Preis: 45 900 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



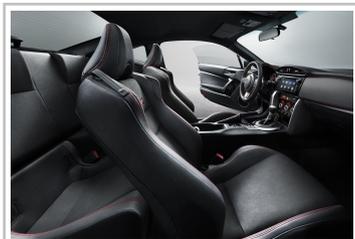
Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



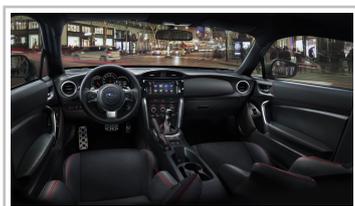
Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru BRZ.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru WRX STI.

Foto: Auto-Medienportal.Net