



Subaru BRZ

De toon maakt de muziek

Autotest | Het merk Subaru is bij het grote publiek bekend geworden dankzij de Impreza WRX. Voor een relatief bescheiden bedrag leverde Subaru een auto die de prestaties van een volbloed sportwagen bood. Vanwege milieunormen, belastingdruk en brandstofprijzen is de nieuwste Subaru WRX echter onhaalbaar geworden voor de gewone man. Mede daarom introduceert Subaru nu een nieuwe sportwagen met een beschaafd prijskaartje: de BRZ.

De plek in de garage waar de Subaru BRZ nu is geparkeerd, werd een week geleden nog bezet door een BMW 3-Serie Touring. Die zakelijk verantwoorde stationcar was voorzien van de lichtste en zuinigste dieselmotor op de prijslijst. Om de CO₂-uitstoot verder te verlagen, was de BMW voorzien van allerlei brandstofbesparende voorzieningen.

Wat heeft dit met de Subaru BRZ te maken? Op papier zijn beide auto's even snel. Tot op de tiende seconde precies hebben beide auto's 7.6 seconden nodig om vanuit stilstand naar 100 km/u te sprinten. Ook de topsnelheid (226 km/u) van beide testauto's is exact gelijk.



Presentatie vs prestatie

Hoe veelbelovend de Subaru BRZ er ook uitziet, echt snel is deze tweepersoons sportcoupé niet. Wees gerust: Subaru is niet van het geloof gevallen en heeft nog steeds een verpletterend snelle WRX in het programma. Omdat de prijs van een auto tegenwoordig grotendeels afhankelijk is van het verbruik, is de nieuwe WRX echter zo goed als onbetaalbaar voor de gewone sterveling.

Voor de BRZ is daarom een andere aanpak gekozen:

deze sportcoupé is niet snel, maar voelt vooral snel. Alhoewel de prestaties van de BRZ gelijk zijn aan die van de dieselende zakenauto van vorige week, is de presentatie compleet anders. De bestuurder en bijrijder (de achterbank biedt letterlijk geen beenruimte en is dus puur voor de show) zitten laag bij de grond met de schouders tot aan het metaal.



De cabine van de BRZ geeft een knus coupé-gevoel en allerlei details herinneren de inzittenden er nog eens fijntjes aan dat dit een sportwagen is. Zo zitten er tuimelschakelaars in de middentunnel, zijn de pedalen geperforeerd en zijn alle stiksels in het rood uitgevoerd.

Zoals het hoort bij een sportwagen staat de toerenteller centraal, niet de snelheidsmeter. Heel handig: op een klein display binnen de toerenteller is de snelheid digitaal af te lezen.



Alhoewel Subaru voorziet in alle luxe en veiligheid die mag worden verwacht van een auto in deze prijsklasse, biedt de BRZ niets meer dan dat. Zo is de standaard gemonteerde radio uiterst eenvoudig. Er is wel een USB-aansluiting, maar het display van het

audiosysteem is zo simpel, dat zelfs het weergeven van track-namen niet tot de mogelijkheden behoort.

Rijden

Het inleggen van de eerste versnelling vraagt enige kracht. De besturing is beduidend zwaarder dan in een doorsnee auto. Het onderstel is ronduit hard, maar biedt net voldoende comfort om de BRZ dagelijks te kunnen gebruiken. De pedalen zijn zo gevoelig dat het is aan te bevelen schoenen met dunne zolen te dragen.



Het zorgt er allemaal voor dat de bestuurder (of moet dat "coureur" zijn?) meer gevoel krijgt met de auto. Al snel voelt de bestuurder hoe fraai het onderstel in balans is. Omdat het mechaniek zich perfect laat aanvoelen, stuurt menigeen als vanzelf mooiere lijnen. Bijna ongemerkt wordt de snelheid opgevoerd en worden bestuurder en auto één. Misschien is de BRZ geen verpletterend snelle sportwagen, het sportwagen-gevoel is meer dan overtuigend aanwezig.



Boxer

De BRZ is voortgekomen uit een samenwerking tussen Toyota en Subaru. Geheel volgens de traditie van Subaru is de krachtbron van de BRZ een "boxermotor". Zo'n motor heeft een lager zwaartepunt dan een gewone motor en dat komt de rijeigenschappen ten goede. Bovendien heeft een boxermotor een eenvoudigere constructie, waardoor deze betrouwbaarder is. Het nadeel van een boxermotor is het hoge verbruik, maar dat zou dankzij de inbreng van Toyota's "D-4S" injectiesysteem worden gecompenseerd.

Wie de specificaties van de BRZ en de concurrentie met elkaar vergelijkt, ziet al snel dat vrijwel alle andere sportcoupés sneller en zuiniger zijn. Dat komt omdat de tegenstrevers een turbomotor of andere slimme techniek inzetten om het vermogen te vergroten en tegelijkertijd het verbruik te verlagen.

Toch is de keuze van Subaru en Toyota een bewuste. Het vermogen van een turbomotor komt als in een explosie ineens vrij. Een "ongebazen" krachtbron lijkt continu naar een hoogtepunt toe te werken en dat levert meer spektakel op (of op z'n minst een langduriger spektakel). De BRZ geeft het maximale vermogen van 200 pk pas bij 7.000 toeren af. Het mechaniek schreeuwt het dan uit en alleen daarom lijkt het genadeloos hard te gaan.

Geheel tegen de traditie van Subaru in, is de BRZ niet voorzien van "All Wheel Drive". In plaats daarvan wordt het motorvermogen simpelweg op de achterwielen overgebracht. Dat is minder veilig en maakt het minder makkelijk om het vermogen onder extreme situaties te benutten. Het is echter wel leuker en daar draait het allemaal om bij de BRZ. Met een snelle stuurbeweging en volgas zet de BRZ gewillig een stapje opzij.

Wie zichzelf overschat, wordt daarna weer in het rechte spoor gezet door een prima werkend elektronisch stabiliteitsprogramma ("ESP"). Wie weet waarmee hij/zij bezig is, kan het ESP desgewenst geheel uitschakelen.



De BRZ is in absolute zin geen snelle auto. De manier waarop de BRZ presteert is echter even spectaculair als bij veel duurdere sportwagens. Daarmee biedt Subaru niet langer de prestaties van een volbloed sportwagen tegen een beschaafde prijs, maar wel het rijplezier ervan. ■

Zoek de verschillen

Toyota en Subaru brengen vrijwel dezelfde auto ieder onder hun eigen naam op de markt. De Toyota heet "GT86", als verwijzing naar een model uit het verleden. "BRZ" staat voor "Boxer", "Rear-wheel drive", "Zenith".

Naast de naam en de logo's, verschilt de afstemming van het onderstel iets (de Subaru is nog stugger c.q. sportiever). Het meest in het oog springende verschil is dat alleen de BRZ leverbaar is in het kenmerkende "Subaru-blauw" (in vaktermen: "WR Blue Mica"). Pas na het vergelijken van foto's van beide testsessies komen andere verschillen aan het licht. Zo verschillen de koplampen en knipperlichten iets, waarbij de Toyota meer agressie uitstraalt.

Ook het interieur verschilt op details. Zo kiest Subaru voor een ander materiaal voor de contrasterende baan over het dashboard en de bekleding van de stoelen. De toerenteller van de Toyota GT86 heeft een witte achtergrond, Subaru kiest voor zwart.

Conclusie

De BRZ is de nieuwe coupé van Subaru, waarmee het merk de sensatie van het rijden in een volbloed sportwagen binnen het bereik van een groot publiek wil brengen. Daarmee is de BRZ in zekere zin de opvolger van de legendarische Impreza WRX. Het concept is echter heel anders. De WRX moest het hebben van puur vermogen en kon daarmee iedereen en alles zoek rijden.



Specificaties

Subaru BRZ Sport Premium

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	424 x 176 x 129 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.205 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	243 l
Bandenmaat	215/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 7000 tpm
Koppel	205 Nm @ 6400 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,6 sec.
Topsnelheid	226 km/u
Verbruik gemiddeld	7,8 l / 100 km
Verbruik stad	10,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	181 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 42.995,-
Prijs instapmodel	€ 42.995,-