



Arnold van Schepen
19 oktober 2012

Lang verwacht...

Zeg je Subaru, dan zeg je Symmetrical All Wheel Drive. Zelfs kleine stadsrakkertjes als de Justy werden met vierwielaandrijving geleverd. Maar sinds Subaru samenwerkt met Toyota heeft het merk de vaste merkwaarde een beetje laten varen, getuige de louter met voorwielaandrijving verkrijgbare Trezia. Wellicht een doorn in het oog van de Subaru-puristen, maar gelukkig maakt Subaru nu alles goed. Met een achterwielaandrijver. En wat voor ã©ã©n...



Lekker basic

De BRZ en het zustermodel GT86 (en niet de vergeten de Scion FR-S) lopen gezamenlijk van de band bij de Subaru fabrieken in Ota, Japan. Toyota is verantwoordelijk voor het design en de productplanning, terwijl Subaru de technische ontwikkeling en de productie voor zijn rekening neemt. Maar is het nu een echte Subaru, of toch meer een Toyota? Uiterlijk is onze testauto duidelijk een Subaru. Hoe kan het ook anders, met een lakkleur als WR Blue Mica. De BRZ verschilt minimaal van de GT86; alleen de voorbumper is anders gemodelleerd. Afgezien van de emblemen zul je geen verschillen zien. Onderhuids zijn er wel enige verschillen; Subaru heeft het onderstel en de besturing anders afgesteld waardoor de BRZ meer dan de GT 86 op de sportieve rijder is afgestemd.

Subaru levert de BRZ in twee uitrustingsniveaus: de Sport en de Sport Executive. De

Subaru BRZ 2.0 D-4S Sport Executive

Sport is ontdaan van alle luxe en versierselen en lijkt vooral bedoeld om als circuitauto door het leven te gaan. Onze testauto in Sport Executive trim is wat rianter uitgerust, maar desondanks blijft de BRZ lekker basic. De voornaamste luxeartikelen aan boord van de BRZ zijn de keyless-entry, automatische verlichting, cruise control, gescheiden climate control en de stoel- en spiegelerwarming. That's it. De Sport Executive wordt altijd geleverd met leder / alcantara stoelbekleding, met leer bekleed stuurwiel en pookknop, en een limited slip differentieel. Ondersteltechnisch is er nog een verschil met de Sport: de Sport Executive heeft iets bredere banden (215 tegenover 205) en grotere remschijven voor.



Laagbouw

Als de BRZ dan in levenden lijve voor je staat valt het op dat het een behoorlijk compact sportwagentje is. Hij is 1,28 meter hoog, 1,77 breed en net 4,24 lang. Wees dus op je

hoede als je achter een BMW X6 staat of rijdt: de bestuurder daarvan zal je hoogstwaarschijnlijk niet opmerken. Dankzij de boxermotor heeft Subaru de snoet van de BRZ heel laag weten te houden, maar zodra je de aluminium motorkap opent zie je pas echt hoe plat de boxer is, en hoe laag de motor in het chassis is ingebouwd. Boven het inlaatspruitstuk is nog wel een paar decimeter ruimte bij een gesloten motorkap - plek zat voor een intercooler.

De handgeschakelde zesbak bevindt zich direct achter het motorblok, omwille van de kosten heeft Subaru niet gekozen voor een transaxle constructie. Wel is er veel aandacht besteed aan het volume en het gewicht van de versnellingsbak om het zwaartepunt zo laag mogelijk te krijgen. Dat die missie geslaagd is, merk je zodra je in de nagenoeg perfecte kuipstoelen zit. Je achterwerk is maar een paar vuistdiktes van het asfalt verwijderd, maar de cardantunnel is niet overdreven hoog of breed. Een mooi staaltje laagbouw! Het interieur is ruimer dan je zou verwachten, afgaand op de exterieurmaten. Een passagier van 1,95 kan prima zitten. De hoofd- en beenruimte is prima, maar de rugleuning is ter hoogte van de schouders wat aan de krappe kant, zeker voor de masculiene medemens.

De pedalen zijn voorzien van aluminium opzetstukken, op zich erg mooi, maar het is wel jammer dat ze aan de gladde kant zijn. Met natte zolen glijdt je voet zo van het koppelingspedaal. Dat is een beetje lastig wanneer je met verregende schoenen instapt en weg wilt rijden: rond stationair toerental heeft de motor niet bijster veel koppel en moet je het gas en de koppeling goed doseren. Het is jammer dat Subaru niet gekozen heeft voor een staand gaspedaal, met de huidige pedaalopstelling is heel-and-toe niet mogelijk, bovendien past een staand gaspedaal beter bij een sportwagentje als de BRZ. Maar dat is dan ook onze grootste "kritiek" op de BRZ.



Go BRZ, go!

Vanaf het moment dat je neervlijt in de knusse kuipstoelen overtuigt de BRZ al als sportwagen. Je zit laag en kijkt uit op een compact dashboard, automatisch pak je het nagenoeg verticaal staande stuurwiel vast, terwijl de versnellingspook een magische aantrekkingskracht op je rechterhand uitoefent. Alles staat in dienst van de ware stuurman of -vrouw. Het motorgeluid is na de start behoorlijk gedempt, je hoort dat er een viercilinder boxer aan het werk is, maar meer ook niet. De motor draait trillingsvrij met een stationair toerental van 800 omwentelingen per minuut.

Het koppelingspedaal en de versnellingspook hebben een korte slag en een prettige mechanische weerstand. Zoals gezegd moet bij het weggrijpen de koppeling en het gas gedoseerd worden, maar dat went snel. Met 86 x 86 millimeter is de boring/slag verhouding perfect vierkant, afgaand op deze cijfers zou de motor een mooi allround



Subaru BRZ 2.0 D-4S Sport Executive

karakter moeten hebben. Maar ja, 200 pk uit een atmosferisch tweeliter blok en je begrijpt dat dit blok moet werken voor de kost. In het lage toerenbereik is de motor soepeler dan verwacht, ook wanneer je niet boven de 3.000 toeren komt is de BRZ lekker vlot. Hier buit hij zijn lage gewicht uit, maar de perceptie wordt ook een beetje vertekend door de zitpositie en de stevige vering en demping. De waarde op de digitale snelheidsmeter is af en toe lager dan je zintuiglijke waarneming je doet geloven.

De pret begint van 4.500 toeren, dan vindt er een omslag plaats in geluid en trekkracht. Het blok begint er stevig aan te trekken en de BRZ krijgt behoorlijk schwung. Hij blijft zonder protest doortrekken tot de begrenzer en ook hoog in toeren klinkt het blok top. Dan merk je wat puur, onversneden rijplezier is: de motor, bak, wegligging en besturing zijn simpelweg top. Op een droog en schoon wegdek kun je de snelheid op de adviesborden verdubbelen zonder met kermende banden door de bocht te rijden. De BRZ ligt op de weg als een postzegel op een briefkaart. Door de 53/47 procent balans en het lage zwaartepunt hoeft de BRZ zich nauwelijks te zetten wanneer je op hoog tempo een bocht instuurt. Ook bij het wisselen van bochtrichting blijft de balans in de auto subliem: de BRZ reageert direct op de stuurcommando's. Dan begrijp je wat er met het cliché "als op rails" bedoeld wordt. Het is wel jammer dat je bij het aanremmen van de bocht geen tussengas kunt geven bij het terugschakelen, daarvoor staat het gaspedaal net teveel naar achter. Automatisch tussengas, zoals de Synchro Rev op de Nissan 370Z zou de handgeschakelde BRZ perfect maken.



Wishful thinking

We schreven het al in de test van de Toyota GT86: 200 pk en een standardsprint in 7,6 seconden is tegenwoordig niet bijzonder. Maar na de eerste de beste bochtencombinatie verdwijnt dit gegeven uit je gedachte. Hoewel menig hot hatch de BRZ de klop geeft op de sprint, in het bochtenwerk is de Soeb heer en meester. De vraag "will it drift" is al bevestigend beantwoord door andere media, maar de BRZ is en blijft ook verbazingwekkend koersvast wanneer je het wagentje over een circuit loodst. Van nature is de BRZ niet extreem tailhappy, een logisch gevolg van een goede balans tussen tractie en vermogen plus de afstelling van het differentieel. Schakel je het voertuigstabiliteitssysteem gedeeltelijk uit, dan wil de BRZ wel een stapje opzij doen, vooral bij nat wegdek. Pas wanneer je het VSC (vehicle stability control) volledig uitschakelt moet je op je hoede zijn, zeker tijdens regenachtige omstandigheden.

Subaru BRZ 2.0 D-4S Sport Executive

Juist omdat het onderstel zo goed is begin je te mijmeren over meer vermogen, iets meer sprintvermogen in rechte lijn zou niet gek zijn. En met vierwielaandrijving kun je nog sneller de bocht uit accelereren. De kennis en ervaring heeft Subaru in huis, en onder de motorkap is vast wel een plekje te vinden voor een uitlaatgasturbine. We hadden al een plekje voor de intercooler ontdekt... Een gedachte die de harten van de Subaru-fans vast sneller doet slaan. We hebben overigens gemerkt dat de fans de BRZ zeker kunnen waarderen, letterlijk elke Subaru-rijder die we gedurende de test tegenkwamen gaf een blijk van waardering.



Voor puristen

De BRZ is een volbloed sportwagen die door menigeen in het hart gesloten wordt. Niet alleen door ons of de fans, maar zeker ook door voorbijgangers. Door zijn bescheiden afmetingen en fraaie lijnen is hij niet "in your face" als een hot hatch. Zelfs in een



Subaru BRZ 2.0 D-4S Sport Executive

uitgesproken kleur als WR blue mica krijgt de BRZ unaniem de handen op elkaar. Voor de fans van Japanse sportwagens is het een kwestie van "lang gehoopt, stil gezwezen, nooit gedacht, toch gekregen". Maar is het een echte Subaru? Als ik het als technicus bekijk zeg ik ja. Het is vooral aan de inspanningen van Subaru te danken dat de BRZ /GT86 zo goed rijden. De wegligging is een rechtstreeks gevolg van het onvermoeid en vasthoudend doorontwikkelen van de boxermotor door Subaru. Niets ten nadele van Toyota, maar dÃ© grote sportwagens van dat merk, de GT 2000 en de LF-A, leun(d)en ook sterk op de motortechnische kennis van Yamaha. Het prijsverschil met de GT86 is te verwaarlozen, wie twijfelt tussen beide moet zich afvragen of navi en parkeersensoren een must zijn. Dan wordt het een Toyota. Stroomt er stuurmansbloed door uw aderen en blijft u een no-nonsense en scherper sturende auto? Dan is de Subaru-showroom het begin van een onvergetelijke ervaring.

Plus

- + Sublieme wegligging
- + Vermogensopbouw motor
- + Versnellingsbak

Min

- Pedaalopstelling
- Beperkte auditieve sensatie
- Geen optielijst