

Subaru Impreza Sportkombi 1.5R Automatik

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,2

Der Impreza Kombi, ein unauffälliges Auto mit ungewöhnlichem Design, wegen des in dieser Klasse sehr seltenen Allradantriebes aber dennoch erfolgreich. Der knapp über 100 PS starke 1,5 Liter-Boxer-Motor läuft ruhig, kommt aber, insbesondere wegen des trägen 4-Stufen-Automatikgetriebes kaum in Fahrt und verbraucht viel Kraftstoff; besser wäre ein Schaltgetriebe. Ohne ESP und Kopfairbags befindet sich der Impreza auf dem Gebiet der Sicherheit nicht auf dem Stand der Technik. Ein kleiner Allrad-Kombi für den Bewohner von Gebirgs- und Alpenregionen zu einem verhältnismäßig günstigen Preis.

Karosserievarianten: Stufenheck-Limousine. **Konkurrenten:** Suzuki Liana Four Grip.

- + **ordentliche Verarbeitung**
- + **leichte Bedienung**
- + **bequeme Sportsitze**
- + **permanenter Allradantrieb**
- + **günstiger Anschaffungspreis**
- **hinten wenig Platz**
- **schlecht abgestimmte Automatik**
- **schwache Fahrleistungen**
- **kein ESP**
- **keine Kopfairbags**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie mit der ungewöhnlichen Heckpartie machen einen guten Eindruck, auch das Interieur wirkt solide. Interessant aber nicht unbedingt von Vorteil: die bei Subaru typischen rahmenlosen Fenster. Bei Reifenpannen steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung. Auf der serienmäßigen Dachreling können Gegenstände bis 80 kg Gewicht transportiert werden.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dage-

genschlagende Autotüren nicht geschützt. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist sehr aufwändig und mit Bordmitteln kaum durchführbar.

Sicht

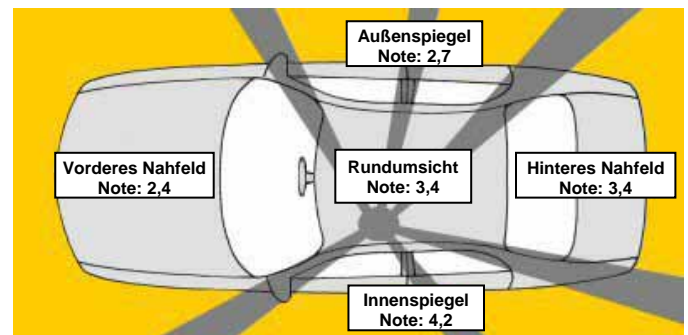
Note: 3,4

Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung ist durchschnittlich, die Fensterpfosten sind nicht allzu breit deren Sichtbehinderung ist moderat.

- + Der Innen- sowie die beheizten Außenspiegel sind groß.
- Die nicht besonders schräg abfallende Heckpartie - untypisch für einen Kombi - ist vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen, daher überschätzt man sich leicht beim rückwärts Einparken. Die hinteren



Besonders nach hinten ist die Sicht aufgrund der nicht versenkbaren Kopfstützen der Rückbank eingeschränkt.



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 Fahrzeug erkennt.

Kopfstützen sind nicht versenkbar und verschlechtern zusätzlich die Sicht nach hinten. Parksensoren sind ebenso wenig erhältlich, wie Xenon- oder Kurvenlicht.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen.
- Vorne erschweren die verhältnismäßig schmalen Türen, hinten die stark nach innen gewölbten Seitenscheiben das Ein- und Aussteigen. Es ist leicht möglich, sich versehentlich auszusperren.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Die Größe des Kofferraums entspricht mit 325 l dem Durchschnitt der Klasse. Nach Umklappen der Rücksitzbank stehen 580 l Laderaum zur Verfügung.



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des Sportkombi zwar von klassenüblicher Größe, bietet jedoch nicht mehr Gepäckraum als jede durchschnittliche Schräghecklimousine

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

- + Die Heckklappe lässt sich leicht von hinten öffnen, der Kofferraum ist durch die nur mäßig hohe Ladekante relativ leicht zu beladen, die Ladeöffnung sehr groß und das Format weitgehend zweckmäßig (die hervorstehenden Radläufe stören ein wenig).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die Rücksitzbank ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar. Nach dem Klappen entsteht ein flacher und ebener Ladeboden, der zum Transport sperriger Gegenstände gut geeignet ist.
- Zum Umklappen müssen die Kopfstützen abgezogen werden, Halterungen für diese gibt es nicht. Beim Zurückklappen können versehentlich die Gurtbänder eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 3,1

Bedienung

Note: 2,8

- + Der Subaru lässt sich leicht bedienen; die wichtigsten Schalter befinden sich gut erreichbar in Lenksäulenhebeln. Fenster und Außenspiegel werden elektrisch bedient bzw. eingestellt, leider besitzt nur das Fahrerfenster eine Antippautomatik. Das Lenkrad lässt sich in der Neigung einstellen. Die großen Rundinstrumente sind sehr gut abzulesen. Das CD-Radio wirkt zwar etwas veraltet, befindet sich aber an übersichtlicher Stelle. Etwas tief liegen die

Bedienelemente der Klimaautomatik, die sich jedoch einfach einstellen lässt.

- Es bedarf etwas Übung, sich in der Schaltkulisse zurecht zu finden; leicht kann man versehentlich in die Stufe 3 statt D schalten. Hinten fehlen praktische Ablagemöglichkeiten; das Handschuhfach ist nur mit eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Kontrollen der Nebelleuchten sind kaum sichtbar untergebracht, für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Man vermisst eine Anzeige über aktuellen und durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch. Zum Schließen der Türen vom Sitz aus muss man sich weit herauslehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Hinten fehlen Leseleuchten, es gibt nur eine zentrale Leuchte am Dachhimmel.



Trotz der ordentlichen Verarbeitung kann der Fahrerplatz des Impreza aufgrund der nicht immer funktionellen Bedienbarkeit nicht voll überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,9

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,9

- Die Kniefreiheit auf den Rücksitzen ist knapp; bei zurück geschobenen Vordersitzen reicht sie nur für Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,75 m. Die Innenbreite ist für zwei Personen ausreichend, bei drei Mitfahrern wird es eng.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 3,2

- + Das nicht zu straffe Fahrwerk spricht recht gut an (Querrillen) und schluckt gut die größeren Unebenheiten der Fahrbahn.
- Auf fast ebenen Straßen stößt das Fahrwerk gelegentlich und versetzt die Karosserie in unangenehmes Stuckern.

Sitze

Note: 2,4

- + Die bequemen, gut ausgeformten und straff gefederten Vordersitze bieten festen Körper- bzw. Seitenhalt. Der Fahrersitz hat eine Höheneinstellung. Auch hinten ist der Sitzkomfort recht gut.
- Die Lehnen der Vordersitze sollten für größere Personen höher sein.

Innengeräusch

Note: 2,7

Bis zu mittleren Geschwindigkeiten ist der Geräuschpegel im

Innenraum recht niedrig. Bei höheren Drehzahlen brummt der Motor laut.

Heizung, Lüftung

Note: 2,5

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizleistung ist durchschnittlich, vorne und hinten dauert es eine gewisse aber tolerierbare Zeit, bis sich angenehme Temperaturen im Innenraum eingestellt haben.

- + Eine Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig.

Motor/Antrieb

Note 3,4

Fahrleistungen*

Note: 3,7

Der nicht allzu durchzugskräftige Motor verlangt für schnelles Beschleunigen nach hohen Drehzahlen. Die Vier-Stufen-Automatik macht den Wagen noch träger; insbesondere auf der Autobahn tut man sich schwer, mit dem Verkehr mitzuschwimmen. Schnelle Überholmanöver sollte man besser unterlassen.

Laufkultur

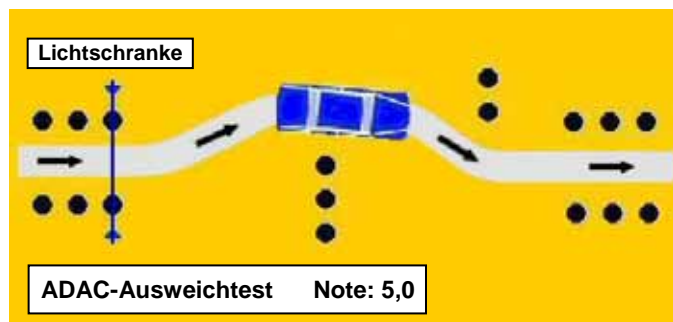
Note: 2,0

- + Der Boxermotor läuft in jedem Drehzahlbereich nahezu vibrationsfrei.

Schaltung

Note: 3,7

Die Schaltvorgänge der Automatik erfolgen teilweise etwas unkulturniert und es kann beim Wechsel der Fahrstufen rucken.



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.

- + Eine Taste "Power/Hold" ermöglicht eine sportliche Schaltcharakteristik für höhere Drehzahlen und schnellere Schaltvorgänge (Power). Die Hold-Funktion bewirkt, dass der Wagen im zweiten Gang anfährt, was bei schneebedeckter Fahrbahn hilfreich sein kann, um nicht stecken zu bleiben oder sich im Schnee einzugraben.

Getriebeabstufung

Note: 4,0

- Die Vier-Stufen-Automatik harmonisiert schlecht mit der Leistungscharakteristik des 1,5 Liter-Motors in Verbindung mit dem permanenten Allradantrieb. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind sehr groß; insbesondere beim Wechsel vom dritten in den vierten Gang ist der Sprung so groß, dass die Beschleunigung dann sehr mäßig ist bzw. der dritte Gang sehr weit ausgedreht werden muss. Ein manuelles Schaltgetriebe würde besser zu dieser Motorisierung passen.

Fahreigenschaften

Note 3,7

Fahrstabilität

Note: 4,0

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend, der Wagen neigt geringfügig zum Schlingern

- + Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße.
- ESP, wie es bei Konkurrenzmodellen zumindest gegen Aufpreis zu bekommen ist, gibt es für den Subaru nicht. Entsprechend schlecht schneidet er beim ADAC-Ausweichtest ab. Der Wagen lenkt zwar sauber ein und umfährt das Hindernis recht gut, beim Zurücklenken jedoch bricht das Heck aus und der Wagen gerät ins Schleudern.

Kurvenverhalten

Note: 2,3

Die Kurvenlage ist zufriedenstellend, von einem Allradauto verlangt man aber mehr. Es fehlt ihm an der hohen Präzision, wie sie z.B. der Audi quattro bietet.

Lenkung*

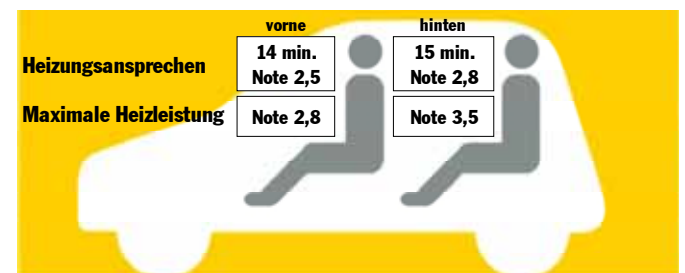
Note: 3,1

Die Lenkung spricht recht gut an, ist aber nur mäßig präzise und vermittelt durchschnittlichen Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist sie leichtgängig, so ist der Wagen recht handlich, obwohl der Wendekreis mit 11,3 m nur mittelmäßig ist.

Bremse

Note: 5,5

- Der Bremsweg ist mit 45 m sehr lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das Pedal ist sehr hart, die Bremse spricht schlecht an und verlangt hohen Druck; für eine Vollbremsung muss sehr heftig und abrupt gebremst werden. Ab der vierten Messung wird der Bremsweg länger, so dass hier zusätzlich zum langen Bremsweg deutliches Fading beanstandet werden muss.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Sicherheit

Note 3,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 5,0

- Für den Impreza gibt es weder ESP noch einen Bremsassistent, auch nicht gegen Aufpreis. Somit verfügt der Wagen nicht einmal über die Mindestanforderung auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

- + Das Fahrzeug besitzt Front- und Seitenairbags mit integrierter Kopfschutz-Funktion. Diese kommen an das Schutzpotenzial eines vollwertigen Kopfairbags allerdings nicht heran. Mit Gurt-Erinnerern und pyrotechnischen Gurtstraffern liegt der Wagen auf dem Niveau eines 4-Sterne-Autos (EuroNCAP). Die vorderen und

hinteren Kopfstützen reichen für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit **Note: 3,2**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich die meisten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System.
- An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

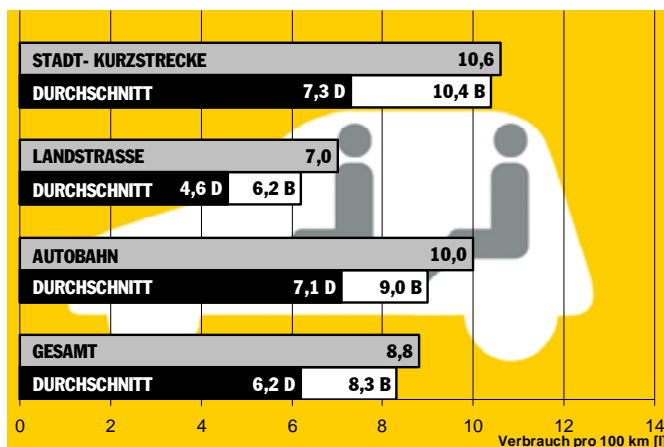
Fußgängerschutz **Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

Verbrauch/Umwelt **Note 3,3**

Verbrauch* **Note: 5,2**

- Der Subaru mit dem 1.5 Liter Benzinmotor und Automatikgetriebe hat einen hohen Kraftstoffverbrauch. Innerorts sind es 10,6 l und außerorts 7,0 l Super auf 100 km. Der Verbrauch im ADAC-



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

Autobahnzyklus beträgt 10,0 l und liegt im Durchschnitt zusammen mit Innerorts- und Außerortsverbrauch bei 9,1 l/100 km.

Abgas **Note: 1,4**

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig.

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,6**

Betriebskosten **Note: 4,7**

- Der hohe Verbrauch an teurem Super-Benzin führt insgesamt zu hohen Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 2,8**

Für eine Beurteilung lagen uns leider noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.

Wertstabilität **Note: 4,2**

- Die Wertstabilität dieses etwas ungewöhnlichen Fahrzeuges, insbesondere in dieser Motorisierung mit Automatikgetriebe, ist nicht besonders gut.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,1**

Der Anschaffungspreis liegt innerhalb seiner Fahrzeugklasse auf durchschnittlichem Niveau, so dass das Fahrzeug wegen des serienmäßigen Allradantriebes in den entsprechenden Regionen gefragt sein dürfte.

Fixkosten **Note: 3,3**

- + Die Teilkaskovericherung ist günstig.
- In Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung ist der Wagen hoch eingestuft und somit recht teuer.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5R	2.0R	2.5
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1994	4/2457
Leistung [kW(PS)]	77(105)	118(160)	169(230)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	142/3200	186/3200	320/3600
0-100 km/h[s]	13,7	8,8	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	203	230
Verbrauch pro 100 km [l]	8,5S	9,5S	10,7SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/17	19/25/18	19/29/26
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	516	612	834
Grundpreis[Euro]	18.460	21.810	32.060

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1498 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	3200 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	4-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,4 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	15,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	10,4 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	45,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	10,6/7,0/10,0 l
CO ₂ -Ausstoß	201 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4465 mm/1695 mm/1485 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1375 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	565 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	153 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	46 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	239 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	526 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/17
Grundpreis	19790 Euro

Ausstattung

Technik

Erdgasantrieb bivalent (Autogas für 2.0 erhältlich)	nicht erhältlich
Allradantrieb.....	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Mehrpreis 1300 Euro)	Serie
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (auf Stahlfelge)	Serie
Xenonlicht (Serie bei WRX)	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne (mit Kopfschutz)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke.....	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/-beheizbar	Serie
Dachreling.....	Serie
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach (nur für WRX)	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,2**

Karosserie/Kofferraum..... **2,9**

Verarbeitung	2,5
Sicht.....	3,4
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,5

Innenraum

Bedienung	2,8
Raumangebot vorne*	2,9
Raumangebot hinten*	3,9
Innenraum-Variabilität.....	4,0

Komfort

Federung	3,2
Sitze.....	2,4
Innengeräusch	2,7
Heizung, Lüftung	2,5

Motor/Antrieb

Fahrleistungen*	3,7
Laufkultur	2,0
Schaltung.....	3,7
Getriebeabstufung	4,0

Fahreigenschaften

Fahrstabilität	4,0
Kurvenverhalten	2,3
Lenkung*	3,1
Bremse	5,5

Sicherheit.....

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	5,0
Passive Sicherheit - Insassen.....	2,4
Kindersicherheit.....	3,2
Fußgängerschutz.....	3,0

Umwelt

Verbrauch*	5,2
Abgas	1,4

Wirtschaftlichkeit*

Betriebskosten*	4,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	4,2
Kosten für Neuanschaffung*	3,1
Fixkosten*	3,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand November 2006