



Subaru Impreza 1.5RF Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (79 kW / 107 PS)

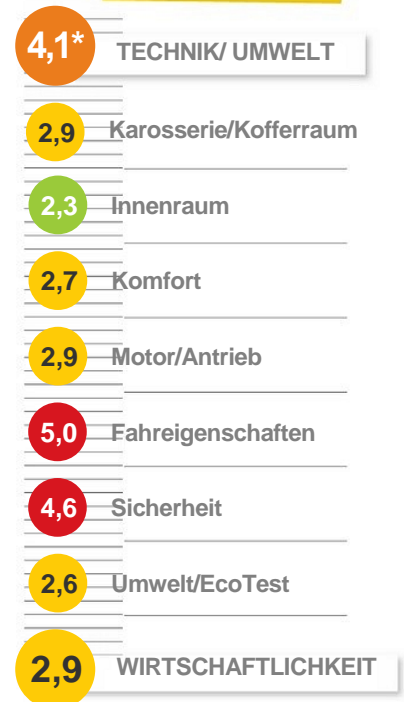
Subaru wagt mit dem Impreza 1,5 RF erstmals den Sprung weg vom traditionellen Allradantrieb zum reinen Frontantrieb. Auch wenn der Impreza 1,5 RF gegenüber der Allradversion einen Preisvorteil von 2.000 Euro besitzt, wurde bei den Bremsen an der falschen Stelle gespart: Der mit Trommelbremsen an der Hinterachse ausgestattete Wagen kann in Sachen Bremsleistung und Standfestigkeit nicht überzeugen. Bremswege von 44 m und starkes Fading sind nicht akzeptabel. Ebenfalls nicht mehr zeitgemäß: Die 1,5 l Basismotorisierung ist nicht mit ESP lieferbar. Trotz einer Motorleistung von 107 PS sind die Fahrleistungen nur ausreichend. Immerhin ist der Verbrauch noch akzeptabel. Die wenigen positiven Eigenschaften des Fahrzeugs, wie das gute Raumangebot vorne und die einfache Bedienung findet man auch bei den stärkeren Motorvarianten, dann aber mit besserer Sicherheitsausstattung, deutlich standfesteren Bremsen und Subaru-typischem Allradantrieb. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, Kia Ceed, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf

+ gute Kofferraum-Zugänglichkeit, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, gute Vordersitze

- kleiner Kofferraum, durchzugsschwacher Motor, schlechte Fahrstabilität, mangelhafte Bremsanlage, kein ESP lieferbar, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

Stand: April 2009
Text: D. Silvestro

⊕ Die Karosserie des Subaru Impreza ist gut verarbeitet, Spaltmaße, Lackierung und verwendete Materialien geben keinen Anlass zur Kritik. Der Unterboden ist im Bereich des Motors geschlossen, das reduziert Luftverwirbelungen und schützt den Motor vor starker Verschmutzung. Im Innenraum findet man ebenfalls eine gute Verarbeitungsqualität vor, nur die Kunststoffe und Verkleidungen hinterlassen in Punkto Materialqualität einen höchstens durchschnittlichen Eindruck. Erfreulich: Die Motorhaube wird mit zwei Gasfedern offen gehalten. Das Dach eignet sich zum Transport von Gegenständen bis 80 kg. Die maximale Zuladung beträgt 480 kg.

⊖ Die Türschweller sind nur mäßig gegen eindringenden Schmutz geschützt, so dass man sich beim Einsteigen die Kleidung beschmutzen kann. An den Karosseriefanken und Stoßfängern fehlen Schutzleisten. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad für die langsame Fahrt zur nächsten Werkstatt zur Verfügung. Die Reserveradmulde ist nicht groß genug für ein defektes Rad in Fahrbereifung. Die Scheinwerferlampen sind sehr schlecht zugänglich und dadurch schwierig zu wechseln.

Die Rundumsicht im Impreza ist durchschnittlich, die Dachsäulen sind nicht wirklich schmal, insbesondere die C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach hinten erheblich. Die Front lässt sich zwar nur erahnen, dafür kann man den hinteren Bereich gut abschätzen.

⊕ Der Bereich direkt vor dem Fahrzeug lässt sich sehr gut einsehen. Die Außenspiegel sind groß, allerdings fehlt der asphärische äußere Bereich, so dass Objekte im toten Winkel leicht übersehen werden können. Parksensoren und Regensensor können nachgerüstet werden.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist mäßig, schuld daran sind auch die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen. Die Außenspiegel sind in dieser Ausstattungsvariante nicht beheizbar. Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar.

Rundumsicht



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.



Trotz des relativ großen, zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten nicht wirklich gut.

2,7

Ein-/Ausstieg

Der Zustieg ist vorne und hinten durchschnittlich. Vorne erfreut ein recht niedriges Schwellerniveau, etwas störend empfindet man dagegen die flach verlaufende Dachkante, die einen ein wenig zum Kopf einziehen zwingt, sowie die tiefe Sitzposition. Hinten könnten die inneren Türschweller etwas niedriger und die Türausschnitte breiter sein. Die Türaufhalter sind kräftig bei ganz geöffneten Türen, allerdings sind sie bei geringer Türöffnung zu schwach.

⊕ Für alle außersitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden, mit der auch separat der Kofferraum entriegelt werden kann, was nur bedingt sinnvoll erscheint, da der Kofferraum trotzdem mit der Hand geöffnet werden muss. Die Knöpfe der Fernbedienung sind klein, schwer zu drücken und leicht zu verwechseln.

3,5

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst nur 260 Liter, das ist ziemlich wenig für die Klasse. Zum Vergleich, im Golf haben 350 Liter Platz und auch das ist nur besserer Durchschnitt. Nach Umklappen der Rücksitze stehen 640 Liter Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 260 l Kofferraumvolumen rangiert der Impreza RF weit hinter seinen Klassenkonkurrenten und bietet nicht mehr Platz als die Allradversion.

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich von hinten entriegeln und leicht anheben. Die Ladeöffnung ist groß und das Format bei geringer Tiefe praktisch, so ist der Kofferraum gut nutzbar. Außen ist die Höhe der Ladekante mit knapp 70 cm vom Boden durchschnittlich, innen erfreut eine nur etwa 8 cm niedrige Bordwand. Die Kofferraumbeleuchtung ist ausreichend und separat abschaltbar.

2,5

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehne der hinteren Sitzbank ist asymmetrisch geteilt nach vorne umklappbar. Dies funktioniert sehr einfach und man erhält dadurch eine vollkommen ebene und sehr gut nutzbare Transportfläche. Vier Kunststoff-Zurrösen ermöglichen die Sicherung der Ladung, allerdings könnten diese etwas stabiler sein.

⊖ Beim Zurückklappen können versehentlich die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Man vermisst praktische Ablagen für lose Utensilien oder ein Gepäcknetz. Lediglich unter der Bodenabdeckung befinden sich kleine Staufächer, die aber bei vollem Kofferraum nicht zugänglich sind.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Der Impreza lässt sich überwiegend leicht bedienen, das Lenkrad ist in der Höhe und Reichweite einstellbar, allerdings ist der Einstellbereich nach oben etwas gering. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und das Zündschloss ist beleuchtet. Die Instrumente sind optimal ablesbar, es gibt auch einen Bordcomputer, der aber nur den Momentanverbrauch anzeigt. Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen insgesamt etwas tief, sind aber klar strukturiert und entsprechend einfach in der Handhabung. Elektrische Außenspiegel und Fenster gibt es serienmäßig, allerdings verfügt nur das Fahrerfenster über eine Antippautomatik. Das im Testwagen verbaute DVD-Navigationssystem Pioneer AVIC-F900BT lässt sich einfach über einen Touchscreen bedienen. Das Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten und Getränkehaltern ist vorne in Ordnung, hinten spärlich, hier muss man sich mit Fächern in den Türen und einer Lehnentasche am Beifahrersitz begnügen. Insgesamt erfordert der Subaru keinen großen Gewöhnungsaufwand, man kommt mit dem Fahrzeug schnell klar.

⊖ Bei den Pedalen fällt ein etwas zu großer Sprung vom Gas zur Bremse auf. Die Beleuchtung des Handschuhfaches funktioniert nur bei eingeschalteter Zündung und Fahrlicht. Im Fahrzeug gibt es nur eine zentrale Leuchte, welche für eine nur spärliche Ausleuchtung sorgt. Es fehlen eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht und eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Der Blinker besitzt keine Antippfunktion. Ein Tempomat ist in dieser Ausstattungsvariante nicht lieferbar. Zum Anlegen der Rücksgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind.



Design, Funktionalität und Verarbeitungsqualität entsprechen dem Stand der Zeit.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze können für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m eingestellt werden, bei größeren Personen wird es an den Knien eng; die Kopffreiheit reicht aber für weitaus größere Personen. Auch in der Breite ist das Raumangebot gut, so dass man sich subjektiv nicht eingeeengt fühlt.

3,1 Raumangebot hinten*

Hinten reicht das Raumangebot für Mitfahrer bis zu 1,85 m Körpergröße (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Hier findet man ein insgesamt durchschnittliches Platzangebot vor. Der schmale Mittelsitz eignet sich nur für kurze Fahrten.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die tendenziell weich abgestimmte Fahrwerksauslegung im Frontantrieb-Impreza federt grobe Einzelhindernisse und kurze Bodenwellen gut ab, die Insassen bekommen nur wenig von den Unebenheiten mit. Lange Bodenwellen auf der Autobahn lassen die Karosserie aber etwas nachschwingen. Vertikalbewegungen und Seitenneigung halten sich in Grenzen. Bei kleinen Unebenheiten in der Straße zeigt das Fahrzeug eine leichte Stuckertendenz.

2,6 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind angenehm straff gefedert, Lehnen und Flächen sind gut konturiert, der Seitenhalt ist in Ordnung. Allerdings könnten die Sitzflächen etwas länger und die Lehnen etwas höher sein. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen, die Sitzposition ist insgesamt gut. Nur der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Hinten sind die Sitze ebenfalls bequem, aber weicher und weniger gut konturiert, die Sitzposition ist wegen des zu geringen Abstandes zwischen Sitzfläche und Boden nicht optimal. Zudem stört ein unangenehmer Wulst im Steiß-Bereich.

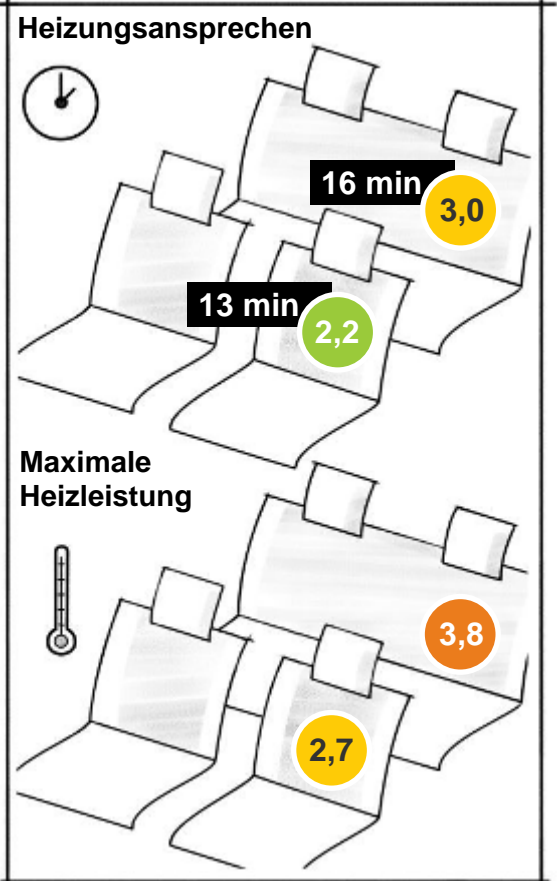
3,4 Innengeräusch

Das gemessene Fahrgeräusch ist bis 130 km/h noch akzeptabel. Der kleine Vierzylinder-Boxermotor klingt sehr kernig, was bei höheren Drehzahlen nerven kann. Windgeräusche halten sich selbst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten noch in Grenzen.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne gut an, die Heizleistung ist recht ordentlich. Hinten ist die Heizwirkung etwas schwächer, aber immer noch durchschnittlich. Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Die Temperatur und die Luftmengenverteilung lassen sich aber nur sehr grob einstellen. Die Luftmenge an den Mitteldüsen kann nicht reguliert werden.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Wird der Motor weit ausgedreht, können noch in akzeptabler Zeit Überholvorgänge vollzogen werden.

– Anders sieht es bei der Elastizität im vierten und fünften Gang aus. Im fünften Gang beschleunigt das Fahrzeug aus niedrigen Drehzahlen heraus trotz der nominell nicht gerade geringen 107 PS kaum noch. Dadurch muss oft zurückgeschaltet werden, um passabel zu beschleunigen.

2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Boxer-Motors ist insgesamt noch recht ordentlich. Der Motor läuft aber speziell bei hohen Drehzahlen sehr rau. Dann sind auch leichte Vibrationen im Fahrgastraum spürbar. Brummfrequenzen sind so gut wie nicht vorhanden.

2,6 Schaltung

Die Schaltwege sind etwas lang, aber gut geführt. Dadurch sind recht hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich. Der Rückwärtsgang lässt sich leicht einlegen, es fehlt allerdings ein Sperrring oder ähnliches, um versehentliches Einlegen des Ganges zu verhindern.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des 5-Gang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors, allerdings ist die Gesamtübersetzung für den durchzugsschwachen Motor zu lang gewählt, dadurch muss bei Steigungen auf Autobahnen öfters in den vierten Gang zurückgeschaltet werden.

5,0 FAHREIGENSCHAFTEN

4,4 Fahrstabilität

Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist nur zufriedenstellend, das Fahrzeug fängt dann leicht an zu schlingern, was ein unsicheres Fahrgefühl vermittelt. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Impreza dagegen nur wenig, das Fahrzeug reagiert aber empfindlich auf Seitenwind.

– Der Subaru Impreza zeigt auch aufgrund des fehlenden ESP ein schlechte Fahrstabilität. Der ADAC-Ausweichtest wurde aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug unkontrolliert schleudert.

4,2 Kurvenverhalten

– Der mit Frontantrieb ausgelieferte Basis-Impreza zeigt sich deutlich untersteuernd ausgelegt, bei nasser Fahrbahn schiebt das Fahrzeug dann recht schnell zum Kurvenaußenrand. Geht man bei schnell gefahrenen Kurven plötzlich vom Gas, neigt das Heck leicht zum Übersteuern, nur durch einen schnellen Lenkimpuls in die Gegenrichtung, kann das Fahrzeug wieder stabilisiert werden, da kein Stabilitätsprogramm an Bord ist.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht nicht allzu direkt an, ist aber relativ zielgenau und vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ indirekt, dafür aber leichtgängig, so dass das Fahrzeug insgesamt recht handlich ist. Der Wendekreis ist mit 11,6 m für die Klasse nicht gerade klein, gegenüber der Allradversion zeigen sich hier keine Vorteile. Bei starkem Beschleunigen ist die Lenkung nicht ganz frei von Antriebseinflüssen.

5,5 Bremse

– Der Basis-Impreza mit Frontantrieb wird nicht mehr zeitgemäß mit Trommelbremsen an der Hinterachse ausgeliefert. Die Bremsleistung ist katastrophal, bereits nach wenigen Bremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand tritt extremes Fading auf. Mit langen Abkühlphasen zwischen den Bremswegmessungen wurde im Schnitt ein Bremsweg von 44 m ermittelt (10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Zusammen mit dem schlechten Ansprechverhalten (kein Bremsassistent) und der nur befriedigenden Dosierbarkeit der Bremse erhält der Impreza in diesem Kapitel ein überdeutliches mangelhaft.

4,6 SICHERHEIT

4,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Für die 1,5 l-Basismotorisierung ist nicht einmal gegen Aufpreis ESP lieferbar, dass ist nicht mehr zeitgemäß. Ein Bremsassistent oder andere sicherheitserhöhende Ausstattungsmerkmale sucht man beim Impreza vergebens. Einzig die LED-Rückleuchten sorgen für eine bessere Erkennbarkeit des Fahrzeugs.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Impreza besitzt neben Front- und Seitenairbags auch serienmäßig durchgehende Kopfairbags. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der Impreza 84% der möglichen Punkte (neues Rating). Bei einem Heckcrash verringern aktive Kopfstützen auf den vorderen Plätzen die Gefahr eines HWS-Traumas. Das Fahrzeug ist mit Seatbelt-Remindern auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m; hinten bieten sie lediglich Schutz für Personen bis zu 1,65 m Größe.

- Die Sitze im Fond besitzen keine Seatbelt-Reminder. Immerhin sind alle drei Rücksitze mit sicheren Dreipunktgurten ausgestattet.

3,1 Kindersicherheit

Laut EuroNCAP-Ergebnis werden 73% (neues Rating) im Kapitel Kindersicherheit erreicht.

+ Kindersitze verschiedener Bauformen können auf den hinteren Außensitzen des Impreza recht einfach und lagestabil befestigt werden - auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken. Die Gurte sind auch für Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf lang genug, die Schlösser sind an kurzen Gurtbändern befestigt - das gewährleistet einen sicheren Halt.

- Das Angurten gestaltet sich wegen der losen Gurtschlösser als schwierig, man braucht dazu beide Hände. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Der Mittelsitz eignet sich wegen der ungünstigen Gurtgeometrie und dem Sitzwulst nicht zur sicheren Beförderung von Kindern. Isofix-Kindersitze können selbst mit Einsteckhilfen nur mühevoll montiert werden. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht entriegelt werden.

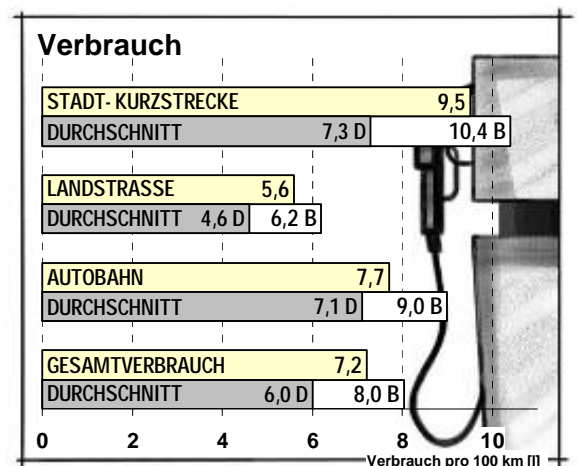
2,1 Fußgängerschutz

+ Der Impreza erhält 72% der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂*

Mit 7,2 l Durchschnittsverbrauch bewegt sich der Impreza gerade noch im durchschnittlichen Bereich. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 9,5 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,7 l auf 100 km. Das bedeutet 22 von 50 Punkten beim ADAC EcoTest.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig (47 von 50 Punkte). Dadurch erhält der Impreza 1,5 RF beim ADAC EcoTest 3 Sterne.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

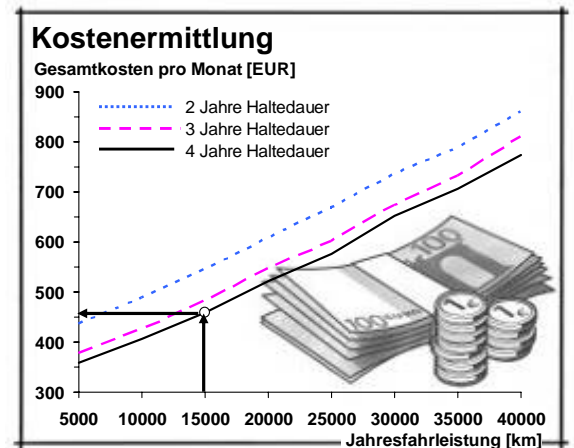
⊖ Aufgrund der etwas teureren Kraftstoffpreise für Super-Benzin erhält der Impreza trotz des noch befriedigenden Verbrauchs nur eine ausreichende Note bei den Betriebskosten.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellervice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1,5 l-Motor besitzt einen Zahnriemen, der alle 105.000 km oder spätestens nach 7 Jahren ersetzt werden muss.

⊕ Gemäß eigenen Angaben verbaut Subaru eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. Die Kosten für den Reifenersatz halten sich bei Verwendung der Seriengröße auf erfreulich niedrigem Niveau.

⊖ Die jährlichen und relativ kurzen Inspektionsabstände (15.000 km) bedeuten für Viel- wie Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 458 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,4 Wertstabilität*

Der Restwertverlauf des Subaru Impreza mit untypischem Frontantrieb sollte sich auf durchschnittlichem Niveau befinden.

2,5 Kosten für Anschaffung*

Auch wenn der Grundpreis von 16.490 Euro für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse recht günstig scheint. Angesichts der mangelhaften Sicherheitsausrüstung (kein ESP) und den katastrophalen Bremsen sollte doch die nächst höhere Motorisierung gewählt werden. Dort erhält man dann deutlich standfestere Bremsen und serienmäßig ESP.

4,4

Fixkosten*

– Die hohen Fixkosten resultieren größtenteils aus den schlechten Einstufungen in den Versicherungsklassen.

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

+ Aufgrund des recht günstigen Anschaffungspreises und der akzeptablen Wertstabilität bewegen sich die monatlichen Gesamtkosten auf recht niedrigem Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5R	2.0R	2.5	2.0D	1.5R ecomatic	2.0R ecomatic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1994	4/2457	4/1998	4/1498	4/1994
Leistung [kW(PS)]	79(107)	110(150)	221(300)	110(150)	79(107)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	142/3200	196/3200	407/4000	350/1800	142/3200	196/3200
0-100 km/h[s]	13,2	9,6	5,2	8,6	13,2	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	193	250	205	175	193
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	9,0 S	10,5 SP	6,2 D	10,8 FG	12,7 FG
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/21/21	20/22/21	20/27/27	20/22/21	20/21/21	20/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	136	198	296	254	128	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	458	565	946	529	453	544
Preis [Euro]	16490	22290	44490	24490	19390	25190

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1498 ccm
Leistung	79 kW (107 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	3200 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	44,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,5/ 5,6/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	173g/km/ 168g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4415/1740/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	1300 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	830 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Allradantrieb	2.000 Euro
Automatikgetriebe	1.400 Euro
Berganfahrhilfe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (und ASR)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (zzgl. Montage)	279 Euro
Regensensor (zzgl. Montage)	291 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(und Kurvenlicht)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (Zubehör)	1.200 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	2.120 Euro

AUSSEN


Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	390 Euro
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	458 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/21/21
Grundpreis	16.490 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Subaru Impreza 1.5RF Active

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	5,0
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	4,4
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	4,2
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	5,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	4,6
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,9
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	2,1
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,3
Federung	2,5		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,9
Innengeräusch	3,4	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Motor/Antrieb	2,9	Wertstabilität*	3,4
Fahrleistungen*	3,7	Kosten für Anschaffung*	2,5
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,4
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest