



Subaru Impreza 1.6i Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

Die vierte Generation des kompakten Allradlers wird in zwei Ausstattungsvarianten "Active" und "Comfort", aber nur noch mit einer Motorisierung angeboten. Subaru-typisch wird der Impreza von einem Boxermotor angetrieben. Das 1,6-l-Benzinaggregat leistet 114 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 150 Nm. Für die Kraftübertragung sorgt nur ein Fünfganggetriebe, das eine kurze Gesamtübersetzung besitzt und dadurch die Motordrehzahlen bei Autobahngeschwindigkeiten hoch ausfallen - der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest liegt bei hohen 7,3 l/100 km. Trotz der kurzen Übersetzung kann der Impreza aber auch bei den Fahrleistungen keine Glanzpunkte setzen. Dank des zuschaltbaren Untersetzungsgetriebes und der Differenzialsperre sollte der Impreza allerdings abseits befestigter Straßen mit guter Traktion überzeugen. In der getesteten "Comfort"-Version kostet der Impreza zwar 23.490 Euro, besitzt dafür aber eine recht gute Serienausstattung, die u. a. Xenonlicht, eine Klimaautomatik sowie einen Licht- und Regensensor beinhaltet. Dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Sicherheitssysteme, wie ein Spurhalte-, Totwinkel-, oder Notbremsassistent sind für den Subaru nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Sportback, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, KIA cee´d, Mazda 3, Skoda Rapid Spaceback, Toyota Auris.

- +** gutes Raumangebot vorn, standfeste Bremsanlage, Allradantrieb, Rettungskarte im Fahrzeug, 5 Jahre Garantie (bis 160.000 km)
- wenig Beinfreiheit im Fond, lauter Innenraum, hoher Verbrauch, kein Fenstereinklemmschutz, keine Beifahrerairbag-Abschaltung



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,7 Langstrecke

2,8 Transport

3,7 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Anbauteile sind weitgehend sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal, wenn auch nicht immer gleichmäßig. Die Türrahmen sind mehrteilig geschweißt, der Motorraum, die Motorhaube und die Heckklappe müssen innen ohne schützenden Klarlack auskommen - das mindert den Qualitätseindruck. Die Türen schließen ordentlich, haben dabei aber kein schönes Klangbild. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet, jedoch müssen die lackierten Schweller ohne Schutzleisten auskommen. Der Innenraum wirkt unauffällig und sachlich, wird aber durch Alu-Applikationen optisch etwas aufgewertet. Die verwendeten Materialien sind weitgehend hart und kratzempfindlich. Gleiches gilt für das verkleidete Ladeabteil, auch hier wirken die Kunststoffe billig. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Der Motorraum und die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind teilweise verkleidet, dadurch verschmutzt der Motor nicht so schnell.

⊖ Die Fahrzeugflanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die in engen Parklücken vor dagegenschlagenden "Nachbartüren" schützen könnten. Doch auch an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten. Am hinteren Stoßfänger gibt es zwar einen unlackierten Bereich, allerdings ist der Stoßfänger einteilig, wodurch dieser nicht separat ausgetauscht werden kann. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, wodurch der Subaru mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

Die Alltagstauglichkeit des Impreza 1.6i ist gut bis zufriedenstellend. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg zufriedenstellend aus. An der abnehmbaren Anhängerkupplung (gegen Aufpreis/im Testwagen) können gebremste Lasten bis 1.500 kg und ungebremste bis 650 kg angehängt werden. Die maximale Stützlast beträgt 75 Kilogramm.

⊕ Mit einer Tankfüllung (55 l) sind, auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs, Reichweiten bis rund 750 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Zum Räderwechsel sind Radmutternschlüssel und Wagenheber an Bord.

⊖ Für den Falle einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserve-/oder Notrad ist nicht erhältlich.

Im Sichtkapitel kann der Impreza gut bis zufriedenstellend abschneiden. Die Karosserie lässt sich insgesamt durchschnittlich einsehen. Die Front ist aufgrund der flachen Motorhaube kaum einsehbar, das Heck kann aber recht gut abgeschätzt werden. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen daher akzeptabel überblicken.



Trotz des relativ großen, zusätzlichen Fensters in der C-Säule sowie versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten nur zufriedenstellend.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Impreza zufriedenstellend ab, besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Durch die hoch angeordnete Heckscheibenunterkante lassen sich tief hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse nur bedingt wahrnehmen - hier leistet die serienmäßige Rückfahrkamera etwas Abhilfe. Der Innenspiegel ist klein und somit auch das Sichtfeld nach hinten.

+ Dank der flach verlaufenden Motorhaube können niedrige, sich im Fahrzeugnahbereich befindliche Gegenstände gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind groß und somit auch das Sichtfeld nach hinten. Der Subaru ist serienmäßig mit Xenonscheinwerfern (Xenonleuchtmittel, aber kein Projektionsscheinwerfer) ausgestattet. Das Xenonlicht ist etwas heller als Halogenlicht und leuchtet die Fahrbahn recht gut aus. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die Scheibenwischer weisen einen guten Wirkungsbereich auf.

- Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die die toten Winkel verkleinern würden.

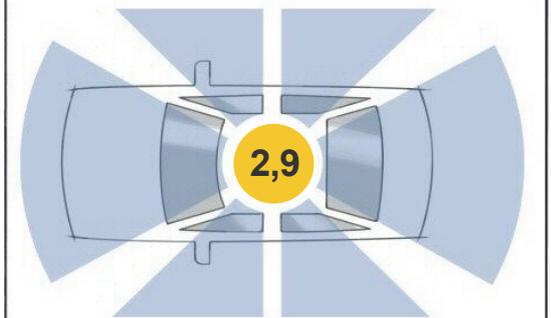
2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert insgesamt recht bequem. Die Türen lassen sich mittels Funkfernbedienung entriegeln. Die Türen besitzen vorn wie hinten drei Rasterungen und werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Allerdings sind sie bereits in der ersten Stellung weit geöffnet, das ist in engen Parklücken nachteilig. Die Türschweller liegen angenehm niedrig, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Aber auch die Sitze sind niedrig positioniert, wodurch man tief ins Fahrzeug hinabsteigen muss. Die Abstände zwischen Schweller- und Sitzaußenkanten fallen nicht zu groß aus. Große Personen sollten jedoch acht geben, nicht den Kopf am oberen Rand des Türausschnitts zu stoßen. Haltegriffe an allen äußeren Sitzplätzen helfen beim Aussteigen. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte bequem.

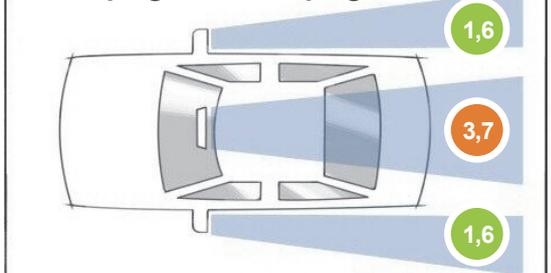
3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Üblicherweise fasst das Abteil bis zur Kofferraumabdeckung jedoch nur 290 Liter. Ohne Ablage lassen sich 480 Liter bis unters Dach verstauen. Dann passen bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen fasst das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante 620 Liter. Bis unters Dach passen 1.210 Liter hinein.

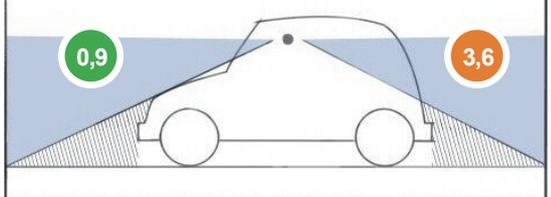
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Mit 290 l Kofferraumvolumen bietet der Impreza etwas mehr Raum fürs Gepäck als beim Vorgängermodell (260 l).

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt insgesamt gut bis zufriedenstellend aus. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch und durchschnittlich breit. Das Ladeabteil selbst besitzt noch akzeptable Höhen- und Breitenmaße.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen (wenn auch der Taster etwas größer sein könnte) und schwingt weit auf - Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m finden genügend Platz darunter. Das Ladegut muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 67 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Beim Ausladen stört keine zu hohe Stufe, der Kofferraumboden liegt nur 11 Zentimeter unter der Ladekante. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichen.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen stört eine Stufe am Kofferraumboden. Sehr große Personen können sich am abstehenden und unverkleideten Heckklappenschloss den Kopf stoßen. Mit einer Lampe ist das Ladeabteil nur schwach ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt mit der asymmetrisch umklappbaren Rücksitzbank zufriedenstellend aus. Die Lehne lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand umlegen. Kleine Utensilien lassen sich nur bedingt gegen Verrutschen sichern. Es gibt nur Zurrösen und etwas Platz unter dem Kofferraumboden. Allerdings findet man im Zubehörprogramm ein sinnvolles Gepäcknetz (nicht im Testwagen).

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen den Sitzen und der Verkleidung eingeklemmt und unter Umständen beschädigt werden. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, wenn man die Lehnen umlegen möchte.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des Impreza zeigt sich recht übersichtlich, wenn auch die Schalter teilweise etwas größer sein könnten. Die Bedienung klappt bereits nach kurzer Eingewöhnung problemlos, allerdings besitzt der Impreza nur wenige Komfortfunktionen. Unter anderem fehlt dem Blinker eine Antippfunktion (einmal betätigen, dreimal blinken), die besonders auf Autobahnen sinnvoll ist. Darüber hinaus besitzt nur der Fahrerfensterheber eine Ab- und Aufwärtsautomatik, der Beifahrerfensterheber und die hinteren Fensterheber müssen dauerhaft gehalten werden. Die Beleuchtung der Schalter ist insgesamt zufriedenstellend, die meisten wichtigen Schalter sind im Dunkeln gut zu finden. Nicht aber die Fensterheberschalter (außer Fahrerfensterheber), die Luftdüsen und die Bedienelemente am Himmel. Die Angaben des serienmäßigen Bordcomputers (größeres Display in der Mittelkonsole) werden zum Momentan- und Durchschnittsverbrauch etwas unverständlich angezeigt - der tatsächliche Wert ist allerdings zusätzlich als Zahl dargestellt. Für die Vorderen gibt es nur Leseleuchten und die hinteren Passagiere müssen mit einer zentralen Raumleuchte auskommen.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität vermitteln einen zufriedenstellenden Eindruck.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, wenn auch der Einstellbereich etwas größer sein dürfte. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das Zündschloss ist zwar nur im Lenkstock untergebracht, ist aber dank eines beleuchteten Ringes auch im Dunkeln gut zu finden. Das Abblendlicht sowie die Nebelleuchten (Status wird im Kombiinstrument angezeigt) werden am Blinkerhebel aktiviert. Alternativ sind jedoch sowohl das Licht als auch die Scheibenwischer sensorgesteuert - die Intensität kann eingestellt werden. Die Rundinstrumente sind klar gegliedert und liegen gut im Sichtfeld des Fahrers. Jedoch ist das Mitteldisplay nur grob gepixelt und wirkt dadurch altbacken. Die Geschwindigkeitsregelung wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Bedienteil des serienmäßigen Audiosystems ist sehr gut zu erreichen, teilweise können auch Einstellungen am Lenkrad vorgenommen werden. Die Bedienung des Systems gibt keine Rätsel auf, die Schalter sind jedoch teilweise recht klein. Das Klimaanlagebedienteil ist gut erreichbar und lässt sich auch einfach bedienen. Ungünstig ist allerdings, dass die eingestellten Parameter deutlich weiter oben, in einem kleinen Display angezeigt werden. Entsprechende Anzeigen direkt bei den Schaltern wären besser. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Vorn ist die Anzahl an Ablagen gut, hinten gibt es nur Lehnentaschen und Türfächer.

- Das recht kleine Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Die Lehnen lassen sich nur grob einstellen, eine feine Justierung, wie es ein Drehrad ermöglichen würde, gibt es nicht. Nur der Fahrerfensterheber hat einen Einklemmschutz. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit erweist sich dabei als großzügiger. Die Innenraumbreite ist großzügig bemessen, so dass sich auch ein angenehmes Raumempfinden einstellt.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Verhältnisse nicht so großzügig bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Größe von 1,77 m genügend Beinfreiheit vor. Auch hier ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Zu zweit ist das Raumgefühl im Fond, auch dank der guten Innenbreite recht angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Impreza werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

2,8 KOMFORT

2,4 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist Subaru recht gut gelungen. Feine Unebenheiten lassen den Impreza etwas nervös wirken, unkomfortabel wird es aber nie. Unbeladen federt der Subaru lange Fahrbahnwellen souverän ab, im beladenen Zustand ist aber ein leichtes Nachschwingen erkennbar. Kurze Fahrbahnwellen und Einzelhindernisse kann der Japaner nicht völlig von den Insassen fern halten, zu unangenehm wird es aber nicht. Querfugen dringen ebenfalls etwas deutlicher bis in den Innenraum durch. Ein ausgeprägtes Stuckern ist nicht feststellbar. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen deutlich aber nicht zu unangenehm bis zu den Insassen durch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet die Federung einen guten Komfort. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven zeigen sich gut bis zufriedenstellend gedämpft.

2,9 Sitze

Der Sitzkomfort geht auf den Teilledersitzen in Ordnung. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt, wenn dieser auch im Schulterbereich ausgeprägter sein könnte. Die Polsterung ist vorn etwas straff, aber nicht unbequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, da die Ablage breit ist - ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Insgesamt ist die Fahrersitzposition recht bequem. Im Fond erweisen sich die Lehnen als sehr hoch. Sowohl die Lehnen als auch die Sitzflächen sind nur wenig konturiert und bieten dadurch auch kaum Seitenhalt. Die Sitzposition ist hinten akzeptabel, man wünscht sich aber mehr Oberschenkelauflege. Die Atmungsaktivität des Stoff-/Leder-Polsters ist zufriedenstellend.

+ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt und damit für Personen unterschiedlicher Statur angepasst werden. Eine Neigungseinstellung der Sitzfläche gibt es aber nicht.

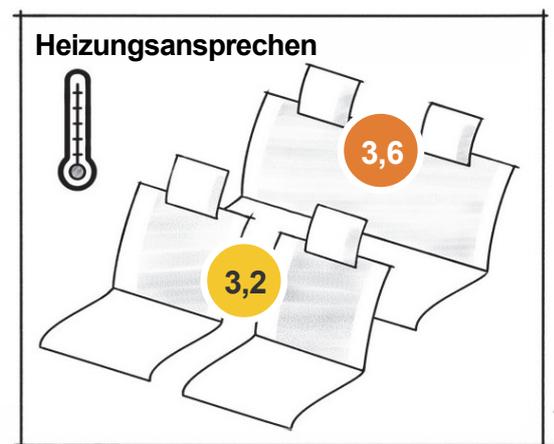
- Dem Beifahrersitz fehlt sowohl eine Höhen- als auch Neigungseinstellung. Darüber hinaus müssen beide Vordersitze ohne einstellbare Lordosenstützen auskommen.

3,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum liegt insgesamt hoch, das ist auf langen Autobahnetappen unangenehm. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h hohe 72,3 dB(A). Doch auch subjektiv sind sowohl das Motoren- als auch die Windgeräusche deutlich zu vernehmen. Fahr- und Abrollgeräusche werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen.

2,9 Klimatisierung

Der Subaru Impreza 1.6i Comfort kann im ADAC Heizungstest ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Vorn wird der Innenraum etwas schneller erwärmt als im Fond. Es werden aber sowohl vorn als auch hinten die Fußbereiche etwas schneller als die restliche Fahrgastzelle erwärmt - das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

- + Der Impreza Comfort ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die situationsangepasst regelt. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat einstellen.
- Die Luftmengenverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und auch nur in vorgegebenen Stufen.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen gibt der Impreza mit dem 1,6-l-Boxermotor mit einer Maximalleistung von 114 PS (bei 5.600 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 150 Nm (bei 4.000 1/min) kein gutes Bild ab. Die Elastizitätswerte sind nur mäßig und auch für den Überholvorgang benötigt der Subaru lange (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h: 4. Gang: 14,6 s - 5. Gang: 24,5 s - ÜV: 7,7 s).

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur ist insgesamt zufriedenstellend. Der Boxermotor läuft rau und überträgt über weite Drehzahlbereiche recht deutliche Vibrationen in den Innenraum - das ist auf Dauer etwas unangenehm. Störfrequenzen erzeugt der Motor zwar wenige, wird aber mit zunehmenden Drehzahlen laut und unkultiviert. Aufgrund der kurzen Gesamtübersetzung läuft das Aggregat bereits bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit hohen Drehzahlen.

3,4 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten, allerdings haken alle etwas. Die Schaltwege fallen zwar nicht zu lang aus, schnelle Schaltvorgänge sind aber dennoch nur bedingt möglich, da dann ein deutlicher Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Die Kupplung verlangt dem Fahrer viel Feingefühl ab - kuppelt dieser unsanft, ruckelt es deutlich im Antriebsstrang. Der Impreza ist zwar mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, allerdings arbeitet diese nicht perfekt. Zum einen ist die Anzeige viel zu klein und zum anderen blinkt die Empfehlung viel zu kurz auf.

- + Beim Anfahren an Steigungen verhindert die serienmäßige Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Das Start-Stopp-System arbeitet tadellos. Der erste Gang lässt sich auch während der Start-Stopp-Phase einlegen und der Motor springt bei anschließender Betätigung des Kupplungspedals wieder an.
- Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Wird er bei noch nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kracht es lautstark im Getriebe.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind insgesamt zufriedenstellend, ein Sechsganggetriebe würde jedoch eine feinere Spreizung ermöglichen. Die Gesamtübersetzung hat Subaru recht kurz gewählt, das Aggregat dreht im größten Gang bei Tempo 130 bereits mit rund 3.600 1/min. Eine längere Übersetzung würde jedoch recht wenig Sinn machen, da der Motor bereits jetzt schon kaum Zugkraftreserven vorweisen kann.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

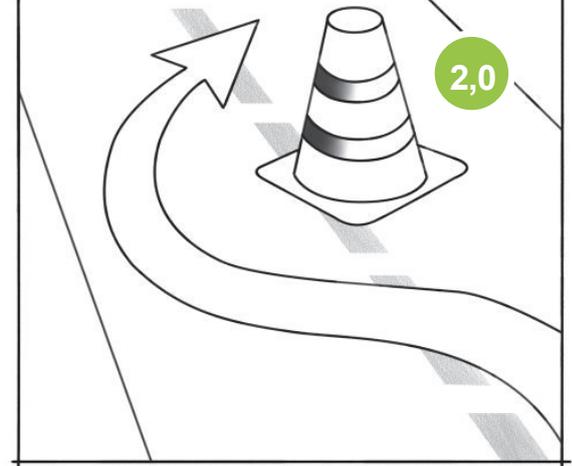
2,3

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Impreza geht insgesamt in Ordnung, wenn auch der Kompakte plötzliche Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelnden Heck quittiert.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest kann der Impreza insgesamt ein gutes Ergebnis einfahren, zeigt aber ein nicht immer tadelloses Verhalten. Leitet man den Ausweichvorgang sanft, mit kleinen Lenkwinkeln ein, lässt sich der Subaru neutral und absolut präzise durch den Parcours manövrieren. Wird der Ausweichvorgang jedoch mit einem plötzlichen Lenkimpuls - der einer Schreckreaktion entspricht - eingeleitet, drängt er beim ersten Anlenken deutlich mit dem Heck. Gleiches Verhalten zeigt er dann beim Gegenlenken und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein deutlicher Gegenpendler - im Bedarfsfall regelt aber das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Richtungsstabilität des Impreza nicht zu stark. Dank des serienmäßigen Allradantriebs mit Sperrdifferenzial (und Getriebeuntersetzung) kann der Impreza auch auf rutschigem Untergrund mit guter Traktion glänzen. Fährt man Kurven zu schnell an, zeigt der Impreza bereits recht früh ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Subaru etwas mit dem Heck nach. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (VDC) zuverlässig ein.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,9

Lenkung*

Die Lenkung spricht zufriedenstellend auf Lenkbefehle an und zeigt sich recht präzise. Allerdings vermittelt sie dem Fahrer besonders um die Nulllage wenig Lenkgefühl. Dies führt dazu, dass man besonders in langgezogenen Autobahnkurven gelegentlich am Lenkrad korrigieren muss. Bei größeren Lenkwinkeln erhält der Fahrer eine etwas bessere Rückmeldung, die aber dennoch insgesamt nur zufriedenstellend ist. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig, allerdings benötigt man von Anschlag bis Anschlag über drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit knapp 11,6 m im Klassenvergleich groß aus.

1,8

Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an, lässt sich gut dosieren und kann mit einer guten Wirkung überzeugen. Der Subaru steht bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Yokohama dB E70; 205/55 R16 91V) nach kurzen 35,6 Metern. Dabei zeigt sich die Bremse belastbar, es konnte kein Fading festgestellt werden. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Impreza ist nur zufriedenstellend, der Subaru ist aber mit dem Nötigsten ausgestattet. Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage kann ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden, da die Blinkerfunktion dann nicht mehr gegeben ist. In den geöffneten Türen fehlen Rückstrahler/-leuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen würden. Dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Systeme wie eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem, ein Spurhalte- und Totwinkelassistent sind für den Impreza nicht erhältlich. Selbst Abbiege- und Kurvenlicht gibt es für den Subaru nicht.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein aktuelles EuroNCAP-Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor, dennoch kann beim Impreza dank zahlreicher Airbags ein guter Insassenschutz erwartet werden. Serienmäßig gibt es Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängige Kopfairbags. Darüber hinaus gibt es für den Fahrer noch einen Knieairbag. Für die Vorderen gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer - im Fond jedoch nicht. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis zu einer Körpergröße von 1,94 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen könne hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Subaru stattet alle Neuwagen mit den ADAC-Rettungskarten aus, die den Rettungskräften wichtige Fahrzeuginformationen zur schnellen Rettung eingeklemmter Personen liefern.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,60 m guten Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf in Ordnung geht. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch bei beladenem Ladeabteil im Notfall schlecht erreichbar.

Kindersicherheit

Der Impreza schneidet bei der Kindersicherheit zufriedenstellend ab, ein aktuelles Crashtestergebnis gibt es derzeit jedoch nicht. Im Fond können nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen dürfen laut Bedienungsanleitung universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Hier gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Das Isofix-System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Alternativ können Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die Gurtschlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. Zudem sind die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern auf den Fondaußenplätzen groß. Hohe Kindersitze finden auf allen Plätzen genügend Platz. Die Gurtschlösser sind im Fond verwechslungssicher gestaltet.

⊖ Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch der Fondmittelsitz nicht zur Montage von Kindersitzen. Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar. Auf beiden Plätzen sind ohnehin die Gurte kurz und hinten in der Mitte das Schloss zudem zu lang gestaltet, dadurch lassen sich Kindersitze mit flachen Aufnehmern nur bedingt fest montieren. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigt werden, da die Formstabilität des weichen Polsters nicht gut ist und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz, so dass sich Kinder leicht verletzen können. Die Kindersicherung der Fondtüren ist auch von Kindern leicht zu deaktivieren.

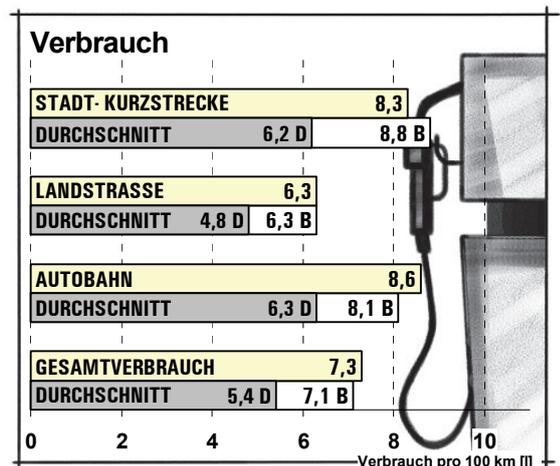
2,5 Fußgängerschutz

+ Ein Crashtestergebnis vom aktuellen Modell liegt derzeit nicht vor. Da die Front jedoch kaum scharfe Kanten aufweist, sollte der Subaru einen guten bis zufriedenstellenden Fußgängerschutz aufweisen.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

⊖ In diesem Kapitel schneidet der Subaru Impreza 1.6i Comfort nicht gut ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 198 g/km im ADAC EcoTest erhält der Subaru nur 16 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,3 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Stadtzyklus verbraucht der Impreza trotz Start-Stopp-System 8,3 l/100 km. Im Außerortsteil sind es 6,3 l/100 km und auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei hohen 8,6 l/100 km.



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

1,7 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es im EcoTest zu 59 Punkten - das entspricht drei von fünf Sternen.

+ In diesem Kapitel schneidet der Impreza gut ab. Kein Einzelwert der Abgasmessung fällt besonders negativ auf, wenn auch der CO-Wert im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Subaru 43 von 50 Punkten.

3,8 AUTOKOSTEN

5,2 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Impreza nicht gerade sparsam mit dem teureren Super-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine schlechte Bewertung.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Subaru gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis max. 160.000 Kilometer.

3,9 Wertstabilität*

Dem Impreza 1.6i Comfort wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Das sollte vor allem an den fehlenden Assistenzsystemen, die bei der Konkurrenz erhältlich sind, sowie dem durstigen und durchzugsschwachen Motor liegen.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 23.490 Euro ist der Impreza 1.6i Comfort zwar kein Schnäppchen, allerdings besitzt er eine recht umfangreiche Serienausstattung. Zu dieser gehören u. a. der Allradantrieb, das Xenonlicht, ein Licht- und Regensensor, eine Klimaautomatik und eine Rückfahrkamera. Dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme sind für den Impreza jedoch nicht erhältlich.

5,3 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten des Impreza sind im Klassenvergleich sehr hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 136 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen sind sehr ungünstig (KH: 19; TK: 21; VK: 24), so dass noch hohe Versicherungskosten hinzu kommen.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Da sowohl die Betriebs- also auch die Fixkosten sehr hoch ausfallen und der Impreza in den anderen Kostenkapiteln, außer bei den Werkstattkosten, bestenfalls nur im Klassenmittelfeld landet, sind auch die monatlichen Gesamtkosten verhältnismäßig hoch.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1600 ccm
Leistung	84 kW (114 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	150 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/6,3/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	147 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	198 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4415/1740/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2000 mm
Leergewicht/Zuladung	1360 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	750 km
Garantie	5 Jahre / 160.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	297 Euro
Monatliche Gesamtkosten	616 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/21
Grundpreis	23.490 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Window-Airbags)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (Zubehör)	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen