



## Subaru Impreza 2.0i Sport Lineartronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Seit Anfang 2018 steht die fünfte Modellgeneration bei den Händlern. Der Impreza bietet einige technische Besonderheiten. Er ist serienmäßig mit einem permanenten Allradantrieb ausgestattet, wird ausschließlich von freisaugenden Boxer-Benzinern angetrieben und eine stufenlose Automatik übernimmt die Änderung der Getriebeübersetzung. Im Falle des Testwagens steckt der größere der beiden verfügbaren Ottomotoren unter der Haube. Das Zweiliter-Aggregat leistet zwar stattliche 156 PS, wirkt wegen des im Vergleich zu Turbomotoren jedoch recht beschaulichen Drehmoments etwas schwach auf der Brust. Bei gemächlicher Fahrweise hinterlässt der Antrieb einen harmonischen Eindruck, soll es allerdings etwas flotter vorangehen - wozu die agilen Fahreigenschaften geradezu einladen - kommt im wahrsten Sinne des Wortes Unruhe auf. Dann verlangt das CVT-Getriebe dem Boxer hohe Drehzahlen ab und der Geräuschpegel im Innenraum steigt stark an. Auch der Verbrauch fällt mit gemessenen 7,5 l/100 km zu hoch aus. Ansonsten leistet sich der Impreza keine größeren Schwächen, mit Ausnahme der umfangreichen Sicherheitsausstattung aber auch keine herausragenden Stärken. Für 31.690 Euro ist der Japaner in Anbetracht der sehr umfangreichen Komfortausstattung ein faires Angebot, das sich auf wohltuende Weise vom technischen Einheitsbrei in der Kompaktklasse unterscheidet. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Tipo, Ford Focus, Hyundai i30, Kia Ceed, Mazda 3, Renault Mégane, VW Golf.

- +** serienmäßiger Allradantrieb, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, sichere und agile Fahreigenschaften, lange Fahrzeuggarantie
- hohes Geräuschniveau, durchzugsschwacher Motor, hoher Verbrauch, geringe Anhängelast

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,2**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,0</b>
	Stadtverkehr	<b>3,3</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>3,1</b>
	Transport	<b>3,0</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,4</b>

EcoTest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des Impreza wurde solide gefertigt, im Detail finden sich aber dennoch Kritikpunkte. So gefallen beispielsweise weder die mehrteilig gefertigten Türrahmen, die zudem unverkleidet sind, noch wirken die scheppernen Türen beim Schließen mit geöffneten Seitenscheiben besonders hochwertig. Zudem fehlt innen an Türen und Klappen eine Schicht Klarlack und es gibt freiliegende Steckerverbindungen im Motorraum.

Die Verarbeitung im Innenraum kann sich sehen lassen, zudem schmeichelt das Cockpit reichlich mit Chromappli-

kationen und Ziernähten. Mit wenigen Ausnahmen bestehen die meisten Verkleidungen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Besonders ärgerlich ist dies im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern aus hartem Kunststoff besteht.

Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich macht der Unterboden einen aufgeräumten Eindruck.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab und nicht von einer Gasdruckfeder offen gehalten.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

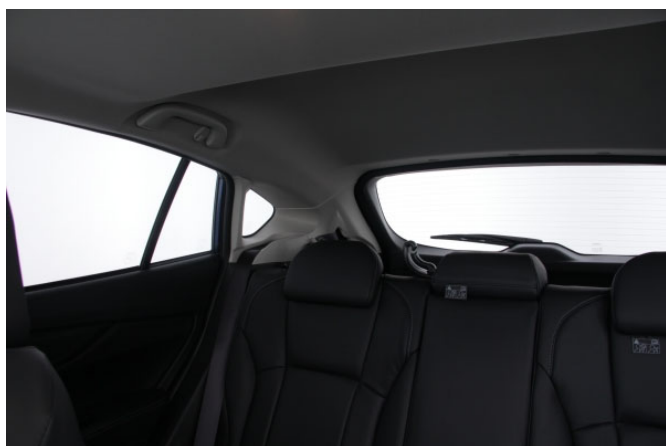
Der Impreza 2.0i Lineartronic kommt auf Basis des EcoTest Verbrauchs mit einer Tankfüllung (50 Liter) rund 665 km weit. Mit einem Wendekreis von 11,6 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,03 m (von Spiegel zu Spiegel) recht breit geraten ist. Dank des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Subaru zwar grundsätzlich bestens als Zugfahrzeug, allerdings fällt die zulässige Anhängelast nicht besonders hoch aus. Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.200 wiegen. Die Stützlast ist mit 75, die Dachlast mit 68 kg angegeben.

⊕ Auch wenn für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reparaturset an Bord ist, befinden sich Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich per Schalter im Innenraum entriegelt werden. Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit falschem Kraftstoff bewahrt, fehlt leider.

### 2,4 Licht und Sicht

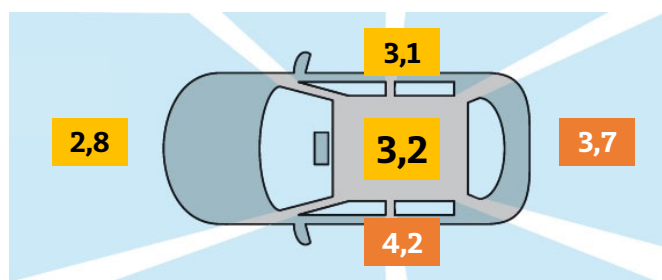
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Impreza durchschnittlich ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick stark beeinträchtigen.



Die breiten Dachsäulen und die schmalen, hoch angesetzten Fenster schränken die Sicht nach hinten stark ein.

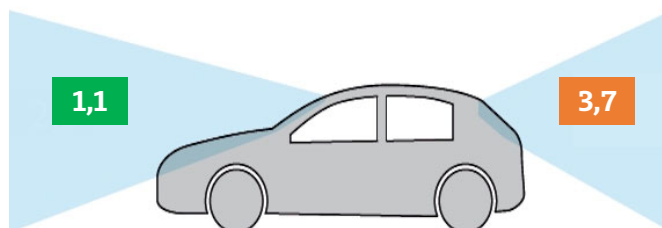
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Karosserie kann ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem Fahrer die serienmäßige Rückfahrkamera sowie optionale Parksensoren vorn und hinten zur Verfügung. Die Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts.

Nachts sorgen die beim Impreza Sport serienmäßigen LED-Scheinwerfer samt Scheinwerferreinigungsanlage und Kurvenlicht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt, wie bei einem Kompaktwagen üblich, durchschnittlich bequem. Die Türausschnitte sind recht hoch und breit, allerdings liegt der Schweller vergleichsweise hoch und die Sitze befinden sich lediglich 41 Zentimeter über der Fahrbahn. Wer es bequemer möchte, sollte zum technisch weitgehend baugleichen Subaru XV greifen, hier sitzt man elf Zentimeter höher. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten.

In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt der Impreza

## 3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung nur 295 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 460 Liter. Alternativ können im Kofferraum dann bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 725 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.260 Liter Volumen verfügbar.

## 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist jedoch nicht erhältlich. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis 1,80 m aufrecht stehen. Beim Ausladen stört eine elf Zentimeter hohe Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen.

⊕ Die Ladekante ist mit gemessenen 67 Zentimetern über der Fahrbahn angenehm niedrig.

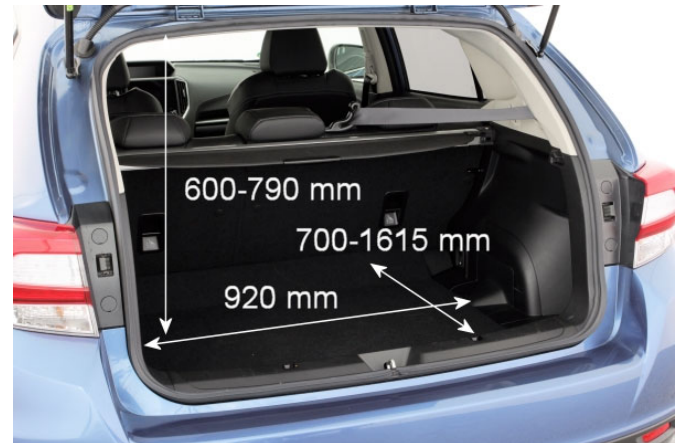
Darüber hinaus unterstützt ein statischer Fernlichtassistent den Fahrer, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar sind. Darüber hinaus fällt das Sichtfeld des Innenspiegels klein aus. Ein Abbiegelicht bietet der Impreza leider nicht.

serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Beim Auf-/Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

Immerhin lässt sich das System bei Subaru als einem der wenigen Hersteller deaktivieren.



Mit 295 l Volumen ist der Kofferraum des Impreza von klassenüblicher Größe.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine störende Stufe am Kofferraumboden, die das Verschieben von Ladegut erschwert. Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, die zudem noch manuell ein- und ausgeschaltet werden muss. Baut man die Laderaumabdeckung aus, gibt es dafür leider keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden.

### 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch klappbar, die Entriegelung erfolgt direkt am Sitz. Vor dem Umklappen der rechten Lehnenhälfte muss der mittlere Sicherheitsgurt ausgehängt werden.

⊖ Kleinere Utensilien lassen sich im Kofferraum

aufgrund von fehlenden Fächern nur schlecht gegen Verrutschen sichern. Immerhin befindet sich ein Ablagefach unter dem Kofferraumboden. Ein Gepäcktrennnetz ist für den Impreza leider nicht erhältlich.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ In die Bedienung des Impreza müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Dies liegt weniger am Infotainmentsystem, das weitgehend logisch aufgebaut und mit guter Darstellung sowie Empfindlichkeit überzeugt, sondern an den verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Displays. So werden Funktionen des Bordcomputers teils mittels des mittig angeordneten Displays über dem Touchscreen und teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt in beiden Fällen mittels verschiedener Lenkradtasten. Zudem ist das mit Tasten überfrachtete Multifunktionslenkrad unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie den Reifendruck, die Restreichweite, die Öltemperatur und die Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Während der Durchschnittsverbrauch als Zahl dargestellt wird, lässt sich der Momentanverbrauch allerdings nur mittels Balkendiagramm ablesen - die Anzeige ist nicht sehr präzise. Im Kombiinstrument fehlt eine separate Anzeige für Stand- und Abblendlicht. Die Bedienung der Klimaregelung ist ebenfalls nicht ganz schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden aber nicht beim Bedienteil sondern oben im Display dargestellt. Die Tasten links vom Lenkrad werden von diesem verdeckt. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und

Motordrehzahl sind trotz der recht kleinen Ziffern gut ablesbar. Die Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen, mit der Funkfernbedienung können sie aber nur vorn geschlossen werden.

⊖ Die Tasten für das Notbremssystem und den Spurhalteassistenten sind schlecht erreichbar oben am Dachhimmel platziert - darauf muss man erst einmal kommen.



Sauber verarbeitet, stören im Innenraum vor allem die meist harten, kratzempfindlichen Kunststoffteile. Die Bedienung ist weitgehend logisch und funktionell, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnungszeit.

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Impreza bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein CD-Radio samt DAB-Empfang, zwei USB-Anschlüsse, SD-Kartenslot, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie die Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und

Android Auto schon im Basismodell serienmäßig an Bord. In der getesteten Sport-Version gehört sogar ein Navigationssystem zum Serienumfang. Dank des Subaru StarLink-Systems hat man Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps.

### 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze lassen sich soweit zurückschieben, dass die Bein- und Kopffreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Die Innenbreite liegt im

klassenüblichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

## 2,8 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Kopffreiheit hinten für bis zu 1,85 m große Personen aus. Die Knie haben dabei noch eine Handbreit Luft zur Vordersitzlehne. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen bequem, für drei nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken angeraten.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Eine in der Neigung verstellbare Lehnenneigung oder gar eine längsverschiebbare Rückbank gibt es wie bei den meisten Konkurrenten nicht. Vorn wie hinten ist die Zahl an Ablagen zufriedenstellend. In das Handschuhfach passt nicht viel hinein. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren.

## 2,8 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Auch ohne adaptive Dämpferregelung bietet der Impreza angenehmen Federungskomfort. Das Standfahrwerk mit einer Mehrlenkerhinterachse findet einen gelungenen Kompromiss aus Komfort und Agilität. Innerorts sind kleine Unebenheiten zwar spürbar, aber insgesamt ordentlich gedämpft. Ausgeprägte Bodenwellen



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

werden gut geschluckt, nur bei kleineren Wellen, Kanten und Querfugen spricht es etwas trocken an. Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster werden ordentlich verarbeitet. Auf der Autobahn ergibt sich ein guter Komforteindruck, weshalb sich auch lange Etappen komfortabel zurücklegen lassen.

### 3,1 Sitze

In der Ausstattung Sport kann der Fahrersitz elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden. Eine Memory-Funktion ist allerdings ebensowenig erhältlich wie eine Lordosenstütze.

Sitzlehnen und -flächen sind vorne angemessen geformt und konturiert - auch im Schulterbereich. Der Seitenhalt fällt, was auch an den rutschigen Ledersitzen liegt, zufriedenstellend aus.

⊖ Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe lässt zu wünschen übrig. Die Sitzflächen der äußeren Plätze sind kaum konturiert, gleiches gilt für die Lehnen. Der mittlere Sitz ist hart gepolstert, zudem drückt die Lehne unangenehm im Lendenbereich.

### 3,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 70,4 dB(A) bei Tempo 130 gehört der Impreza nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund

spielen. Auch der Boxermotor ist akustisch nicht sonderlich gut gedämmt und wird besonders bei höheren Drehzahlen unangenehm laut.

## 2,6 Klimatisierung

⊕ Bereits der Basis-Impreza ist mit einer Klimaautomatik sowie beheizbaren Vordersitzen ausgestattet. Als Sport bietet der Japaner zudem eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie abgedunkelte Scheiben im Fond.

Ein beheizbares Lenkrad ist im Gegensatz zum SUV Subaru XV nicht zu haben.

⊖ Abgesehen von den Luftdüsen unter den Vordersitzen fehlen leider Mittelausströmer für die Fondinsassen.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

Der 156 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt im 1,4 Tonnen schweren Impreza für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in durchschnittlichen 6,8 s. Subaru gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 9,8 s an, der Vortrieb endet laut Hersteller bei 205 km/h. Wegen des erst bei 4.000 Touren anliegenden maximalen Drehmoments von

bescheidenen 196 Nm ist der Sauger auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig voran gehen soll.

⊕ Dank der stufenlosen Automatik ist das Anfahrverhalten tadellos - gerade einmal 1,3 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der horizontal gegenüberliegenden Kolben weniger Vibrationen als ein gewöhnlicher Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylindermotor im Innenraum erstaunlich gering, das Aggregat läuft angenehm rund. Allerdings arbeitet der Motor recht laut und neigt auch im

mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung des drehmomentschwachen Saugers kann allerdings nicht überzeugen. Hier kann er mit den Turbobenzinern der Konkurrenz nicht mithalten.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Impreza ist ausschließlich mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic zu haben. Das CVT-Getriebe bietet einen guten Getriebekomfort, da es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Das Getriebe ändert dabei kontinuierlich die Übersetzung, während die Geschwindigkeit zunimmt, die Motordrehzahl jedoch konstant bleibt. Bei Volllast hingegen simuliert das Getriebe sieben Vorwärtsgänge und schaltet wie eine konventionelle Wandlerautomatik. Das nervige

Verharren bei der Maximaldrehzahl, wie man es von zahlreichen CVT-Getrieben kennt, tritt bei der Automatik im Subaru nicht auf. Wer möchte, kann auch per Schaltwippen am Lenkrad eine der sieben simulierten Schaltstufen manuell vorwählen. Im manuellen Modus gibt der Subaru Schalteempfehlungen.

In der größten simulierten Schaltstufe rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 mit 2.400 Umdrehungen pro Minute.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest schneidet der Impreza gut ab: Er lenkt zackig ein, legt anschließend ein neutrales Eigenlenkverhalten an den Tag und lässt sich mit überschaubarem Lenkwinkelbedarf durch die Gassen dirigieren. Dabei bleibt der Japaner stets leicht beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) regelt effektiv, ohne den Wagen zu sehr einzubremsen. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen recht hoch.

Im Grenzbereich beginnt der Wagen über die Vorderräder zu schieben und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auf Lastwechsel durch abruptes Gaswegnehmen in der Kurve reagiert der Kompaktklässler mit einem leicht eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf die Spur bringt. Der serienmäßige permanente Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion.

## 2,8 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten stellt die Lenkung nicht vollkommen zurück. Das Lenkgefühl dürfte insgesamt etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung spricht zwar gut an, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, sodass gelegentliches Korrigieren während des Kurvenverlaufs nötig wird. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

## 2,1 Bremse

⊕ Der Subaru Impreza überzeugt mit kurzen Bremswegen (34,1 m aus 100 km/h) und guter Dosierbarkeit.

# 1,9 SICHERHEIT








## 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Subaru ist umfangreich. Alle Systeme, die es gibt, sind bei der getesteten Sport-Variante serienmäßig. Das EyeSight-Assistenzsystem umfasst neben einem Notbremssystem samt Kollisionswarnung einen Abstandsregeltempomaten und einen Spurhalteassistenten. Darüber hinaus gibt es einen Spurwechselassistenten, Querverkehrserkennung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 94 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Subaru Impreza im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit vollen fünf Sternen ein sehr gutes Ergebnis (Stand 11/2017). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Darüber hinaus gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zwei Meter Größe, hinten immerhin noch für 1,70 m große Insassen. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,6 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der Impreza 89 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Hohe Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

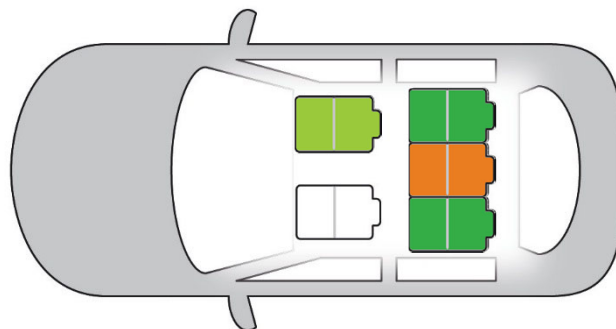
⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nur bedingt zur Kindersitzmontage mit den Gurten. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Zudem fehlt den hinteren Fensterhebern ein Einklemmschutz, die auftretenden Schließkräfte bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz schneidet der Subaru Impreza im Crashtest nach Euro NCAP-Norm ebenfalls gut ab. 82 Prozent der Punkte bekommt der Japaner für den Fußgängerschutz - nur die Windschutzscheibenpfosten

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### 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)

bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personenerkennung, sie kann Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden.

## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im EcoTest liegt der Verbrauch des Subaru Impreza mit dem Zweiliter-Boxermotor bei 7,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 198 g pro km. Im CO<sub>2</sub>-Kapitel gibt es dafür nur 17 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Subaru 7,6 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn hohe 9,1 l pro 100 km. Das ist für einen Kompaktwagen ein deutlich zu hoher Verbrauch.

### 2,8 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt durchschnittlich hoch aus. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen sowohl der CO-Wert als auch die Partikelemissionen stark an. Unterm Strich gibt es 32 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der Japaner 49 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



2,2

**AUTOKOSTEN**

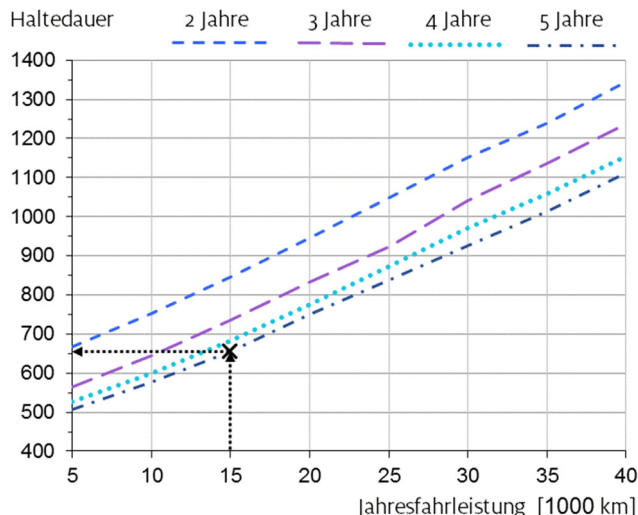
2,2

**Monatliche Gesamtkosten**

⊕ Subaru verlangt für den Impreza in der getesteten Topausstattung mindestens 31.680 Euro. Allerdings ist der Japaner nahezu vollständig ausgestattet. Optional geordert werden können lediglich Parksensoren vorn und hinten sowie die Lederausstattung und Metalliclackierung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 168 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hoch. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter-Benzinmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Subaru zeigt sich bei den Garantieleistungen erfreulich spendabel und gibt eine fünfjährige Garantie bis 160.000 km auf das Fahrzeug, drei Jahre gegen Oberflächenkorrosion und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

**Gesamtkosten pro Monat in Euro**

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 655 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6i Trend Lineartronic	2.0i Comfort Lineartronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1600	4/1995
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	150/3600	196/4000
0-100 km/h [s]	11,8	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2   S	6,6   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	140	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	122	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	529	599
Preis [Euro]	21.980	26.980

**Aufbau**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster

- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle

- KB = Kombi
- GR = Van
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

**Versicherung**

- KH = Kfz-Haftpf.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff**

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Boxer), Euro 6c (NEFZ)	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	115 kW/156 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	196 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km	7,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	159 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.460/1.775/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	1.424/496 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.310 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/68 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota-City

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Yokohama Advan Sport
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/6,3/9,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	167 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.435/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/725/1.260 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>142 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>333 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	655 Euro		
Steuer pro Jahr	168 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23		
Basispreis Impreza 2.0i Sport Lineartronic	31.680 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.264 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.782 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Option
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,3
Federung	2,5	Schadstoffe	2,8
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,6		

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl