



Subaru Impreza 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Subaru hat 2020 allen Grund zum Feiern: Vor 40 Jahren war mit dem 1800 4WD erstmals ein Fahrzeug des Herstellers in Deutschland erhältlich. 1993 kam dann der Impreza auf den Markt, der sich in den Folgejahren als Rallyefahrzeug einen Namen machte. Daher verbindet man selbst das aktuelle Facelift der fünften Generation noch mit jener Motorsport-Legende, die so manchem Konkurrenten das Fürchten lehrte.

Mit dem Modelljahr 2020 ist der Impreza mit einem elektrifizierten Antriebsstrang erhältlich – wir testen den 2.0ie mit der Bezeichnung e-Boxer, der von einem 150-PS-Benziner und/oder einem E-Motor mit 17 PS angetrieben wird. Die elektrische Energie wird während der Fahrt durch Rekuperation oder überschüssige Leistung des Verbrenners gewonnen. Das 13,5-kWh-Batteriesystem befindet sich in der Reserveradmulde, sodass sich das Kofferraum-Volumen kaum verringert. Der Mild-Hybrid soll rein elektrisches Anfahren ermöglichen und weniger Kraftstoff verbrauchen. Das maximale Drehmoment von 66 Nm reicht für den über 1,5 Tonnen schweren Japaner jedoch nicht aus – schlagartig greift der freisaugende Vierzylinder mit seinem Drehmoment von bis zu 194 Nm ein und ermöglicht einen kraftvollen Antritt. Der Boxermotor läuft angenehm ruhig und vibrationsarm, lediglich unter Last wird er akustisch präsent. Für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Getriebe, das die Antriebskraft auf alle Räder überträgt. Gemäß Hersteller beschleunigt das Fahrzeug in 10,0 Sekunden von 0 auf Tempo 100, und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 192 km/h. Zudem ist der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 7,6 l/100 km weiterhin hoch, obwohl das Hybridsystem des Impreza 2.0ie innerorts etwa einen Liter pro 100 km einsparen kann.

Der Impreza e-Boxer kostet in der getesteten Platinum-Ausstattung mindestens 32.158 Euro (bei 16 % MwSt.) – angesichts der umfangreichen Serienausstattung inklusive Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfern mit Kurvenlicht, Notbremssystem mit Personenerkennung sowie Kollisionswarner, adaptiver Abstands- und Geschwindigkeitsregelung, aktiven Spurhalteassistenten sowie radargestützten Totwinkel- und Querverkehrsassistenten ist der Preis angemessen – selbst wenn vom Rallye-Mythos nicht mehr viel zu spüren ist. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Hyundai i30 Fastback, KIA Ceed, Mazda 3, Opel Astra, Renault Mégane, Skoda Scala, Toyota Corolla, VW Golf.

- + umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, lauffruher Boxermotor, sichere Fahreigenschaften, serienmäßiger Allradantrieb, lange Herstellergarantie
- hoher Kraftstoffverbrauch, geringe Anhängelast, hoher Innengeräuschpegel, ungenügender Einklemmschutz an Fondfensterhebern, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Impreza wurde solide gefertigt, im Detail finden sich dennoch Kritikpunkte. So gefallen beispielsweise weder die mehrteilig gefertigten Türrahmen, die zudem unverkleidet sind, noch die fehlende Schicht Klarlack innen an Türen und Klappen. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig.

Die Verarbeitung im Innenraum kann sich sehen lassen, die farblich abgesetzten Ziernähte am Cockpit werben den Innenraum auf – zudem schmeichelt das Cockpit mit reichlichen Chromapplikationen. Mit wenigen Ausnahmen bestehen die meisten Verkleidungen aus kratzempfindlichem Plastik. Besonders ärgerlich ist dies im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern aus hartem Kunststoff

3,2 Alltagstauglichkeit

Der Impreza 2.0ie Lineartronic kommt auf Basis des ADAC Eco-test-Verbrauchs mit einer Tankfüllung (48 Liter) rund 630 km weit. Das Tankvolumen fällt im Vergleich zur nicht elektrifizierten Version um zwei Liter geringer aus. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 500 kg – das reicht für vier Insassen mit Gepäck. Dank des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Impreza zwar grundsätzlich bestens als Zugfahrzeug, allerdings fällt die zulässige Anhängelast nicht besonders hoch aus: Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.070 kg wiegen, ungebremste 750 kg. Die Stützlast ist mit 80 kg durchaus brauchbar, so können sogar zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Heckträger befördert werden. Mit einem geeigneten Trägersystem (keine Dachreling vorhanden) darf man insgesamt bis zu 80 kg Last auf dem Dach transportieren.

Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,48 m Länge und 2,03 m Breite (inklusive der Außenspiegel) findet man grundsätzlich gut einen Parkplatz, allerdings könnte der Wendekreis mit 11,6 m geringer ausfallen.

2,6 Licht und Sicht

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

⊕ Die Karosserie kann ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem Fahrer die serienmäßige Rück- und Frontfahrkamera sowie die optionalen Parksensoren vorn und hinten zur Verfügung. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit angenehmer Lichtfarbe gut aus. Auffällig ist allerdings die

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.

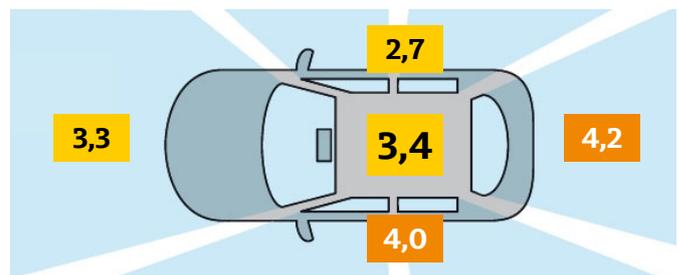
Die Fußmatte für den Fahrer ist mit zwei Plastikhaltern gegen Verrutschen gesichert, die am Karosserieblech eingeklipst werden und einen wenig stabilen Eindruck hinterlassen. Bei geöffneten Türen sind die Türkontaktschalter sichtbar, und an den Fondtüren stechen im unteren Bereich zusätzliche Sicherungsbolzen ins Auge – das geht schöner.

⊕ Auch wenn für den Fall einer Reifenpanne lediglich ein Reparaturset an Bord ist, befinden sich Wagenheber und Radmutternschlüssel unter dem Fahrersitz.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich per Hebel im Fahrerfußraum entriegelt werden. Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit Diesel bewahrt, fehlt leider. Für den Fall einer Reifenpanne steht serienmäßig ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann – ein Reserve- oder Notrad ist nicht mal gegen Aufpreis erhältlich.

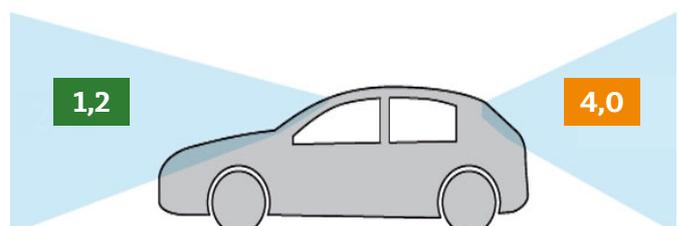
Rundumsicht

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.



ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze, welche die Leuchtweite recht gering erscheinen lässt. Das dynamische Kurvenlicht passt die Lichtverteilung in Abhängigkeit vom Lenkwinkel an und leuchtet somit in die Kurven hinein. Der statische Fernlichtassistent blendet je nach Verkehrssituation das Fernlicht automatisch auf und ab – ebenso der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten. Die Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs – einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts. Eine separate Spritzwasserdüse im Beifahrer-Scheibenwischer versorgt diesen mit zusätzlichem Waschwasser.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung sichtbar sind. Darüber hinaus fällt das Sichtfeld des Innenspiegels klein aus.

Die Halogen-Kennzeichenbeleuchtung steht im Kontrast zur serienmäßigen LED-Außenbeleuchtung des Testwagens, zudem werden die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer nicht als Abbiegelicht eingesetzt. Die Blinkerfunktion ist bei

eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen. Ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Einparkassistent sind nicht erhältlich.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt, wie bei einem Kompaktwagen üblich, recht bequem. Die Türausschnitte sind recht hoch und breit, allerdings liegt der Schweller vergleichsweise hoch, und die Sitze befinden sich lediglich 43 Zentimeter über der Fahrbahn (Fahrsitz ganz nach unten gestellt). Wer es bequemer möchte, sollte zum technisch weitgehend baugleichen Subaru XV greifen, hier sitzt man neun Zentimeter höher. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten.

In der getesteten Platinum-Ausstattung besitzt der Impreza serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt er sich mittels Tastern in den Vordertüren und in der Heckklappe ent- und verriegeln. Die

Heckklappe lässt sich sogar ganz ohne Schlüssel über den rechten Heckklappentaster öffnen. Hier ist eine individuelle Tastenfolge erforderlich, die zuvor am Fahrzeug angelernt werden muss.

Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, sofern die Lichthupe kurz aktiviert wurde.

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

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 280 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 445 Liter. Alternativ können im Kofferraum bis zu acht Getränkekisten untergebracht werden.

Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 710 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.245 Liter Volumen verfügbar. Damit bietet der elektrifizierte Impreza annähernd so viel Stauraum wie die konventionelle Variante.



Mit gerade 280 l Volumen ist der Kofferraum nicht besonders groß geraten.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich manuell leicht öffnen und gibt einen gut zugänglichen Kofferraum frei, ein elektrischer Antrieb ist allerdings nicht erhältlich. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis knapp 1,85 m aufrecht stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit gemessenen 70 Zentimetern über der Fahrbahn in einer noch angenehmen Höhe. Beim Ausladen stört eine knapp sieben

Zentimeter hohe Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum allerdings gut nutzen. Zum Schließen der Heckklappe gibt es eine gut erreichbare Griffmulde in der Innenverkleidung.

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe schwach ausgeleuchtet. Die Demontage der Laderaumabdeckung ist nicht gerade leichtgängig, zudem gibt es dafür leider keine Verstaumöglichkeit unterhalb des Ladebodens.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um, können jedoch ohne Demontage der Kopfstützen umgelegt werden, selbst wenn der Fahrersitz vollständig zurückgefahren ist. Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken.

Ablagefach unter dem Kofferraumboden. Ein Laderaumtrenngitter (zwischen Innen- und Kofferraum) ist beim Subaru-Händler erhältlich.

Die Entriegelung der Rücksitzlehnen über das Hochziehen des Verriegelungsstifts ist zweckmäßig – die meisten Konkurrenten verwenden bereits das optisch ansprechendere System mit Entriegelungshebel. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Der Mittelgurt ist an der hinteren Dachsäule befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen. Immerhin befindet sich ein kleines

2,5 INNENRAUM

2,5 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 Informationen des Bordcomputers teils im zentral angeordneten Display und teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt in beiden Fällen über verschiedene Lenkradtasten – das Multifunktionslenkrad ist mit Tasten überfrachtet und unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Während der Durchschnittsverbrauch als Zahl dargestellt wird, lässt sich der Momentanverbrauch nur als Balkendiagramm ablesen – die Anzeige ist deshalb unpräzise.

schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden allerdings nicht beim Bedienteil, sondern oben im Zentralsdisplay dargestellt. Die Tasten links vom Lenkrad werden vom Lenkrad verdeckt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Einstellbereich dürfte dabei größer ausfallen. Die Pedale sind ordentlich positioniert, an der Bremse fehlt jedoch ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt.

Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist jedoch eng skaliert, wodurch die Übersichtlichkeit leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt, wobei eine separate Anzeige für das Abblendlicht fehlt. Die Bedienung der Klimaregelung ist ebenfalls nicht



Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, bei den verwendeten Materialien muss man allerdings Abstriche machen. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig, zumal die Positionierung von Schaltern und Anzeigen keinem offensichtlichen Schema folgt.

⊕ Angelassen wird der Motor mittels beleuchteten Start-Stopp-Knopfs, der gut erreichbar ist, aber sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet. Abblend- und Fernlicht sowie die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Zentrales Bedienelement ist der acht Zoll große Touchscreen des serienmäßigen Radio- und Navigationssystems. Praktisch sind die beiden Drehregler sowie die Schnellwahltasten für Grundfunktionen neben den berührungssensitiven Schaltflächen des Displays, das etwas höher angeordnet sein könnte. Insgesamt sind die meisten Schalter, wie auch der Wählhebel, gut erreichbar positioniert und im Dunkeln zufriedenstellend beleuchtet. Alles in allem kommt man nach einer gewissen Eingewöhnung mit dem Bedienkonzept zurecht. Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn eine Ab- und Aufwärtsautomatik und können mit der Funkfernbedienung geöffnet und geschlossen werden – die Funktion muss zuvor vom Subaru-Händler aktiviert werden.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. Die Schalter für die Sitzheizung der Vordersitze sind in der Mittelkonsole gut zu erreichen, allerdings befinden sie sich

nicht im direkten Sichtfeld. Das hat zur Folge, dass zur Betätigung der Blick über einen längeren Zeitraum vom Verkehr abgewendet werden muss. Eine deaktivierte Klimatisierung ist nicht auf einen Blick erkennbar – hier wäre beispielsweise eine Kontrollleuchte in der Off-Taste sinnvoll. Die Schalter sind im Fahrzeug nicht durchgehend nach Funktionen gruppiert. So befindet sich beispielsweise der Taster für das ESC unten an der linken Verkleidung der Armaturentafel, der für die Spurverlassenswarnung am Dachhimmel und die Taste für die Autohold-Funktion in der Mittelkonsole. Störend ist zudem, dass an den jeweiligen Schaltern die aktuelle Einstellung nicht erkennbar ist – die Kontrollleuchten befinden sich im Kombiinstrument. Die elektrisch anklappenden Außenspiegel werden lediglich gegen Aufpreis mit dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs angesteuert. Durch einen zusätzlichen Schalter auf der Fahrerseite lassen sie sich serienmäßig ausschließlich bei eingeschalteter Zündung an- und wieder abklappen. Die Fondscheiben und das Schiebedach besitzen keine Komfortfunktion und können daher nicht mit der Fernbedienung bedient werden.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Impreza bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein CD-Radio samt DAB+-Empfang, AUX- und zwei USB-Anschlüsse sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Zudem zählen ein Navigationssystem und Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto zum Serienumfang. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man bei aktiver Daten-

verbindung über ein Smartphone Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps.

⊖ Verfügbare Onlinefunktionen sind von einem gekoppelten Smartphone mit aktiver Datenverbindung abhängig und daher nicht autark einsetzbar.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Impreza lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Die Kopffreiheit ist für diese Personen-größe ebenfalls gegeben. Trotz der im Klassenvergleich nur durchschnittlichen Innenbreite ist das Raumgefühl vorn durchaus angenehm.

Das serienmäßige Glas-Schiebedach lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, während die Beinfreiheit (wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind) sogar für eine Körpergröße bis über 2 Meter ausreichend wäre. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem – bei dreien wird es auf langen Etappen zu eng.

⊖ Das serienmäßige Glas-Schiebedach reicht nicht bis über den Fondbereich.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Eine neigungsverstellbare Lehne oder gar eine längsverschiebbare Rücksitzbank gibt es wie bei den meisten Konkurrenten nicht. Vorn wie hinten ist die Zahl an Ablagemöglichkeiten überschaubar. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und wird lediglich von einer LED-Leuchte schwach ausgeleuchtet. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren.

⊖ Zieht man das Handschuhfach beim Öffnen nach unten, schnappt es nach oben zurück.

Neben dem linken Rücksitzplatz befindet sich seitlich der Lufteinlass des Mild-Hybrid-Systems. Dieser Bereich darf aufgrund der Überhitzungsgefahr nicht von einem Gepäck- oder Kleidungsstück bedeckt werden.

Lediglich am Beifahrersitz befindet sich hinten eine geschlossene Lehnentasche.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Der Japaner ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, das einen angenehmen Federungskomfort bietet. Innerorts sind kleine Unebenheiten spürbar, aber insgesamt ordentlich gedämpft. Ausgeprägte Bodenwellen werden gut geschluckt, nur bei kleineren Wellen, Kanten und Querfugen spricht das Fahrwerk etwas trocken an. Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster werden angemessen geschluckt. Auf der

Autobahn ergibt sich ein guter Komforteindruck, sodass sich selbst lange Strecken bequem absolvieren lassen.

⊖ Eine adaptive oder zumindest manuell verstellbare Dämpferregelung, wie sie die meisten Konkurrenten zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru nicht.

3,1 Sitze

Der Fahrersitz kann elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden. Selbst gegen Aufpreis ist weder eine Memory-Funktion noch eine einstellbare Lordosenstütze erhältlich.

Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert – sogar im Schulterbereich. Der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. 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.

3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 im Innenraum 69,6 dB(A) und liegt damit auf einem recht hohen Niveau. Hauptverantwortlich dafür sind die dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo in den Vordergrund drängen. Der Motor wird bei konstanter Fahrt wenig im

Innenraum wahrgenommen. Fordert man das Aggregat jedoch, arbeitet es aufgrund des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen und macht lautstark auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der Subaru ist in der getesteten Ausstattungslinie mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung vorn ausgestattet. Die Windschutzscheibe kann im Bereich der Frontscheibenwischer serienmäßig erwärmt werden, um bei niedrigen Temperaturen die festgefrorenen Wischerblätter von der Scheibe zu lösen. Zudem sind die Scheiben im Fond ab Werk abgedunkelt.

⊖ Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die kleinen Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Ein beheizbares Lenkrad ist im Gegensatz zum SUV Subaru XV nicht erhältlich.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt in Verbindung mit dem 17 PS starken E-Motor im über 1,5 Tonnen schweren Fahrzeug für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in 6,5 Sekunden. Laut Herstellerangaben schafft es der Mild-Hybrid mit dem 2,0-l-Motor von 0 auf 100 km/h in 10,0 Sekunden. Zum Vergleich: Der konventionelle 2,0-l-Saugmotor mit 156 PS benötigt 9,8 Sekunden für den Sprint auf

100. Aufgrund des maximalen Drehmoments von 194 Nm erst bei hohen 4.000 Umdrehungen ist der Direkteinspritzer auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig vorangehen soll. Der Vortrieb endet bei 192 km/h. Die Kombination aus stufenloser Automatik, spontanem Ansprechen des Saugers und Elektro-Unterstützung sorgt für gutes Anfahrverhalten – lediglich 1,5 Sekunden vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der sich 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 im mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In

puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung kann allerdings nicht recht überzeugen. Das maximale Drehmoment liegt erst bei hohen Drehzahlen an – das kann selbst der schnell ansprechende Elektromotor mit seinem maximalen Drehmoment von 66 Nm nicht kompensieren.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Impreza ist in allen Ausstattungsvarianten mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic ausgestattet, das die Übersetzung variabel an den Lastzustand und Geschwindigkeitsbereich anpasst – der Motor kann so über einen langen Zeitraum im optimalen Wirkbereich gehalten werden. Das stufenlose Getriebe bietet einen hervorragenden Schaltkomfort, da bei gemächlicher Fahrweise das Übersetzungsverhältnis fortlaufend angepasst wird. Bei sportlicher Fahrweise werden jedoch feste Übersetzungsverhältnisse (sieben Stufen) simuliert, sodass Schaltvorgänge spürbar sind. Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, und die programmierten Schaltstufen lassen sich mittels Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Befindet sich der Wählhebel dabei im Fahrmodus (D), übernimmt zeitnah wieder die stufenlose Automatik. Im manuellen Modus zeigt der Subaru Schalteempfehlungen im

Kombiinstrument an. Beim Anfahren reagiert das Getriebe verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt.

Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen oft mit hohen Drehzahlen arbeitet. Die Gesamtübersetzung liegt bei einer gleichmäßigen Geschwindigkeit von 130 km/h bei 2.700 1/min – ein noch guter Wert.

Die Autohold-Funktion wird über eine separate Taste aktiviert und bremst das Auto fest – der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei – auf Wunsch wird im Kombiinstrument die genutzte Zeit in Sekunden und die eingesparte Kraftstoffmenge in Millilitern angezeigt.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der Impreza ordentlich 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 beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) könnte allerdings die Geschwindigkeit deutlicher reduzieren. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen recht hoch, hier sind dann Wankbewegungen der Karosserie

allerdings durchaus ausgeprägt. 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 Impreza mit einem leicht eindrehenden Heck, ehe das ESP helfend eingreift und den Wagen wieder auf Spur bringt. Der serienmäßige permanente Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion.

2,9 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen befriedigenden Eindruck. Die Mittellage ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich teigig an. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten stellt die Lenkung nicht vollkommen zurück, und das Lenkgefühl dürfte insgesamt ausgeprägter sein. Lenkbefehle werden ordentlich umgesetzt, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, sodass Korrekturen im Kurvenverlauf erforderlich sind. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich somit in Grenzen.

2,7 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h beträgt der Bremsweg 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) – der Wert geht in Ordnung, dennoch gibt es in dieser Fahrzeugklasse auch kürzere Bremswege. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ab Werk bietet der Subaru eine beachtliche aktive Sicherheitsausstattung mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (Vehicle Dynamics Control) und Bremsassistenten. Weitere Sicherheitssysteme wie ein Notbremssystem mit Kollisionswarner, ein Spurhalteassistent sowie die adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung werden über das kamerabasierte EyeSight System (Stereokamera hinter der Frontscheibe) ermöglicht. Ein Radarsystem im Heck des Autos warnt den Fahrer mittels LED-Leuchten in den Außenspiegeln vor einem riskanten Spurwechsel, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden oder sich von hinten nähern. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage während der Bremsphase mit erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird die Warnblinkanlage wieder deaktiviert. Drucksensoren in den Rädern überwachen den Luftdruck und warnen den Fahrer bei einem Druckverlust.

⊖ Ein Head-up-Display sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sind nicht erhältlich.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 94 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz erreicht der Impreza im Crashtest nach

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	Serie
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Euro NCAP-Norm ein sehr gutes Ergebnis mit fünf Sternen (Test: 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. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Fahrgäste wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

Die Sicherheitsgurte der Front- und hinteren Außensitze haben einen verriegelnden Beckengurt.

⊖ Für die hinteren Sitzplätze sind keine Seitenairbags erhältlich. Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz. Zudem könnten sie näher am Kopf liegen. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort, finden daher eventuell unterhalb des Kofferraumbodens Platz und sind bei vollem Ladeabteil nicht umgehend griffbereit.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der Japaner 89 Prozent der möglichen Punkte im Euro NCAP-Crashtest (Test: 11/2017). Gemäß Bedienungsanleitung dürfen aufgrund des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen, auf den äußeren Fondplätzen stehen zudem Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Alternativ können die Kindersitze mit den Gurten befestigt werden. Die Gurte sind lang genug und reichen selbst bei Kindersitzen mit großem Gurtbedarf. Selbst hohe Kindersitze können dank der demontierbaren Kopfstützen auf den Außensitzen im Fond problemlos und gerade befestigt werden, stehen allerdings seitlich am Dach an. Im Fond finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

2,0 Fußgängerschutz

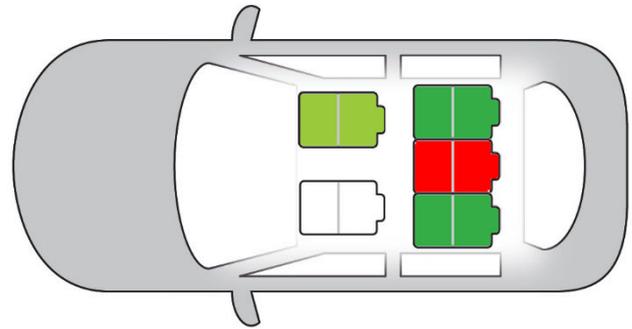
⊕ Beim Fußgängerschutz schneidet der Subaru im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 82 Prozent der möglichen Punkte ebenfalls gut ab (Test: 11/2017). Lediglich der vordere Bereich der Motorhaube und die Dachsäulen an der Windschutzscheibe bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, die Kollisionen in

Lediglich zwei Zurrösen im Kofferraum ermöglichen keine stabile Ladungssicherung über Kreuz.

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)

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zur Kindersitzmontage mit den fahrerseitigen Sicherheitsgurten. Zudem befindet sich an der mittleren Kopfstütze eine Gurtführung, die nicht ohne Weiteres für den Verbau hoher Kindersitze entfernt werden kann. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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 Einklemm- und Verletzungsrisiko.

ihre Schwere mindern oder sogar komplett vermeiden kann. Ein akustischer Umfeldschutz, der Passanten bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) im Elektrobetrieb mit einem Warnton aufmerksam macht, ist serienmäßig an Bord – lässt sich allerdings deaktivieren.

3,6 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des elektrifizierten Impreza mit dem Zweiliter-Boxermotor bei 7,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 207 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 14 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbraucht der Subaru 6,6 l/100 km, außerorts 6,6 l/100 km und auf der Autobahn 9,9 l/100 km. Das ist für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ein hoher Verbrauch.

2,6 Schadstoffe

Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie vergleichsweise hoch, sodass es in allen Zyklen des ADAC Ecotest Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem hohen CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der Japaner 34 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner mit

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Subaru verlangt für den Impreza in der getesteten Topausstattung Platinum mindestens 32.158 Euro. Allerdings ist der Japaner nahezu vollständig ausgestattet. Optional geordert werden können lediglich Parksensoren vorn und hinten, Lederausstattung, Metalliclackierung sowie eine starre Anhängerkupplung.

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Impreza im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 198 Euro (WLTP), die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der Einstufungen (KH: 16, VK: 22, TK: 23) ebenfalls nicht günstig. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner sowie alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. 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.

Verbrauch

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

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

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

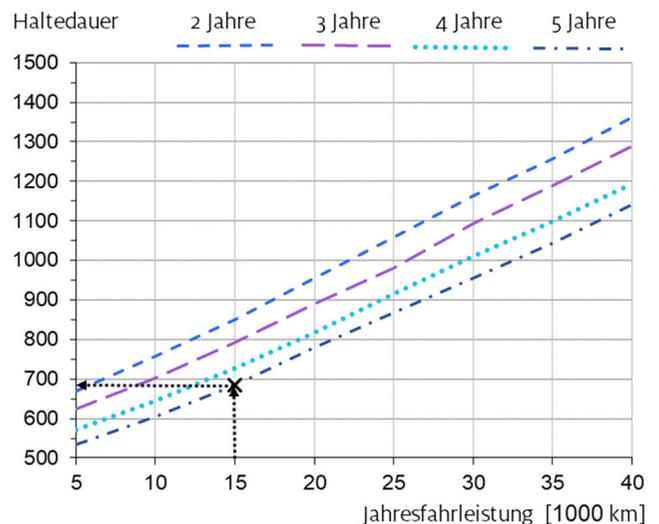
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

dem durstigen 2,0-l-Saugmotor und dem kleinen Elektromotor als Unterstützung 48 Punkte und erhält somit zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 684 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Impreza 1.6i Trend Lineartronic	Impreza 2.0ie Trend Lineartronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1600	4/1995
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	150/3600	194/4000
0-100 km/h [s]	12,4	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	7,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	148	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/23	16/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	229
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	662
Preis [Euro]	22.990	29.990

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Mild-Hybrid (4-Zyl. Ottomotor/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	194 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,7 l
CO ₂ -Ausstoß	143 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,37 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.475/1.775/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	1.576/474 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340/1.193 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.070 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Gunma

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport MAXX 050
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,6/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	175 g/km (WTW* 207 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/710/1.245 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	684 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	198 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23		
Basispreis Impreza 2.0ie Platinum Lineartronic	32.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.371 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.592 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	594 Euro/516 Euro°
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
Spurwechselsassistent	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 (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	622 Euro
Metalllackierung	ab 556 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	2,7
Innenraum	2,5	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	3,6
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	4,6
Federung	2,8	Schadstoffe	2,6
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,4		

Stand: November 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer