



Subaru Solterra Platinum plus

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Der Solterra ist das erste Elektroauto von Subaru. Die Entwicklung haben sie sich dabei mit Toyota geteilt, die mit dem nahezu identischen bZ4X ebenfalls das erste eigenentwickelte E-Auto auf die Räder gestellt haben. Im Gegensatz zum Pendant von Toyota, der auch mit Frontantrieb zu haben ist, verfügt der Solterra stets über Allradantrieb - wie sollte es bei einem Subaru auch anders sein? Die beiden E-Motoren kommen auf eine Leistung von 218 PS/160 kW, die Energie liefert ein 71,4 kWh großer Lithium-Ionen-Akku. Im ADAC Ecotest verbraucht der Stromer 20,0 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und punktet mit guter Effizienz. Allerdings steigt der Verbrauch bei Kälte enorm an und die unter idealen Bedingungen gute Ladeleistung von bis zu 150 kW rückt in weite Ferne. Nicht nachvollziehbar ist zudem, dass das Navigationssystem keine Ladestopps in die Routenführung integrieren kann - ein Unding bei einem neuen E-Auto dieser Preisklasse. Für den getesteten Solterra Platinum plus verlangt Subaru stolze 60.990 Euro - ein selbstbewusster Preis. Immerhin ist die Ausstattung dabei bereits komplett und die Garantieleistungen für das Fahrzeug und die Batterie fallen mit acht Jahren bzw. 160.000 km sehr großzügig aus. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, KIA EV6, Tesla Model Y, VW ID.5.

- ⊕ dank Allradantrieb gute Traktion, sichere Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, lange Fahrzeuggarantie
- ⊖ kein Handschuhfach, keine Routenplanung inkl. Ladestopp, mäßige Bremsleistung, kein Frunk, sehr ineffizient bei Kälte, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Im Kapitel Verarbeitung schneidet der Solterra durchschnittlich ab. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Wie bei asiatischen Modellen oftmals vorzufinden sind die Türrahmen geschweißt, zudem bestehen die Seitenwände des Kofferraums und sogar die Seitenbereiche des Ladebodens aus Kunststoff anstatt aus robusterem Filz. Kratzer in billigen Plastikverkleidung lassen sich somit auf Dauer kaum vermeiden. Das Interieur hinterlässt einen gefälligen Eindruck, bei genauerem Hinsehen und Hinfassen wird jedoch deutlich, dass lediglich im oberen Bereich von

Armaturenbrett und der vorderen Türverkleidungen geschäumter Kunststoff zum Einsatz kommt. Dass bei einem mehr als 60.000 Euro teuren Fahrzeug die A-Säulen und die hinteren Türverkleidungen vollständig mit hartem Kunststoff verkleidet sind und die Türfächer nicht mit Filz ausgeschlagen sind, ist enttäuschend.

⊕ Der Fahrzeugunterboden ist vollständig glattflächig verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch optimiert.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 71,4-kWh-Batterie des Subaru Solterra kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Schuko-Stecker ist dabei. Ladekabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden, einen praktischen Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) hat der Subaru leider nicht zu bieten. Das Laden über 230 V dauert etwa 30 bis 50 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden an einer geeigneten Wallbox mit bis zu 7,4 kW (Dauer: 9,5 h). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 32 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Subaru verspricht bis zu 150 kW maximale Ladeleistung, die der Testwagen mit gemessenen 146 kW unter idealen Bedingungen nur knapp verfehlt. Oberhalb von 80 Prozent fällt die Ladekurve auf weniger als 10 kW extrem ab, weiterladen ergibt dann aus Zeitgründen keinen Sinn. Zudem zeigt sich der Solterra sehr kälteempfindlich, die maximale Ladeleistung sinkt bei tiefen Temperaturen. Obwohl das Elektro-SUV mit einem Leergewicht von knapp 2,1 t gewichtig daher kommt, sind

496 kg Zuladung erlaubt - genug für eine Reise mit der ganzen Familie. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Unabhängig davon, ob der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt oder nicht, darf er bis 750 kg wiegen - hier können einige Konkurrenten deutlich mehr.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 350 km - ein allenfalls durchschnittlicher Wert. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 400 km möglich. Bei niedrigen Temperaturen zeigt sich der Solterra extrem kälteempfindlich und der Verbrauch steigt überdurchschnittlich stark an. Die Außenlänge von 4,69 m ist für die Stadt nicht ideal, gleiches gilt für den Wendekreis von 12,0 m. Die Breite fällt mit 2,17 m (inkl. Außenspiegeln) sehr üppig aus, was den Solterra noch sperriger macht. Ab Werk ist kein Hilfsmittel für eine Reifenpanne an Bord. Über das Zubehör kann man ein Tirefit-Set sowie einen Wagenheber samt Bordwerkzeug ordern.

3,4 Licht und Sicht

Der Solterra ist ab Werk mit einem LED-Linsensystem samt dynamischer Leuchtweitenregulierung und adaptivem LED-Fernlichtassistenten ausgestattet. Das System bietet eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, allerdings dürfte das Fernlicht weiter leuchten. Das Abblendlicht missfällt mit einem starken Streulicht, was besonders bei Niederschlag störend ist. Zudem vermissen wir ein Abbiege- und Kurvenlicht. Positiv: Subaru verbaut ab Werk eine Scheinwerferreinigungsanlage, dies findet man heutzutage nur noch selten vor.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

⊖ In puncto Rundumsicht kann der Solterra nicht überzeugen und fährt lediglich eine ausreichende Bewertung bei der ADAC Rundumsichtmessung ein. Dabei behindern vor allem die breiten D-Säulen die Sicht nach draußen. Die Übersichtlichkeit fällt ebenfalls unterdurchschnittlich aus. Das vordere Ende entzieht sich dem Blick des Fahrers, während das hintere Fahrzeugende weit vom Fahrer entfernt ist und sich dadurch ebenfalls nur mäßig abschätzen lässt. Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den „normalen“ Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Der Solterra besitzt keinen Heckwischer, der bei Niederschlag die Sicht durch die Heckscheibe verbessern könnte.

1,8 Ein-/Ausstieg

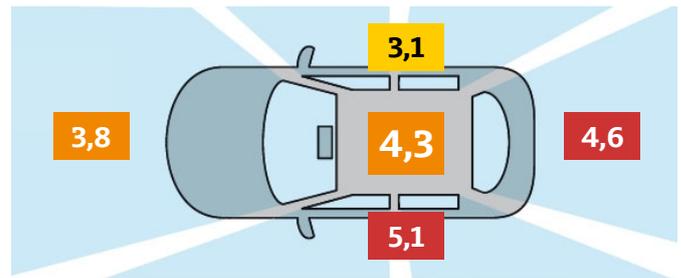
⊕ Mit seiner erhöhten Karosserie erleichtert der Solterra das Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 58 cm sehr günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Hinten klappt der Zustieg in den Innenraum ebenfalls gut, auch wenn die Fondtüren weiter öffnen dürften und der hohe Schweller hier ebenfalls stört. Vorn wie hinten stört kein Mittelunnel, zudem gibt es am Dachhimmel vier praktische Haltegriffe. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 480 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 580 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 925 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.415 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 20 l Volumen zur Verfügung. Zudem können durch den höhenverstellbaren Ladeboden bis zu 50 l nach unten abgetrennt werden, sofern sich der Boden in der oberen Position befindet.

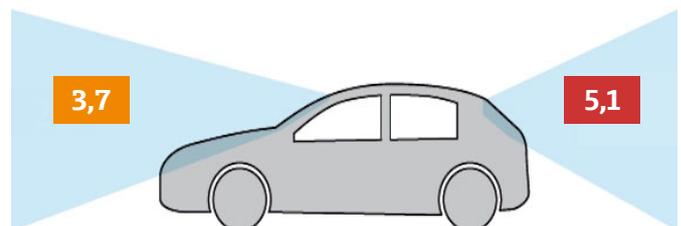
Rundumsicht

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.



bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Solterra serienmäßig an Bord.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 480 l Volumen bietet der Kofferraum des Solterra reichlich Platz für das Gepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Solterra ist serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Sie öffnet weit und stellt erst bei mehr als 1,95 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Die Ladekante liegt mit 71 cm nicht zu hoch über der Straße, zudem befinden sich Ladekante und -boden auf einer Ebene, sofern sich der Boden in der oberen Position befindet – das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am Hebel oben an der Lehne reicht und die Lehnenelemente lassen sich nach vorn klappen. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, zudem so besteht eine Einklemmgefahr für sie. Das ausgebaute Kofferraumrollo lässt sich unter dem Kofferraumboden verstauen.

⊖ Im Gepäckraum finden sich mit Ausnahme des Staufachs unter dem Ladeboden sowie der beiden Taschenhaken keine weitereng Ablagemöglichkeiten. Zudem gibt es nur zwei Zurrösen, das Anbringen eines Gepäcknetzes ist somit nicht möglich.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur rechts eine LED-Lampe, zu wenig, um das Ladeabteil gleichmäßig auszuleuchten.



Die Ladekantenhöhe von 71 cm erleichtert das Be- und Entladen des Fahrzeugs.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Beim Blick auf das Cockpit des Subaru Solterra fällt vor allem das weit oben platzierte Kombiinstrument auf, auf das der Fahrer über das Lenkrad blickt. Hier haben sich die Japaner offensichtlich Peugeot zum Vorbild genommen, die bereits seit einigen Jahren auf eine vergleichbare Anordnung von Lenkrad und Kombiinstrument setzen. Leider passt diese wie bei den Peugeot-Modellen nicht für jeden Fahrer, da man das Lenkrad für einwandfreie Sicht auf das Kombiinstrument ungewohnt weit nach unten stellen muss und auf diese Weise leicht mit dem Volant schnell an das Knie stößt - besonders beim Bremsen. Ob das Solterra-Cockpit für einen ergonomisch passt, sollte man zuvor daher ausgiebig testen. Die Bedienbarkeit kann ebenfalls nur bedingt überzeugen. Ein Teil der Funktionen wird über den 12,3 Zoll großen und gut erreichbaren Touchscreen gesteuert, allerdings erschließt sich einem die verschachtelte Menüstruktur erst nach längerer Eingewöhnung und bleibt auch danach teils recht umständlich. Hinzu kommt, dass einige der Fahrzeugfunktionen auch über das Kombiinstrument mit seiner zu kleinen Darstellung eingestellt werden - das ist verwirrend. Ebenfalls umständlich: Ist Apple

CarPlay aktiviert, wird das Display vollständig damit ausgefüllt - man kommt dadurch nur über Umwege auf die Oberfläche des Toyota-Bediensystems zurück. Ebenfalls



Der Solterra überzeugt durch eine solide Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung wird durch die weitgehende Verwendung von hartem, kratzempfindlichen Kunststoff etwas gemindert. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Insbesondere das nicht für jeden klar ablesbare Cockpit und der unzureichende Bordcomputer sind verbesserungswürdig.

verbesserungswürdig: Das Multifunktionslenkrad ist mit 15 Tasten überladen, was die Bedienung deutlich erschwert. Positiv bewerten wir hingegen, dass der Japaner über eine separate Klimabedieneinheit sowie eigene Tasten für die Heizfunktion von Sitzen und Lenkrad verfügt. Noch schöner wäre es allerdings, wenn es sich dabei um "echte" Tasten und nicht um Bedienflächen handeln würde, die keine haptische Rückmeldung geben und nicht zuverlässig auf Berührung reagieren.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Solterra ist bereits in der Basis serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das Soundsystem von Harman/Kardon hat zehn Lautsprecher und überzeugt mit gutem Klang. Ebenso Serie sind vier USB-Anschlüsse - je zwei vorn und hinten sowie eine auf der Mittelkonsole gut erreichbare induktive Lademöglichkeit für Smartphone. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Das

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der Solterra gute Platzverhältnisse und bietet für bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Platz. Das Raumgefühl wird vorrangig durch die hohe Seitenlinie und

3,1 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist nicht sonderlich üppig. Dies liegt an der mäßigen Kopffreiheit, die lediglich für rund 1,85 m große Insassen ausreicht. Hier muss der Solterra seiner flachen und nach hinten abfallenden Dachlinie Tribut zollen. Dies ist schade, da die Beinfreiheit aufgrund des großen Radstands großzügig ausfällt. Das Raumgefühl wird durch die vergleichsweise niedrige Dachlinie, die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule und den dunklen Dachhimmel geschmälert. Das bis zum Fond reichende Glasdach sorgt für mehr Licht im Innenraum und lässt diesen dadurch etwas luftiger wirken.

3,5 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität kann sich der Solterra nicht hervortun. Er belässt es bei der asymmetrisch klappbaren und neigungsverstellbaren Rücksitzlehnen. Mancher Konkurrent kann hier beispielsweise mit einer längsverstellbaren, dreigeteilt klappbaren Rückbank punkten. Vorn mangelt es an brauchbaren Ablagemöglichkeiten. Weshalb die Japaner auf ein Handschuhfach verzichten, bleibt jedenfalls ein Rätsel. Die große Ablagemöglichkeit unter der "schwebenden" Mittelkonsole ist

⊖ Die Bordcomputerfunktionen fallen dürftig aus. Der Durchschnittsverbrauch lässt sich lediglich für die aktuelle Fahrt sowie ab dem letzten Ladevorgang, nicht aber für einen längeren Zeitraum anzeigen. Zudem vermissen wir eine exakte Anzeige des Momentanverbrauchs sowie des Akkustands mittels einer Prozentabgabe, stattdessen muss man sich mit einer der ungenauen Darstellung mittels einer Balkenanzeige zufrieden geben. Die serienmäßige Sprachsteuerung kann nur vergebene Sprachbefehle verarbeiten, und auch dies gelingt ihr nur in wenigen Fällen.

Infotainmentsystem lässt sich über die eingebaute SIM-Karte updaten (OTA). Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Subaru-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder -funktionen wie etwa die Standklimatisierung steuern.

⊖ Das Navigationssystem ist nicht in der Lage, die Ladestops in die Routenplanung zu integrieren - das ist für ein aktuelles E-Auto dieser Preisklasse nicht zeitgemäß.

den dunklen Dachhimmel geschmälert. Das serienmäßige Panorama-Glasdach lässt den dunklen Innenraum zumindest etwas heller wirken.



Im Fond finden wegen der eingeschränkten Kopffreiheit nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

dafür jedenfalls kein adäquater Ersatz. Die Türfächer sind nicht sonderlich groß und können keine Einliter-Flaschen aufnehmen. Zudem vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel sowie einen Kartenhalter in der Sonnenblende. Im Fond gibt es - wenn auch recht kleine - Türfächer, praktische Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Während viele Elektro-SUV mit übertrieben straff abgestimmten Fahrwerken negativ auffallen, kann der Solterra in diesem Punkt überzeugen. Auch ohne adaptive Dämpferregelung gelingt es den Japanern, mit einem harmonisch abgestimmten Standardfahrwerk einen angenehmen Federungskomfort zu bieten. Der Solterra stellt somit unter Beweis, dass sich ein komfortables Fahrwerk auch

bei schweren und hochaufbauenden Elektro-SUV mit einem sicheren Fahrverhalten in Einklang bringen lässt. Bereits innerorts spricht die Federung auffallend sensibel auf Unebenheiten an, und das trotz der serienmäßigen 20-Zoll-Bereifung. Auf Landstraßen und der Autobahn liegt der Fahrzeugaufbau angenehm ruhig und sorgt für einen angenehmen Langstreckenkomfort.

2,9 Sitze

Die elektrischen Vordersitze (Fahrsitz inkl. Memory-Funktion) sind ordentlich konturiert und bieten eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist gut, dürfte aber im oberen Lehnenbereich etwas kräftiger ausgeprägt sein. Beim Fahrsitz lässt sich zudem die Neigung der Sitzfläche verstellen, über eine elektrische Zweiwege-Lordosenstütze verfügen beide Vordersitze. Die Sitzposition ist grundsätzlich gut, allerdings ist die Armauflage in den Türen dünn gepolstert, sodass der Ellbogen bei längeren Fahrten schmerzen kann. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze

ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen. Die Neigung der Lehnen lässt sich einstellen. Um die flache Dachlinie zu kaschieren, wurde die Rückbank recht tief montiert. Dies hat zur Folge, dass die Knie der Fondinsassen vergleichsweise stark angewinkelt sind.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höhenverstellung auskommen, das ist für ein Fahrzeug dieser Preisklasse nicht angemessen.

3,0 Innengeräusch

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten ist der Solterra wie bei E-Autos typisch angenehm leise. Von der Arbeit der beiden E-Motoren ist fast nicht zu hören. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich,

der bei Tempo 130 km/h ermittelte Geräuschpegel von 69,4 dB(A) ist vergleichsweise hoch. Damit ist der elektrische Solterra bei dieser Geschwindigkeit lauter als viele Mittelklasse-SUV mit Verbrennungsmotor.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Solterra ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie einer Standklimatisierung ausgestattet. Letztere lässt sich mittels des Fahrzeugschlüssels oder der dazugehörigen Smartphone-App steuern. Als Platinum verfügt das SUV über beheizbare Vorder- und äußere Fondsitze sowie eine Lenkradheizung. Zudem sind die Scheiben ab der B-Säule getönt und schützen somit vor zu starker Sonneneinstrahlung.

⊖ Wie inzwischen weit verbreitet müssen die Luftausströmer am Armaturenbrett und für die Fondinsassen ohne separate Regler für die Luftmenge auskommen. Letztere lässt sich somit nicht unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Die beiden E-Motoren an Vorder- und Hinterachse leisten zusammen zwei 160 kW/218 PS und entwickeln ein maximales Drehmoment von 337 Nm. Damit ist das SUV vollkommen ausreichend motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt kaum auf. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,0 s, von 80

auf 120 km/h in 5,1 s. Subaru verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 6,9 s. Man sieht: Der Solterra geht bei Bedarf zügig voran. Die Höchstgeschwindigkeit wird zugunsten des Stromverbrauchs bereits bei 160 km/h elektronisch abgeregelt, hier lassen einige Konkurrenten deutlich mehr zu.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, da die Motoren gut

gekapselt sind. Der Solterra beschleunigt vom Start weg mit Nachdruck, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Solterra kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Die Beschleunigung verläuft ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die

Bedienung über den Drehschalter auf der Mittelkonsole gestaltet sich etwas umständlich, da man das Rad zuerst drücken und erst dann in die gewünschte Richtung drehen kann. Die Rekuperationsstärke lässt sich mithilfe der Paddle-Tasten am Lenkrad in drei Stufen einstellen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Solterra sicher, aber nicht sonderlich dynamisch. Das weitgehend neutrale Fahrverhalten sorgt in Kombination mit dem gut abgestimmten elektronischen Stabilitätsprogramm, dass das SUV den Ausweichtest problemlos besteht. Der Fahrer wird dabei vor keine großen Herausforderungen gestellt. Das hohe Fahrzeuggewicht von mehr als 2 t, die vergleichsweise griparme Bereifung sowie die die gefühlsarme Lenkung lassen

allerdings kaum sportliche Gefühle zu, auch wenn die erzielbaren Durchfahrgeschwindigkeiten durchaus vorzeigbar sind. Der Solterra punktet mit einer guten Fahrstabilität, die sich in einem stabilen Geradeauslauf, geringen Lastwechselreaktionen sowie einer - dem Subaru-typisch serienmäßigen Allradantrieb sei Dank - tadellosen Traktion manifestiert.

3,2 Lenkung

Die leichtgängige Lenkung im Solterra bietet aufgrund des synthetischen Lenkgefühls kaum Rückmeldung, worunter auch die Lenkpräzision leidet. Hinzu kommt, dass die Nulllage sich teigig anfühlt und kaum definiert ist, was besonders bei

längeren Autobahnfahrten negativ auffällt. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die linear übersetzte Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

3,5 Bremse

Die maximale Verzögerung der Bremsanlage fällt unterdurchschnittlich aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Solterra 38,0 m (Durchschnitt aus zehn Messungen), das können die meisten Konkurrenten besser. Die Dosierbarkeit der Bremse geht hingegen in Ordnung.

⊕ Der Solterra bietet eine Bergabfahrbremshilfe, mit deren Hilfe die Geschwindigkeit bei Abfahrten bis 10 km/h durch Bremsengriffe automatisch geregelt wird.

1,9 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Solterra ist sehr umfangreich, und das bereits in der Basisausführung. Der Japaner bietet unter anderem ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und Limiter inklusive automatischer Geschwindigkeitsanpassung und einen Spurassistenten. Auch ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung, Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitswarner sind bereits ab Werk an Bord. Zudem werden die Reifendrücker direkt gemessen und überwacht, im Falle einer Vollbremsung aktiviert der Solterra automatisch die Warnblinkanlage.

⊖ Während die Verkehrszeichenerkennung im Kombiinstrument seine Information aus der Kamera in der Frontscheibe bezieht, beruht die Anzeige im Touchscreen auf einer Datenbank. Allerdings werden die teils unterschiedlichen Daten nicht zusammengeführt, weshalb es immer wieder zu abweichenden Geschwindigkeitsangaben kommt - das darf in diesem Preissegment nicht passieren.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der mit dem Subaru Solterra baugleiche Toyota bZ4X erreicht im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm beim Insassenschutz 88 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Insgesamt erzielt der Japaner ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Das SUV wartet ab Werk mit Front-, vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags hat der Solterra nicht zu bieten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,70 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings eine Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Im Kofferraum findet man nur zwei Zurrösen vor, ein Gepäcknetz lässt sich damit nicht spannen. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

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	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

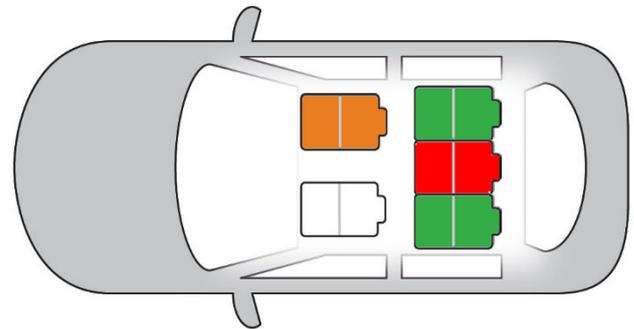
2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der baugleiche Toyota bZ4X gut ab und kommt auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Die äußeren Fondsitze verfügen über Isofix-Haken samt i-Size-Kennzeichnung und eignen sich mit hervorragend für den Einbau von Kindersitzen, und das auch mit dem Sicherheitsgurt. Der Beifahrersitz muss zwar ohne Isofix-Halterung auskommen, die Montage mit dem Gurt ist jedoch problemlos möglich.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Montage eines Kindersitzes. Hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen. Die Kindersicherung der Fondtüren erfolgt über Kipphebel in den Seitentüren und lassen sich somit auch von Kindern bedienen - das sollte nicht sein.

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)

2,5 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit fährt der baugleiche Toyota bZ4X im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2022) mit 79 Prozent der erreichbaren Punkte ein ordentliches Ergebnis ein. Während die Front nachgiebig gestaltet ist, weisen der Bereich rund um die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten auf.

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenso Serie.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der Subaru Solterra mit serienmäßiger Wärmepumpe auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 20,0 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 32 A; um die brutto 71,4 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 70,7 kWh benötigt. Damit ist die Effizienz durchaus respektabel, zumindest bei milden Temperaturen. Bei Kälte steigt der

Verbrauch überdurchschnittlich stark an, selbst bei defensiver Fahrweise fällt die Verbrauchsanzeige nur selten unter 30 kWh/100 km. Aus den 20,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 50 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,0 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das SUV im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Subaru Solterra auf 90 Punkte und erreicht gerade so die vollen fünf Sterne.

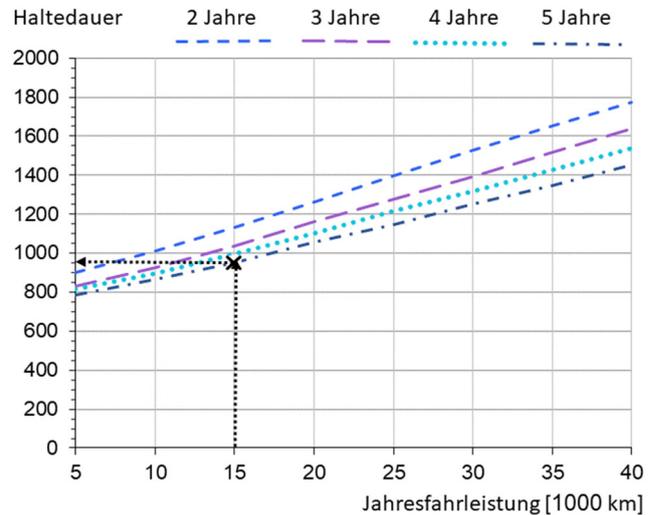
3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Solterra startet bei 57.490 Euro, die Top-Ausführung Platinum plus ist ab 60.990 Euro zu haben. Das ist ein mehr als stolzer Preis, immerhin ist Ausstattung bis auf die optionale Zweifarben-Lackierung vollständig. Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig – allerdings nicht vor 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 15) niedrig, die Teilkasko liegt bei 23, die Vollkasko sogar bei enorm hohen 27 – so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, der maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Subaru gibt auf das Fahrzeug eine Herstellergarantie von acht Jahren bzw. 160.000 km - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Hochvoltbatterie ist dabei eingeschlossen, zudem garantieren die Japaner bis dahin eine Batteriekapazität von mindestens 70 Prozent.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 951 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	336 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.690/1.860/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	2.057/493 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	441 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	71,4 kWh/k.A.
Garantie Allgemein/Rost	8 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Motomachi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001
Wendekreis links/rechts	12,0 m
Ecotest-Verbrauch	20,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	2.054/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/925/1.415 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	135 Euro	Wertverlust	605 Euro
Monatliche Gesamtkosten	951 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/23		
Basispreis Solterra Platinum plus	60.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.073Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	Software-Bugs

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. * Steuer nach WLTP.

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

Subaru Solterra Platinum plus

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Februar 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	118 kW
maximales Drehmoment	336 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,0 kWh/100km / 353 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	71,4 kWh/k.A.
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	70,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie:	RRW 33km "Ladezustand niedrig - Fzg laden", Batt. Gelb, RRW 3km "Batt. leer - verringerte Leistung"
Leistungsreduzierung	RRW 0km "Sofort laden"
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	vorn links
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	einphasig, 230 V, 32 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	nein/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

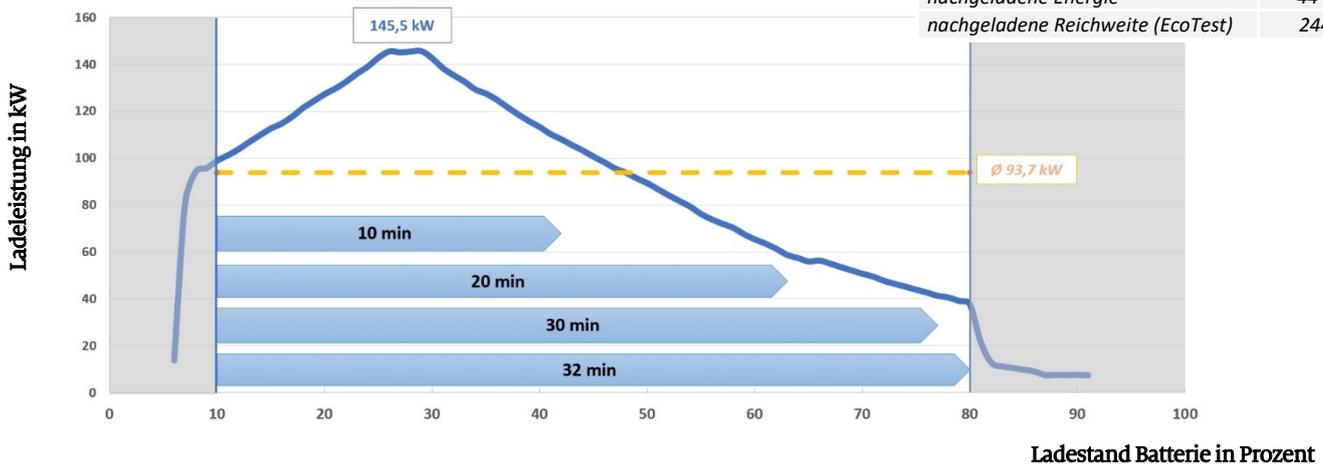
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	50,5 - 30 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	50,5 - 9,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	32 min

*10 bis 80 %

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	93,7 kW
Ladedauer	00:32:00
nachgeladene Energie	44 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	244 km

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	20,5 kWh	114 km	42%
20 min	33,8 kWh	188 km	63%
30 min	41,9 kWh	233 km	77%