



Subaru Crosstrek 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

Auf den XV folgt in der dritten Generation des Kompakt-SUV der Crosstrek. Unter diesem Namen ging der Japaner auf den übrigen Märkten bislang ohnehin schon an den Start, da ist die Namensänderung nur logisch und konsequent. Subaru hat den Allradler nur behutsam weiterentwickelt, sowohl optisch als auch technisch. Man muss schon genau hinsehen, um die zweite und dritte Modellgeneration auseinander zu halten. Die Seitenansicht ist beispielsweise nahezu identisch, die Türen wurden gar vom Vorgängermodell übernommen. Aber auch antriebsseitig hat sich wenig getan. Für Vortrieb sorgt weiterhin ein Zweiliter-Boxermotor, der die einzig verfügbare Motorisierung für den Allradler darstellt. Während die Motorleistung in der Regel von Generation zu Generation zunimmt, sank sie im Falle des Crosstrek von 150 auf 136 PS. Kurioserweise fallen die Fahrleistungen nun deutlich besser aus - für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Japaner mit 6,6 s nun eine glatte Sekunde weniger. Dennoch kommt der Sauger im Test nicht sonderlich gut weg: Er wirkt aufgrund der fehlenden Turboaufladung vergleichsweise schwachbrüstig, weshalb die stufenlose Automatik dem laufruhigen Boxer oftmals hohe Drehzahlen abverlangt. Dies hat nicht nur Folgen für den Verbrauch, der mit 7,5 l/100 km im ADAC Ecotest deutlich zu hoch ausfällt, sondern auch für den Geräuschkomfort, der ebenfalls unterdurchschnittlich ausfällt. Positiv fielen uns die Fahreigenschaften auf. Das Fahrwerk überzeugt mit guter Fahrsicherheit und einem ausgewogenen Federungskomfort. Und im Gegensatz zum Vorgängermodell packen die Bremsen deutlich beherzter zu - der Crosstrek steht aus 100 km/h nach knapp 35 m und damit vier Meter eher als der XV. Für 40.380 Euro bekommt man mit dem Crosstrek 2.0ie in der Topausstattung Platinum ein Kompakt-SUV mit umfangreicher Komfort- und Sicherheitsausstattung, das zudem mit langen Garantieleistungen (fünf Jahre/160.000 km auf die Technik) überzeugt.

Konkurrenten: u. a. Audi Q2, Hyundai Kona, Mazda CX-30, Nissan Qashqai.

- +** sehr gute Traktion, gutes Scheinwerfersystem, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, großzügige Garantieleistungen
- stark spiegelnder Touchscreen, keine induktive Lademöglichkeit, hohes Innengeräuschniveau, durchzugsschwacher Boxermotor, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,0
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des Subaru Crosstrek wurde solide gefertigt, im Detail gibt es aber Optimierungspotential. Die Türrahmen sind beispielsweise aus mehreren Stahlprofilen zusammengesweißt und zudem unverkleidet. Darüber hinaus fehlt innen an Türen und Klappen der Klarlack. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig.

Die Verarbeitung im Innenraum gibt wenig Grund zur Klage, das Interieur macht auch durch die serienmäßigen Lederpolster sowie die diversen Einlagen in Karbon- und Chromoptik durchaus einen wohnlichen Eindruck. Die Materialauswahl entspricht dem Klassenstandard und besteht überwiegend aus

3,3 Alltagstauglichkeit

Der Crosstrek 2.0ie Lineartronic kommt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung (48 Liter) rund 640 km weit. Positiv: Endlich muss der Tankdeckel nicht mehr unständig zuvor im Innenraum entriegelt werden, sondern ist in die Zentralverriegelung integriert. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 466 kg – das reicht für vier Insassen mit Gepäck. Dank des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Crosstrek zwar grundsätzlich bestens als Zugfahrzeug, allerdings fällt die zulässige Anhängelast nicht besonders hoch aus: Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.270 kg wiegen, ungebremste 750 kg. Die Stützlast ist mit 80 kg durchaus brauchbar, denn so können sogar zwei Pedelecs

2,7 Licht und Sicht

⊕ Die Karosserie kann aufgrund der höheren Sitzposition des Fahrers ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem Crosstrek-Fahrer die Rückfahrkamera sowie Parksensoren hinten serienmäßig zur Verfügung, die vorderen können über das Zubehörprogramm geordert werden. Eine 360-Grad-Kamera sowie ein Einparkassistent sind nicht erhältlich.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn ordentlich aus, auch wenn der Lichtkegel leichte Inhomogenitäten aufweist. Positiv sind das serienmäßige Kurvenlicht zu erwähnen, bei dem die Scheinwerfer tatsächlich abhängig vom Lenkwinkel geschwenkt werden und somit in die Kurven hineinleuchten. Der statische Fernlichtassistent blendet, je nach Verkehrssituation, das Fernlicht automatisch auf und ab, andere Verkehrsteilnehmer können allerdings nicht ausgeblendet werden. Erstmals bietet ein Subaru ein Abbiegelicht, das zudem in den Hauptscheinwerfer integriert ist. Darüber hinaus verfügt das Lichtsystem über eine dynamische Leucht-

kratzempfindlichem Kunststoff. Besonders ärgerlich ist dies im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern aus hartem Kunststoff besteht und früher oder später unschöne Kratzer aufweisen dürfte. Zumindest die oberen Bereiche von Armaturenbrett und der vorderen Türverkleidungen bestehen aus geschäumtem Kunststoff.

Der Unterboden ist mit Ausnahme des mittleren und hinteren Bereichs großflächig verkleidet und damit gut geschützt.

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

auf einem entsprechenden Heckträger befördert werden. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 80 kg Last auf der serienmäßigen Dachreling transportieren. Mit einem Wendekreis von 11,8 m ist der Subaru nicht sonderlich Wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,02 m (inklusive Außenspiegel) recht breit geraten ist.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit falschem Kraftstoff bewahrt, fehlt.

Für den Fall einer Reifenpanne steht ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweist – ein Reserve- oder Notrad ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

weitenregulierung und eine Reinigungsanlage - letzteres ist inzwischen nur noch selten vorzufinden.

Die großen Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs – einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts. Der Innenspiegel blendet bei



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Dunkelheit automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Subaru nur ausreichend ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick stark beeinträchtigen. 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 Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, wodurch sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen lassen.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Crosstrek bietet mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn der Fahrersitz befindet sich mit 52 cm über der Straße in komfortabler Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten.

Der Subaru ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt sich das Auto mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, sofern die Lichtthupe kurz aktiviert wurde.

3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 295 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 445 l. Alternativ können im Kofferraum bis zu acht Getränkeboxen untergebracht werden.

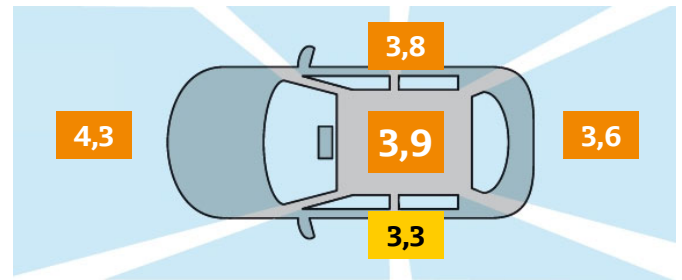
Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 735 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 l Volumen verfügbar.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich manuell leicht öffnen und gibt einen gut zugänglichen Kofferraum frei, ein elektrischer Antrieb für die Klappe ist nicht erhältlich. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis rund 1,85 m aufrecht stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Heckklappenschloss

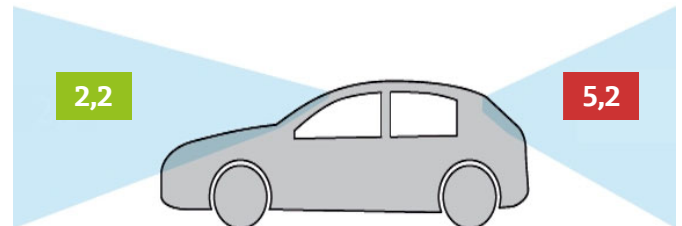
Rundumsicht

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.



⊖ 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 bietet der Crosstrek die Möglichkeit, das System zu deaktivieren.



295 l Gepäck passen in den Kofferraum des Crosstrek.

achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden. Beim Ausladen stört eine knapp sieben Zentimeter hohe Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut

nutzen. Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, die zudem manuell ein- und ausgeschaltet werden kann. Zum Schließen der Heckklappe gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung, die gut erreichbar ist.

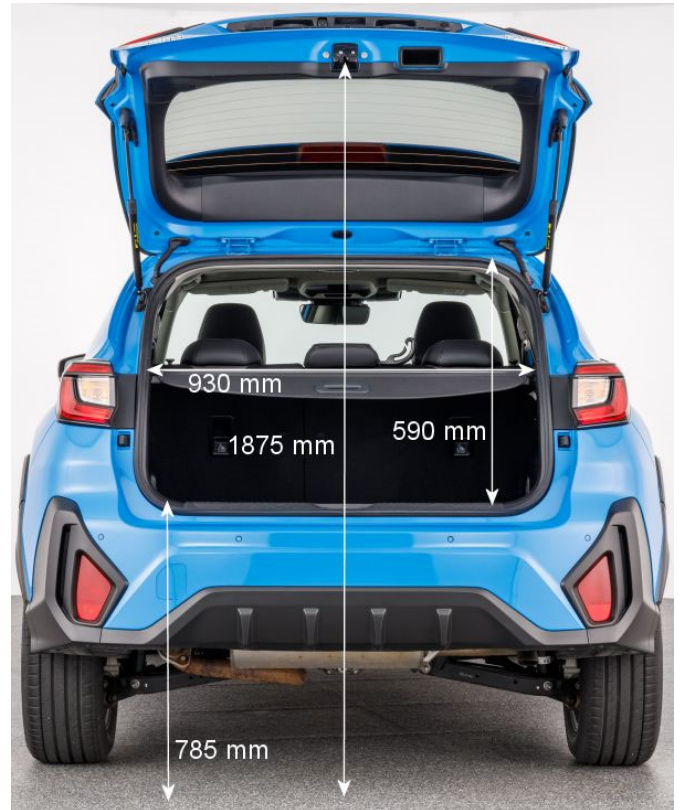
⊖ Die Ladekante liegt 79 cm über der Straße und damit recht hoch, was das Einladen erschwert.

3,2 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 sowie Ösen, um ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung einzuspannen.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Seitenfächer. Unter dem Ladeboden findet sich lediglich ein ca. fünf Liter fassendes Ablagefach.

Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.



Die mit 79 cm recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

2,9 INNENRAUM

3,1 Bedienung

In die Bedienung des Crosstrek müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Das ist mit der vierten Infotainment-Generation von Subaru ausgestattet, das Cockpit weist große Ähnlichkeit mit dem des größeren Outbacks auf. Der japanische Hersteller folgt damit dem Trend zur Reduzierung der Tasten und Schalter im Fahrzeug und bündelt zahlreiche Eingabemöglichkeiten in dem vertikal angeordneten 11,6-Zoll-Touchscreen – vom Infotainment, der Smartphone-Anbindung über die Einstellungen der Assistenzsysteme und der Navigation bis hin zur Klimatisierung. Praktisch sind die beiden Drehregler für Lautstärke und Skip-Funktion. Es fehlen aber praktische Direktwahltasten, die ein schnelles Umschalten zwischen den grundlegenden Funktionen ermöglichen. Insgesamt ist bei der Bedienung damit ein höheres Ablenkungspotenzial festzustellen. Hinzu kommen die etwas verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Anzeigen. So werden Informationen des Bordcomputers teils im zentralen Display und teils im Kombiinstrument angezeigt. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Die Bedienung

erfolgt über das Touchdisplay oder das mit Tasten überfrachtete und unübersichtliche Multifunktionslenkrad.



Der Crosstrek überzeugt durch eine solide Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung entspricht dem Klassenstandard. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Insbesondere der durch Spiegelungen schlecht ablesbare Touchscreen und das mit Schaltern überfrachtete Multifunktionslenkrad sind verbesserungswürdig.

Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl anstelle digitaler Anzeigen wirkt heutzutage zwar etwas antiquiert, an der Ablesbarkeit gibt es jedoch nichts zu kritisieren. Sowohl das Fahrlicht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt.

Die Bedienung der Klimaregelung erfolgt ebenfalls über das zentrale Touchdisplay, somit erfordern die Einstellungen über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte, wodurch die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen steigt. Immerhin lässt sich die Temperatur über zusätzliche haptische Tasten einstellen.

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind ordentlich positioniert, an der Bremse fehlt jedoch ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Crosstrek bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, DAB-Radio, zwei USB-Anschlüsse (1x USB-A, 1x USB-C) sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Smartphones lassen sich kabellos per Apple CarPlay und Android Auto einbinden. Auch ein Navigationssystem gehört zum Serienumfang des

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze lassen sich soweit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Die Kopffreiheit fällt ähnlich großzügig aus. Trotz der im Klassenvergleich nur durchschnittlichen Innenbreite ist das

3,2 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,85 m, während die Beinfreiheit bei einem für einen 1,85 m große Fahrer eingestellten Vordersitz für eine Körpergröße bis über zwei Meter ausreichend wäre. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem – bei drei Mitfahrern geht es jedoch sehr beengt zu.

⊖ Das serienmäßige Glas-Schiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Vorn wie hinten ist die Zahl an Ablagemöglichkeiten überschaubar. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß.

Gestartet wird der Motor mittels eines beleuchteten Start-Knopfs, der gut erreichbar ist, aber sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet.

⊖ Der Touchscreen ist nicht zum Fahrer geneigt und fällt mit starken Spiegelungen - selbst bei indirekter Sonneneinstrahlung - negativ auf, wodurch sich die Inhalte teils nur sehr schlecht erkennen lassen. Vorn muss man sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug herauslehnen, 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. Die elektrisch anklappenden Außenspiegel werden nicht mit dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs angesteuert.

Japaners. Ungewöhnlich: Der Crosstrek verfügt über einen AUX-Anschluss, den man heutzutage kaum noch vorfindet.

⊖ Für den Crosstrek gibt es keine Online-Dienste, mit denen etwa Informationen im Fahrzeug oder per Smartphone-App über das Fahrzeug abgerufen werden können. Auch das Fehlen einer induktiven Ladeschale entspricht nicht dem Stand der Technik - hier haben die Japaner noch Nachholbedarf.

Raumgefühl vorn durchaus angenehm.

Das in der Ausführung Platinum serienmäßige Glas-Schiebedach lässt bei geöffneter Sonnenblende zusätzliches Licht in den Innenraum.



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

Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren, ist aber immerhin beleuchtet.

⊖ 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.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Der Japaner ist mit einem ausgewogenen Standardfahrwerk 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 Quertugen spricht es etwas trocken an. Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster werden angemessen geschluckt. Auf der Autobahn

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

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

2,8 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden, eine Memory-Funktion ist jedoch nicht erhältlich. Der Fahrersitz verfügt zudem über eine elektrische Zweibein-Lordosenstütze.

Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert. Der Seitenhalt fällt noch gut aus, die Ledersitze sind

allerdings für eine bessere Beurteilung zu rutschig. 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 und taugt lediglich für kurze Strecken.

3,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 im Innenraum 69,7 dB(A) und liegt damit auf einem recht hohen Niveau. Hauptverantwortlich dafür sind die dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund drängen - hier haben die Japaner an der Dämmung und an der Feinabstimmung gespart. Der Motor ist bei kon-

stanter Fahrt nur dezent zu hören. Fordert man den Sauger jedoch, steigt die Motordrehzahl aufgrund des stufenlosen Getriebes und des vergleichsweise niedrigen Drehmoments stark an und der Boxer macht lautstark auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Crosstrek ist in der getesteten Ausstattungslinie mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung vorn ausgestattet. Zudem sind die Scheiben im Fond abgedunkelt. Weitere Annehmlichkeiten wie eine Standheizung oder beheizbare Sitze im Fond sind für den Japaner nicht zu haben.

unabhängig von der Ausströmrichtung einzustellen. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die kleinen Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung.

⊖ Die mittleren Luftausströmer im Cockpit besitzen im Gegensatz zu den äußeren keine Drehregler, um die Luftmenge

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 136 PS leistende Boxer-Ottomotor ist die einzig erhältliche Motorisierung für den Crosstrek. Unterstützt wird der Mild-Hybrid von einem 12 kW leistenden E-Motor, der den Subaru zumindest beim Rangieren auch alleine antreiben kann. Die Fahrleistungen fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in 6,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 9,7 s. Im Alltag wirkt der Sauger aufgrund des vergleichsweise niedrigen Drehmoments von 182 Nm, das zudem erst bei späten 4.000 Touren anliegt, nicht sonderlich souverän und ist zudem

auf hohe Drehzahlen angewiesen, soll es flotter vorangehen. Laut Hersteller benötigt der Crosstrek 2.0ie für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 10,8 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 198 km/h.

⊕ Durch Kombination der stufenlosen Automatik, dem spontanen Ansprechen des Saugers und der Unterstützung des E-Motors ist das Anfahrverhalten tadellos – 1,4 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 im mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In

puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung kann allerdings nicht überzeugen. Das maximale Drehmoment von 182 Nm liegt erst bei hohen 4.000 1/min an – das kann selbst der schnell ansprechende Elektromotor mit seinem maximalen Drehmoment von 66 Nm nicht kompensieren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Crosstrek 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 es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Der konventionelle Wählhebel ist intuitiv bedienbar, manuelle Schalteintritte sind beim Crosstrek jedoch nicht möglich – die Schaltwippen am Lenkrad sind im Vergleich zum Vorgänger XV entfallen.

Beim Anfahren reagiert das Getriebe verzögert und verleitet

dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – die Kriechfunktion setzt erst mit etwas Geduld ein. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen und bei Anstiegen mit hohen Drehzahlen arbeitet. Die Gesamtübersetzung liegt bei einer gleichmäßigen Geschwindigkeit von 130 km/h bei entspannten 2.500 1/min. Die Autoholdfunktion wird über eine separate Taste aktiviert und bremst das Auto fest – der Fahrer braucht dabei nicht die Bremse zu betätigen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei – auf Wunsch wird im Kombiinstrument die genutzte Zeit in Sekunden und die eingesparte Kraftstoffmenge in Milliliter angezeigt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Das SUV zeigt konzeptbedingt im Vergleich zu einem Kompakt-Pkw mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, es bleibt aber alles im erträglichen Rahmen. Durch das effektiv regelnde ESP ist das SUV jederzeit beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest schneidet das SUV ordentlich ab und besteht das anspruchsvolle Fahrmanöver sicher und problemlos. Sportliche Gefühle kommen dabei jedoch nicht auf, dafür ist das Fahrverhalten zu unpräzise und die Untersteuerneigung zu

ausgeprägt. Bei Bedarf baut das effektiv regelnde ESP Geschwindigkeit ab und bringt den Japaner zurück in die Spur.

⊕ Der Subaru-typisch serienmäßige permanente Allradantrieb sorgt unter allen Fahrbedingungen für sehr gute Traktion.

2,9 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an. Lenkbefehle werden ordentlich umgesetzt, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, so dass Korrekturen im Kurvenverlauf erforderlich sind. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nun deutlich direkter übersetzt als im Vorgängermodell XV, wodurch sich der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr in Grenzen hält.

2,4 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h beträgt der Anhalteweg 34,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen). Damit hat sich der Crosstrek im Vergleich zum Vorgängermodell XV (Test: 07/2020) um vier Meter gesteigert und liegt nun auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

1,6 SICHERHEIT













0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ab Werk bietet der Subaru eine beachtliche aktive Sicherheitsausstattung. Vorbildlich: Alle verfügbaren Systeme sind bereits in der Basisausstattung serienmäßig an Bord. Zum Arsenal an Assistenten zählen ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung, ein Totwinkelwarner inklusive Querverkehrserkennung hinten, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie ein Limiter mit automatischer Tempolimitübernahme. Auch ein Ausweichassistent sowie ein Fahrerüberwachungssystem gehören zum Serienumfang. Nach einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert und der nachfolgende Verkehr gewarnt. Drucksensoren in den Rädern überwachen den Luftdruck und warnen den Fahrer bei einem Druckverlust.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht zur Verfügung. Der Crosstrek bietet Front- und Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags, einen Knieairbag für den Fahrer sowie einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zwei Meter Größe. Im Fond bieten die Kopfstützen Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren

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

Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht weit genug herausziehen, um dem Kopf eines Erwachsenen ausreichend Schutz zu bieten.

2,5 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht zur Verfügung.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix-System samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Alternativ können hier Kindersitze mit den Gurten befestigt werden. Die Gurte sind lang genug und reichen selbst bei Kindersitzen mit großem Gurtbedarf, hohe Kindersitze stoßen allerdings an der C-Säule an. Im Fond finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos mit dem Gurt fixieren, eine Isofix-Vorrichtung ist allerdings nicht vorhanden.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zur Kindersitzmontage mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten.

2,3 Fußgängerschutz

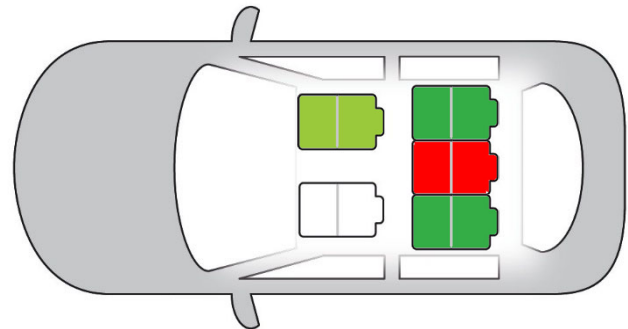
Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm steht zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht zur Verfügung. Aufgrund des flach bauenden Boxermotors und des guten Abschneidens des Vorgängers XV ist auch im Falle des Crosstrek von einem guten Ergebnis auszugehen. Der Japaner verfügt serienmäßig über ein

Das Warndreieck und der Verbandkasten finden lediglich unterhalb des Kofferraumbodens Platz und sind bei vollem Ladeabteil nicht umgehend griffbereit.

Lediglich zwei Zurrösen im Kofferraum ermöglichen keine Ladungssicherung über Kreuz. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um das über das Zubehörprogramm erhältliche Trenngitter auch hinter den Vordersitzen einbauen zu können.

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)

kamerabasiertes Notbremssystem, das neben Fußgängern auch Radfahrer erkennt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,8	
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

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im Ecotest liegt der Verbrauch des mildhybridisierten Crosstrek mit dem Zweiliter-Boxermotor bei 7,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 206 g/km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 15 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbraucht der Subaru 6,9 l/100 km, außerorts 6,8 l/100 km und auf der Autobahn 9,1 l/100 km. Das sind für ein SUV der unteren Mittelklasse keine rühmlichen Werte.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt auf niedrigem Niveau. Lediglich die Partikelemissionen sind in allen Fahrzyklen trotz des serienmäßigen Partikelfilters leicht erhöht, weshalb dem Mild-Hybrid von den 50 möglichen

Zählern zwei Punkte abgezogen werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner damit 63 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

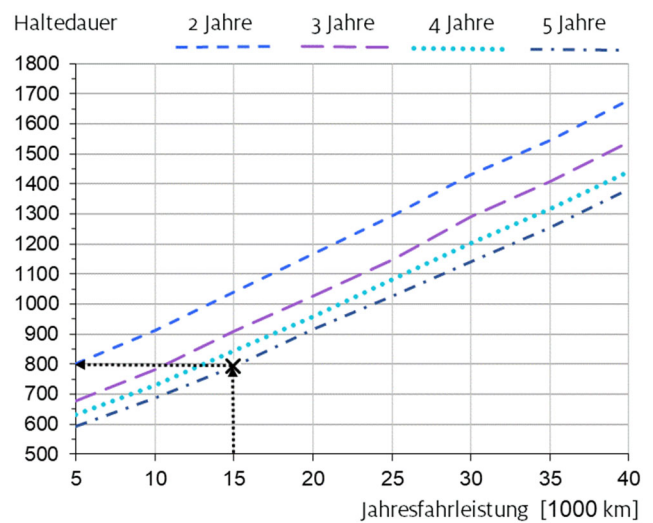
2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg für den Crosstrek 2.0ie beginnt bei 34.790 Euro für die Variante Trend. In der getesteten Topausstattung Platinum rufen die Japaner für das Kompakt-SUV 40.390 Euro auf. Viel Geld, allerdings fällt die Komfort- und Sicherheitsausstattung sehr umfangreich aus – die Anzahl an aufpreispflichtigen Zusatzausstattungen beschränkt sich auf Parksensoren vorn sowie Metallic-Lackierung. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mild-Hybrid im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab. Dem Fahrzeug wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Die Fixkosten liegen ebenfalls auf hohem Niveau. Allein die Kfz-Steuer beträgt 229 Euro/Jahr. Die Aufwendungen für die Versicherung kommt ebenfalls nicht sonderlich günstig, in allen Klassen ist er mittelmäßig eingestuft: KH: 17, VK: 22, TK: 23.

⊕ Subaru zeigt sich bei den Garantieleistungen erfreulich spendabel und gibt eine fünfjährige Garantie bis 160.000 km auf das Fahrzeug, acht Jahre bis 160.000 km auf die Hochvoltbatterie, 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: 791 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Crosstrek 2.0ie Trend Lineartronic
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	182/4000
0-100 km/h [s]	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,7 5
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	229
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	744
Preis [Euro]	34.790

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

4-Zylinder-Boxermotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	182 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,7 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.495/1.800/1.600 mm
Leergewicht/Zuladung	1.628/472 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315/1.297 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.270 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azensis FK 520
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,8/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	179 g/km (WTW* 206 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.634/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/735/1.230 l

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

Betriebskosten	193 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	406 Euro
Monatliche Gesamtkosten	791 Euro		
Steuer pro Jahr	229 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23		
Basispreis Crosstrek 2.0ie Platinum Lineartronic	40.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.842 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.823 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. * 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	Zubehör/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	Serie/-
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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 640 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Mai 2024

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