



Subaru Impreza 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

Im ersten Halbjahr 2024 brachte Subaru gerade einmal 2.237 Fahrzeuge an den Mann und die Frau. Mit einem Marktanteil von lediglich 0,2 Prozent schrammte der Hersteller knapp an der Bedeutungslosigkeit vorbei. Dennoch versuchen die Japaner hierzulande weiterhin ihr Glück und bringen mit dem neuen Impreza bereits die sechste Modellgeneration auf den Markt. Die Konfigurationsmöglichkeiten sind sehr übersichtlich: Es gibt nur eine Motorisierung und lediglich zwei Ausstattungsvarianten. Auch die Ausstattungsoptionen beschränken sich auf die aufpreispflichtigen Sonderlacke. Somit kauft man gewissermaßen ein Auto von der Stange und wählt dabei lediglich die gewünschte Farbe aus. Im ADAC Autotest schneidet der neue Impreza gerade noch "gut" ab. Der Kompaktwagen überzeugt mit sicheren Fahreigenschaften und einer dank des Subaru-typisch serienmäßigen permanenten Allradantriebs hervorragenden Traktion, den guten LED-Scheinwerfern sowie den großzügigen Garantieleistungen - die Japaner geben eine fünfjährige Fahrzeuggarantie bis 160.000 km. Der umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung steht ein happiger Preis von 37.600 Euro für der Impreza 2.0ie Lineartronic in der Topausstattung Platinum gegenüber. Allerdings leistet sich der Subaru einige teils gravierende Schwachpunkte: Im Innenraum geht es außerorts überdurchschnittlich laut zu, der durchzugschwache Boxer verbraucht mit 7,2 l/100 km im ADAC Autotest unzeitgemäß viel und mit den fehlenden Stütz- und Anhängelasten schränkt der Impreza den Kundenkreis unnötig ein. Somit dürfte es schwer werden, die Verkaufszahlen in die Sphären der 80er-Jahre zurückzuführen, als Subaru fester Bestandteil des Straßenbildes war. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i30, Opel Astra, Peugeot 308, Toyota Corolla, VW Golf.

- ⊕ sehr gute Traktion, gutes Scheinwerfersystem, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, großzügige Garantieleistungen
- ⊖ erhöhtes Innengeräuschniveau, mäßige Bremsleistung, keine Stütz- und Anhängelasten zulässig, hoher Verbrauch, erhöhte Fensterschließkräfte im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie des Subaru Impreza 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 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.

3,6 Alltagstauglichkeit

Der Impreza 2.0ie Lineartronic kommt auf Basis des ADAC Eco-test-Verbrauchs mit einer Tankfüllung (48 l) rund 665 km weit. Positiv: Endlich muss der Tankdeckel nicht mehr umständlich wie zuvor im Innenraum entriegelt werden, sondern ist in die Zentralverriegelung integriert. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 504 kg – das reicht für vier Insassen mit Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 80 kg Last auf dem Dach transportieren, eine Dachreling ist der SUV-Ausführung Crosstrek vorbehalten. 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.

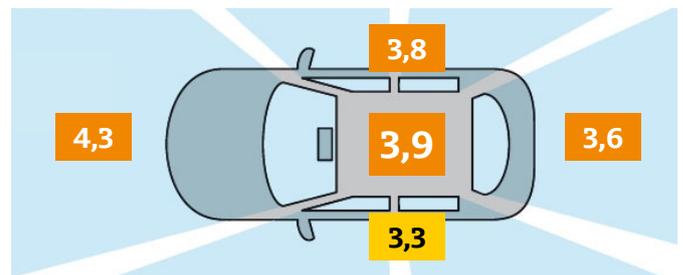
⊖ Für den Impreza sind im Gegensatz zum weitgehend baugleichen Crosstrek weder Stütz- noch Anhängelasten erlaubt. Das ist unverständlich und schränkt das Einsatzgebiet des Japaners deutlich ein. Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit falschem Kraftstoff bewahrt, hat der Impreza nicht zu bieten. 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.

2,7 Licht und Sicht

⊕ Die Karosserieenden können ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem 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 ist 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 Subaru im Impreza und Crosstrek ein Abbiegelicht, das zudem in den Hauptscheinwerfer integriert ist. Darüber hinaus verfügt das Lichtsystem über eine dynamische Leuchtweitenregulierung und eine Reinigungsanlage -

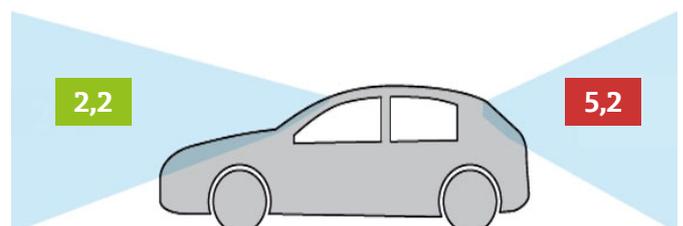
Rundumsicht

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.



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 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 Hindernisse hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung sichtbar sind. Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, wodurch sich Richtungswechsel etwa beim Heranfahren an ein Stauende oder während eines Abschleppvorgangs nicht anzeigen lassen.



Breite Dachsäulen und eine hohe Fensterunterkante schränken die Sicht nach hinten ein.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt im Impreza etwas mühsamer als im Crosstrek. Der Grund liegt in der SUV-typisch höher gelegten Karosserie des Crosstrek, die zur Folge hat, dass sich der Vordersitz in der untersten Stellung acht Zentimeter weiter oben befindet. Doch die Impreza-Sitze sind mit 44 cm über der Fahrbahn nicht zu tief positioniert. Die Türausschnitte fallen recht hoch und breit genug aus. 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 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 bietet der Crosstrek die Möglichkeit, das System zu deaktivieren.

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.



Der Kofferraum mit 295 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (280 l) nur geringfügig größer geworden.

2,9 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 lediglich Personen bis rund 1,75 m aufrecht stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante befindet sich 70 cm über der Straße und damit in noch akzeptabler Höhe. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden. Beim Ausladen stört eine knapp sieben Zentimeter hohe Stufe zwischen Ladefläche und -kante. 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 befindet sich 70 cm über der Straße und damit in noch akzeptabler Höhe

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.

2,9 INNENRAUM

3,1 Bedienung

In die Bedienung des Impreza müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Der Japaner 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 Funktionen 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



Die Verarbeitung im Innenraum ist zufriedenstellend, bei den verwendeten Materialien muss man allerdings Abstriche machen. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig. Hinzu kommen die etwas verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Anzeigen.

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. 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,

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Impreza 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

an der Bremse fehlt jedoch ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt. 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 Impreza verfügt über einen AUX-Anschluss, den man heutzutage kaum noch vorfindet.

⊖ Für den Impreza 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 Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

überschaubar. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß. 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 Querfugen 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 Zweiwege-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. Zwar lässt sich die Mittelarmlehne weder in Höhe noch in Längsrichtung verstellen, die

dicke Polsterung der Armauflagen - ebenso wie in den Türen - verdient aber ausdrückliches Lob. Viele Hersteller sparen hier inzwischen, was besonders den Langstreckenkomfort merklich schmälert. 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

konstanter 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 Impreza ist in der getesteten Ausstattungslinie mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie 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 Impreza. 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 7,0 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 9,3 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 Impreza 2.0ie für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 10,6 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 199 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 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 es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Der konventionelle Wählhebel ist intuitiv bedienbar, manuelle Schalteinriffe sind beim Impreza jedoch nicht möglich - die Schaltwippen am Lenkrad sind im Vergleich zum Vorgängermodell 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 2.600 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.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Japaners kann durchaus überzeugen. Der Geradeauslauf gibt auch bei höheren Geschwindigkeiten kaum Grund zur Klage. Auch die Aufbaubewegungen des Kompaktwagens bleiben im üblichen Rahmen. Durch das effektiv regelnde ESP ist das Japaner jederzeit beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Impreza 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 stark 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 ist vergleichsweise schwergängig und 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, sodass Korrekturen im Kurvenverlauf erforderlich sind. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, wodurch sich der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr in Grenzen hält.

3,6 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h beträgt der Anhalteweg 38,3 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - das ist zu viel für einen modernen Kompaktwagen. Damit benötigt der Impreza 3,5 m mehr als der weitgehend baugleiche Crosstrek, der mit gripstärkerer 18-Zoll-Bereifung zum Test antrat. 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 ebenfalls zum Serienumfang. Nach einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert und somit 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 Impreza 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

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	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

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 fahrzeugeitigen 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 ist auch im Falle des aktuellen Modells von einem

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

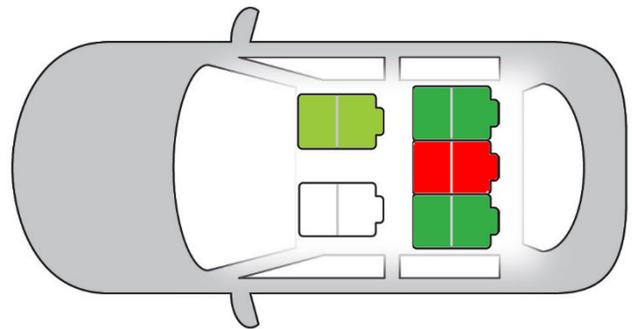
⊖ Im Ecotest liegt der Verbrauch des mildhybridisierten Impreza mit dem Zweiliter-Boxermotor bei 7,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 198 g/km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 17 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbraucht der Subaru 7,2 l/100 km, außerorts 6,4 l/100 km und auf der Autobahn 8,4 l/100 km. Für einen aktuellen Kompaktwagen samt Mildhybridsystem fällt der Verbrauch somit sehr hoch aus.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht weit genug herausziehen, um dem Kopf eines Erwachsenen ausreichend Schutz zu bieten. Das Warndreieck und der Verbandkasten finden lediglich unterhalb des Kofferraumbodens Platz und sind bei vollem Ladeabteil nicht umgehend griffbereit. Ein Gepäcktrennnetz ist für den Japaner nicht zu haben.

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.

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)

guten Ergebnis auszugehen. Der Japaner verfügt serienmäßig über ein 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	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 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 ein Punkt abgezogen werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner damit 66 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

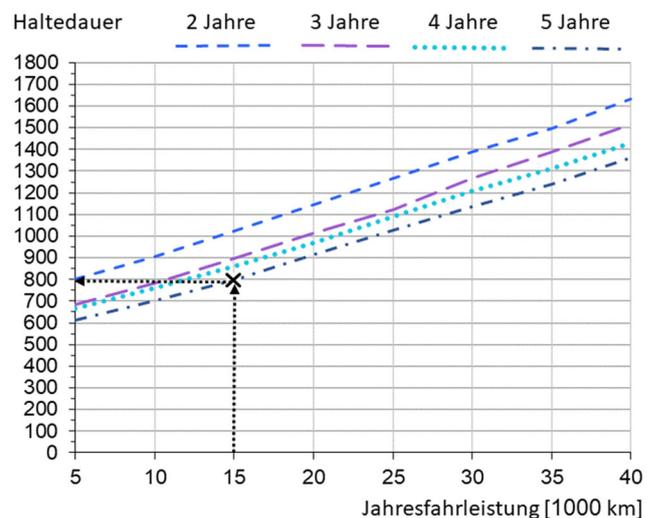
2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg für den Impreza 2.0ie beginnt bei 34.790 Euro für die Variante Trend. In der getesteten Topausstattung Platinum rufen die Japaner für das Kompakt-SUV 37.600 Euro auf. Viel Geld, allerdings fällt die Komfort- und Sicherheitsausstattung sehr umfangreich aus – die Anzahl an aufpreispflichtigen Zusatzausstattungen beschränkt sich auf Parkensoren 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 Japaner wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Die Fixkosten liegen ebenfalls auf recht hohem Niveau. Allein die Kfz-Steuer beträgt 205 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: 798 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	185/461/771
• Dachlast/Anhängelast [kg]	80/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,99
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

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 permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,3 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.490/1.780/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.599/501 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315/1.297 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/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)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,4/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	171 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.596/504 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/735/1.230 l

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

Betriebskosten	189 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	415 Euro
Monatliche Gesamtkosten	798 Euro		
Steuer pro Jahr	205 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23		
Basispreis Impreza 2.0ie Platinum Lineartronic	37.653 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.543 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.159 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	-
Metalllackierung	ab 570 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	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	3,6
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	2,7
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	4,3
Federung	2,7	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: August 2024

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