

---

## Fahrbericht Subaru Impreza 2.0ie: Seltene Erscheinung

Von Jens Riedel, cen

Crossover- und SUV-Modelle sind derzeit der Deutschen liebste Kinder: Das erfolgreichste Subaru-Modell ist aktuell der XV dicht vor dem Dauerbrenner Forester. Beide haben sich bis Ende Oktober jeweils fast über 1800-mal verkauft. Hinter dem XV steckt im Grunde ein höher gelegter Impreza – und der taucht in der Neuzulassungstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes für die ersten zehn Monate mit gerade einmal 148 Exemplaren auf. Die Kompaktklasse gehört anderen. Neben seinem Exotenstatus kann der Impreza mit weiteren Besonderheiten glänzen: Er hat einen Boxermotor, er hat Allradantrieb, und er hat eine stufenlose Automatik – und seit Sommer auch ein Hybridsystem.

Auch wenn der Impreza – wie der Forester – gefühlt aussieht wie immer, hat natürlich auch er sich in mittlerweile fünf Generationen äußerlich weiterentwickelt. Im Grunde bleibt Subaru aber seiner Designlinie treu. Sie wirkt gefällig, eher konservativ und verzichtet auf provozierende Ecken und Kanten. Das Interieur wirkt dagegen etwas moderner. Metallisch wirkende Cockpitblenden und Türgriffeinfassungen in Carbon-Optik sowie nach klassischer Art chromumrandete Rundinstrumente schaffen eine Atmosphäre zum Wohlfühlen. Softtouchoberflächen finden sich auch an neuralgischen Punkten wie beispielsweise der Kniekante der Mittelkonsole. Ungewöhnlich, aber markentypisch ist das Zusatzdisplay über dem Bildschirm des Infotainmentsystems. Dort bündelt Subaru noch einmal einige Fahrdaten und schematische Darstellungen der Assistenzsysteme, die unter dem Namen „Eye Sight“ zusammengefasst sind.

150 PS (110 kW) aus zwei Litern Hubraum schöpft das „e-Boxer“ genannte teilelektrifizierte Antriebssystem. Das klingt auch im Wettbewerbsumfeld auf Antrieb gut. Dank der kleinen elektrischen Zusatzpower von knapp 17 PS und 66 Newtonmetern hängt der Impreza 2.0ie willig am Gas. Er wirkt gegenüber den beiden anderen e-Boxer-Modellen deutlich spritziger. Dennoch muss auch hier nach wie vor mit einem gewissen Gummibandeffekt des CVT-Getriebes gerechnet werden, der gleichwohl nicht mehr ganz so heftig ausfällt wie in Modellen früherer Jahre. So kann die Drehzahl beim beherzten Beschleunigen durchaus schon einmal bis über 5500 Umdrehungen hinaus schießen, ohne dass das Auto da so schnell der Akustik hinterherkommt. Trotz seiner Elektrounterstützung kann der Motor nicht verhehlen, dass hier noch ein Sauger am Werk ist.

Subaru spricht von einem Mildhybrid, obwohl der Impreza 2.0ie bis zu anderthalb Kilometer allein mit der Kraft des 17 PS (12 kW) leistenden E-Motors zurücklegen kann. Die schafft er in der Praxis kaum, aber es erstaunt, wie oft der Subaru in der Stadt, in Tempo-30-Zonen oder im stockenden Autobahnverkehr 200 bis 400 Meter zwischendurch immer wieder rein elektrisch zurücklegt. Gleichwohl gilt auch für den Impreza, was für alle Hybride gilt: Ihr Sparpotenzial können sie in aller Regel nur auf kurzen Strecken und niedrigen Geschwindigkeiten umsetzen. Unser Testverbrauch pendelte sich bei eher etwas zügigerer Fahrweise bei 8,3 Litern je 100 Kilometer ein. Damit lagen wir nicht übermäßig über dem WLTP-Normverbrauch.

Die Qualitäten und der Charme des Impreza liegen für uns woanders. Neben dem serienmäßigen Allradantrieb und dem leichten Exotenstatus ist das das „Eyesight“-Paket. Es visualisiert in hervorragender Weise – zum Teil auch über das BC-Display gleich doppelt – die Aktivitäten der Assistenzsysteme. Nachahmenswert ist vor allem der unaufdringliche kleine Piepston, der dem Fahrer auch akustisch mitteilt, wenn die Stereo-Kamera ein vorausfahrendes Auto ins Auge nimmt oder wieder aus dem Blick verliert. Das ist eine sinnvolle Ergänzung. Und da man schon einmal dabei war, hat Subaru dem

---

Impreza auch gleich noch eine Frontfahrkamera spendiert, die auch bei höheren Geschwindigkeiten das Geschehen unmittelbar vor dem Auto abbildet, Sinn aber natürlich vor allem beim Ein- oder Ausparken macht. Dabei hilft neben der Rückfahrkamera zusätzlich der radarbetätigte Querverkehrswarner mit einem erfreulich weiten „Blickwinkel“.

Das Lenkrad scheint mit 17 Tasten und Reglern zunächst ein wenig überfrachtet, aber sie sind übersichtlich angeordnet und klar zugeordnet und erlauben den Direktzugriff auf die einzelnen Assistenzsysteme. Dort findet sich beispielsweise auch der Knopf für das Fahrdynamikprogramm S/I-Drive, wobei der erste Buchstabe für „Sport“ und der zweite für „intelligent“ (ökologisch) steht und ersteres vor allem das Lenkgefühl deutlich verbessert. Das Kofferraumvolumen wird zwar durch die Hybridtechnik gegenüber dem kleineren 1,6-Liter-Benziner ein wenig geschmälert, geht mit 340 Litern und einer Ladelänge bei umgeklappten Rücksitzen von – in der Praxis – über 1,60 Meter in Ordnung. Der Prospekt nennt einen Maximalwert von 1,83 Meter.

Wer eine beinahe exotische Alternative im Kompaktsegment sucht, ist bei Subaru gut aufgehoben. Wem die mindestens 29.234 Euro für den e-Boxer zu viel sind, der kann sich bereits ab 22.410 Euro einen Impreza 1.6i bestellen. Der liefert dann zwar 36 PS weniger, aber Automatik mit serienmäßigen Allradantrieb bietet in der Kompaktklasse dann sonst niemand für so geringes Geld. Und gegenüber der Hybridvariante gibt's etwas mehr Platz im Gepäckabteil sowie eine höhere Anhängelast. (ampnet/jri)

#### Daten Subaru Impreza 2.0ie Platinum

Länge x Breite x Höhe (m): 4,48 x 1,78 x 1,52  
Radstand (m): 2,67  
Motor: 4-Zyl.-Boxer, 1995 ccm  
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000–6000 U/min  
Max. Drehmoment: 194 Nm bei 4000 U/min  
Elektro-Motor: 12 kW / 17 PS  
Drehmoment E-Motor: 66 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,0 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,7 Liter  
Leergewicht / Zuladung: 1576 kg / 474 kg  
Kofferraumvolumen: 340–1173 Liter  
Max. Anhängelast: 10170 kg  
Wendekreis: 11,6 m  
Bereifung: 215/50R17  
Preis: 32.158 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Subaru Impreza e-Boxer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Impreza e-Boxer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Impreza e-Boxer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

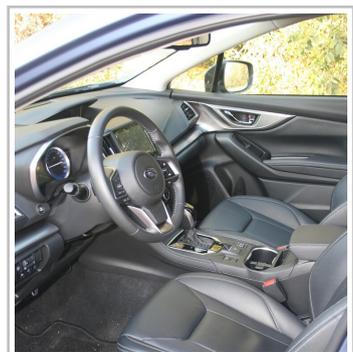
---



Subaru Impreza e-Boxer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



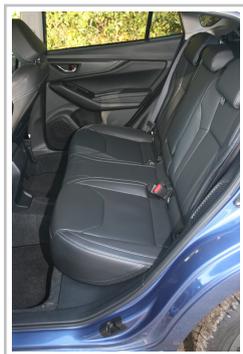
Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza 2.0ie.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---