

---

## Praxistest Subaru Solterra: Viele Stärken und eine Schwäche

Von Jens Riedel, cen

Nach GT 86 und BRZ vor zehn Jahren gibt es eine neue Liaison zwischen Toyota und Subaru. Steuerte die kleinere Marke beim Sportwagenprojekt mit dem Weltmarktführer den Motor bei, ist es nun bei den Elektro-Zwillingen der Allradantrieb X-Mode. Während der Kunde beim Toyota bZ4X alternativ auch zu einer Version mit Frontantrieb greifen kann, gibt es den Subaru Solterra nach Art des Hauses ausschließlich in 4x4-Konfiguration. Der schlägt zwar dem Winter ein Schnippchen, der wiederum revanchiert sich aber mit deutlichen Reichweitenverlusten.

Zunächst einmal kann man den Marketingstrategen zum Modellnamen nur gratulieren – auch wenn der des Schwestermodells ohnehin extrem gewöhnungsbedürftig ist. Solterra spricht sowohl für die Kraft der Sonne als auch für Erdverbundenheit. Der erste Vollstromer von Subaru macht dabei auch optisch eine gute Figur. Er gibt sich äußerlich als robuster Crossover mit plastikgeschützten Kotflügeln zu erkennen, den es förmlich in die Natur zieht.

Bei Übernahme des Fahrzeugs in der Topausstattung Platinum Plus und neun Grad Außentemperatur zeigte der Solterra 80 Prozent Batteriekapazität an. Der Bordcomputer rechnete das in eine Reichweite von 225 Kilometern um. Wer auf die Heizung verzichtet, hätte 75 Kilometer mehr aus dem Akku herausholen können. Nicht nur hier wird deutlich, dass die Normangaben aus dem WLTP-Zyklus den einen oder anderen Umstand nicht mit in Betracht ziehen. Bei sieben Grad Außentemperatur und anderthalb Stunden Autobahnfahrt mit rund 120 km/h Dauergeschwindigkeit zeigte der Stromer mit dem klangvollen Namen mit einem Beifahrer an Bord einen Durchschnittsverbrauch von üppigen 27 Kilowattstunden an.

Die Fahrprogramme lassen dem Fahrer die Wahl zwischen „Eco“, „Standard“ und „Sport“, wobei man sich auch beim Subaru fragt, ob das wirklich sein muss? Die 160 kW Spitzenleistung der beiden Motoren reichen auch in der Öko-Stufe für ausreichend starkes Beschleunigen und rasches Vorwärtkommen. Bei 160 km/h setzt der Regler ohnehin die rote Linie. Dazu kommt das bekannte X-Mode-Allradsystem mit seinen verschiedenen Regelstufen bis ca. 40 km/h und eine vierfach einstellbare Rekuperation plus – keine schlechte Idee – einer Extra-Taste in der Mittelkonsole fürs One-Pedal-Fahren. ESP und Traktionskontrolle lassen sich für Geländefahrten abschalten.

Der adaptive Tempomat erkennt auch von der Seite einscherende Fahrzeuge rasch und zuverlässig. Die Verkehrszeicheninformation hinkt hingegen manchmal etwas hinterher. Der Aufmerksamkeitsassistent wiederum darf als überempfindlich gelten und gönnt dem Fahrer kaum einen Blick zu Seite. Die Lenkimpulse des Spurverlassenswarners und Spurhalteassistenten erfreuen dagegen durch ihr sanftes Wesen.

Das Armaturenbrett ist modisch stoffbespannt. Leider setzt Subaru das nicht bis in die Türen fort. So bleibt es bei viel Plastik und dem obligatorischen Klavierlack an vielen Stellen. Heraus sticht das weit nach vorn gesetzte Display mit zwei langen Streben. Es erinnert ein wenig an ein Flugzeugcockpit. Das trifft nicht jedermanns Geschmack, aber uns gefällt's. Beim Toyota bZ4X bzw. Lexus RZ 450 wird dann übrigens in Verbindung mit dem optional erhältlichen, oben gekappten Lenkrad ein Schuh draus. Im Subaru muss dafür in Kauf genommen werden, dass der obere Lenkradkranz auch schon einmal die eine oder andere Anzeigeeinformation leicht verdeckt.

Der Kofferraum bietet auf seiner Grundfläche Platz für sechs Getränkeboxen. Nach

---

Umklappen der Rückenlehnen bleibt eine leichte Schräge. Dafür gibt es eine rund 1,80 Meter lange Ladefläche. Das großzügige Platzangebot bekommen auch hinten Mitfahrende zu spüren. Sie genießen eine ungewöhnlich üppige Beinfreiheit von um die 30 Zentimetern. Sie dürfen sich auch über USB-Anschlüsse und Sitzheizung freuen – und alle Insassen über eine angenehm komfortable Federung. Eins fehlt dem Solterra allerdings: Er besitzt kein Handschuhfach.

Fazit: Design, Ausstattung und Platzangebot des Solterra überzeugen auf ganzer Linie, der Realverbrauch hingegen nicht. (Jens Riedel/cen)

#### Daten Subaru Solterra Platinum Plus

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,86 x 1,65  
Radstand (m): 2,85  
Antrieb: 2 E-Synchronmotoren, AWD, 1-Gang-Getriebe  
Systemleistung: 160 kW / 218 PS  
Max. Drehmoment: 337 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.  
WLTP-Normverbrauch: 17,9 kWh  
Batteriegröße: 71,4 kWh  
Normreichweite: 415–461 km  
Praxisverbrauch: 26,6 kWh  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2057 / max. 493 kg  
Kofferraumvolumen: 410–441 Liter  
Max. Anhängelast: 750 kg  
Basispreis: 60.990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru

---



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



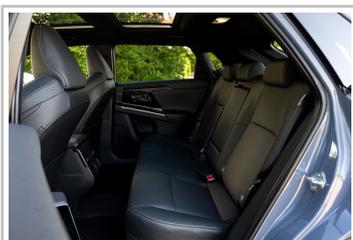
Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru

---



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

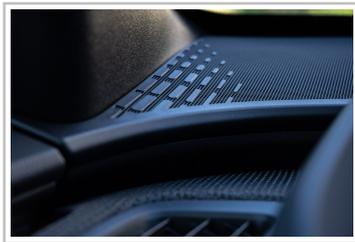
Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru

---



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru

---



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Solterra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru

---