

Fahrbericht Unterwegs mit dem Subaru Impreza

Ein Exot passt sich der Mehrheit an

Auch wenn er jetzt aussieht wie jeder andere Kompaktwagen – der Subaru Impreza fährt immer noch in vielen Bereichen einen Sonderzug.

Max Hugelshofer

Vieles ist normaler und angepasster geworden bei der neuesten Generation des Japan-Klassikers Subaru Impreza. Aus einem – je nach Motorisierung – Mini-Kombi oder Stufenheck ist ein zwar modernes, aber auch austauschbareres Steilheck geworden, und die Seitenscheiben sind jetzt nicht mehr randlos. Es gibt aber immer noch viele Speziallösungen. So bietet Subaru heute als einzige Automarke neben Porsche

Boxermotoren an. Durch die liegende Bauweise der Zylinder kann dabei der Schwerpunkt sehr niedrig gehalten werden, was sich positiv auf das Handling auswirkt.

Präzise Lenkung

Tatsächlich liegt der Impreza gut auf der Strasse. Ob dies aber nun am Boxermotor liegt oder am gut abgestimmten Fahrwerk und am serienmässigen Allradantrieb, ist schwer zu sagen. Die Traktion lässt nie zu wünschen übrig, in schnell gefahrenen Kurven bleibt der Subaru lange neutral, bevor er über die Vorderräder Richtung Kurvenausgang schiebt. Die einfache Beherrschbarkeit wird unterstützt von einer präzisen Lenkung.

Mit diesen Eigenschaften spricht der Impreza diejenigen an, die sich von den unzähligen Rallye-Erfolgen der verschiedenen Vorgänger beeindruckt zeigen. Auf die zweite grosse Zielgruppe, die Bergler, zielt das serienmässige Dual-Range-Getriebe. Es bietet mit zwei mal fünf Gängen beste Voraussetzungen, um auch mit Anhänger abseits des Asphalts nicht stecken zu bleiben. Im Flachland bringt es allerdings vor allem unnötiges Mehrgewicht, ausserdem nimmt der voluminöse Hebel in der Mittelkonsole Platz weg, der für ein paar zusätzliche Ablageflächen gut hätte eingesetzt werden können. Praktisch ist das Feature aber bei Kolonnenfahrt im Schrittempo. Dann lässt es sich im Gang zwischen dem ersten und dem zweiten gemütlich voranzotzeln, ohne unfreiwilliges Kopfnicken der Passagiere und ohne stotternden Motor.

Sportlich ist vor allem die Optik

Optisch gibt sich der Impreza in der getesteten Version 2.0 R Comfort S mit Sportsitzen, getönten Heckscheiben und Schwellern rundum sportlich. Der Motor hält dieses Versprechen aber nur teilweise. Zwar kann man den Impreza



Der neue Subaru Impreza sieht sportlich aus und besitzt ein präzises Fahrwerk, hat aber einen eher schlappen Motor. (max)

durchaus zügig bewegen, dazu benötigt der Boxer aber hohe Drehzahlen. Über 3000 Touren hängt er gut am Gas und tönt sogar ein bisschen nach Porsche – darunter geht aber nicht viel, und beim Anfahren muss man mangels Drehmoment aufpassen, den Motor nicht abzuwürgen.

Dies verleitet zu einer nicht sehr ökonomischen Fahrweise. Die Quittung

dafür gibt es beim Tanken. Schon der Normverbrauch ist wegen des Allradantriebs mit 8,4 Litern auf 100 Kilometer eher hoch, und in der Praxis fällt der Verbrauch meist höher aus.

Im Verhältnis zum Preis recht umfangreich ist die Ausstattung. Ein DVD-Navigationssystem, Keyless-Go und Xenonlicht sind serienmässig mit an Bord, gratis dazu gibt es eine anständige

Übersichtlichkeit und grosse Rückspiegel. Wer auf den Allradantrieb angewiesen ist und ein Auto möchte, das nicht an jeder Strassenecke steht, ist mit dem Zweiliter-Impreza gut bedient. Wer sich aber hinter dem Subaru-Steuer als Rallyefahrer fühlen möchte, der ist gut beraten, etwas länger zu sparen und sich gleich für die 230 PS starke WRX-Version zu entscheiden.

Technik

Subaru Impreza 2.0 R AWD Comfort S

Treibstoff: Benzin
Hubraum: 1994 cm ³
Leistung 150 PS
Drehmoment: 196 Nm
Getriebe: Fünfgang manuell
Gewicht: 1485 kg
Normverbrauch: 8,4 l/100
Testverbrauch: 9,0 l/100 km
VCS-Umweltpunkte: 49,5
Testdistanz: 286 Kilometer
Reichweite: 715 Kilometer
Abgasnorm: Euro 4
NCAP-Sterne: nicht getestet
Laderaumvolumen: 301 bis 1216 Liter
Grundpreis: 34 500 Franken
Testwagenpreis: 35 100 Franken
Garantieleistungen: 3 Jahre oder 100 000 Kilometer

Auto-Katalog



Alles über die Autos der Welt

Die neue «Auto-Bibel» ist da. Als Nachschlagewerk über die Personenwagen der heutigen Weltproduktion ist der 600-seitige «Katalog der Automobile Revue» einzigartig: Pünktlich zur Eröffnung des Genfer Automobilsalons, am Donnerstag, 6. März, präsentiert das Jahrbuch die aktuellsten technischen Daten und Bilder von mehr als 2000 Typen und Modellvarianten.

Auch die 62. Ausgabe ist eine wahre Fundgrube für Autobegiertere und Sammler, aber auch für Rat suchende Käufer und natürlich für die Profis der Autobranche. Das Herz des Katalogs 2008 ist wie immer der Spezifikationensteil mit seiner immensen Datenfülle.

Auf chamoisfarbenem Papier gedruckt ist die Abteilung «Automarkt Schweiz», die mit Preislisten, Versicherungs- und Steuertarifen sowie Betriebskostentabellen Hilfe beim anstehenden Autokauf gibt. Ein Buch von hohem Nutzwert also. Zahlreiche redaktionelle Beiträge runden den Inhalt ab. (pd/hrk)

Neu auf dem Markt Der neue Seat Leon Ecomotive mit Dieselpower

Äusserst günstig und dazu sparsam

Mit dem Leon Ecomotive unterstreicht Seat, dass sich sportliches Fahren und Umweltverantwortung miteinander verbinden lassen.

Mit auf 119 g/km reduzierten CO₂-Emissionen und 4,5 l/100 km Gesamtverbrauch setzen die Spanier mit ihrem Sparmobil ein deutliches Zeichen. Mit diesen niedrigen Verbrauchswerten und einem attraktiven Preis (ab 28 650 Franken) ist der Leon Ecomotive einerseits eine wirtschaftlich interessante Variante im breiten Leon-Angebot und dazu auch noch die preiswerteste Dieselsonversion der Baureihe. Die eindrucksvollen Leistungs- und Emissionswerte erreichten die Seat-Entwickler durch Modifikationen in drei grundlegenden Bereichen: Motor, Getriebe und Gewichtsreduktion.

Sauber und rasant

Der Leon Ecomotive ist mit dem 105 PS starken 1.9 TDI ausgestattet, dessen



Trotz niedrigstem Verbrauch überzeugt der Seat Ibiza Ecomotive mit ansprechenden Fahrleistungen. (zvg)

elektronische Steuerung umfassend optimiert wurde. Der wartungsfreie Dieselpartikelfilter führt zu einer weiteren Reduktion der Schadstoff-Emissionen. Mit 119 g/km liegt der CO₂-Emissionswert

um 23 Gramm unter dem der Basisversion (142 g/km). Bereits bei 1900 U/min bietet der 1.9 TDI souveräne 250 Newtonmeter Drehmoment und natürlich eine gute Beschleunigung (0 auf 100 km/h in 10,9 Sekunden). Der Leon Ecomotive verbraucht auf 100 Kilometer Stadtverkehr 0,7 Liter weniger als die Basisversion; sein Gesamtverbrauch von lediglich 4,5 l/100 km ermöglicht eine rechnerische Reichweite von rund 1200 Kilometern mit einer Tankfüllung.

Zwei Varianten zur Verfügung

Durch die Verlängerung der Getriebeübersetzungen für den dritten, vierten und fünften Gang erreichten die Seat-Entwickler eine Emissions-Senkung von 7 g/km – ohne dabei die Fahrleistungen zu verschlechtern.

Seat bietet den Ecomotive in zwei Ausstattungsvarianten (Comfort und Comfort Plus) zu Preisen von 28 650 respektive 29 650 Franken an. (pd/hrk)

Nachhaltiger Umweltschutz

Im spanischen Werk von Martorell realisiert Seat eines seiner ehrgeizigsten Umweltschutz-Projekte: Mit der Installation einer Fotovoltaikanlage produziert die spanische Marke sauberen Strom und vermeidet den Ausstoss von jährlich mehr als 11 700 Tonnen CO₂. Die 8,5-MW-Fotovoltaikanlage wird jährlich 11,2 GW/h erzeugen und ist bis Jahresende fertiggestellt.

Im Vorfeld werden im März Solarmodule auf dem Dach der Seat-Verwaltung in Martorell und über einem

der Parkplätze installiert. Um Spaniens grösste Energiequelle mit ihrer hohen Zahl von Sonnenstunden rund um Martorell zu nutzen, werden im nächsten Schritt zwei Auslieferungs-Areale (66 000 Quadratmeter) sowie die Dächer von vier Montagegebäuden (139 000 Quadratmeter) mit Fotovoltaik-Elementen versehen.

Insgesamt werden dann mehr als 206 000 Quadratmeter für die Erzeugung von Solarstrom zur Verfügung stehen. (pd/hrk)

Volkswagen

Eine Million verkaufte DSG

Seit der Einführung im Jahr 2003 produzierte Volkswagen mehr als eine Million Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Die Eigenschaften des DSG überzeugen: Schaltkomfort, Sparsamkeit und Sportlichkeit auf höchstem Niveau. Jetzt legt der Bestseller noch einen Gang zu: Die intelligente Automatik ist ab sofort nicht mehr nur mit sechs, sondern mit sieben Gängen erhältlich. Ein neuer Meilenstein auf dem Weg zur zweiten Million DSG.

Volkswagen konnte kürzlich das einmillionste Doppelkupplungsgetriebe DSG feiern. Allein 2007 wurden mehr als 400 000 6-Gang-DSG verbaut. So fährt beispielsweise ein Viertel aller VW Touran mit DSG – die Kunden sind begeistert. Es sind die Werte Effizienz, Temperament und Sportlichkeit, die das DSG zu einem wahren Dauerbrenner machen. (pd/hrk)

Alfa Romeo

Auf Heckantrieb umstellen

In Zukunft sollen die neu entwickelten Personenwagenmodelle von Alfa Romeo wieder wie früher über die Hinterräder angetrieben werden. Einzige Ausnahme bleibt das Kompaktmodell Alfa 147, das weiterhin über Frontantrieb verfügt.

Die Technik des neuen Antriebskonzepts soll laut «Auto Bild» bei der GM-Tochter Cadillac eingekauft werden. Als erstes Modell mit Heckantrieb ist der für 2010 erwartete Alfa 169 geplant.

Der Heckantrieb gilt im Vergleich zum Frontantrieb als sportlicher, da er bei der Kurvenfahrt nicht untersteuert, sondern übersteuert, was leichter zu handhaben ist. (hrk)