



Fotos: Michael Blumenstein

In der Topausstattung reißt der Solterra die 60.000-Euro-Hürde (brutto), die über 0,25- oder 0,5-Prozent entscheidet.

Der ungeliebte Zwilling

Der Subaru Solterra ist der Zwilling vom Toyota bZ4X. Dennoch bekommt der eine Japaner ein wichtiges Detail nicht, das der andere Japaner besitzt.

Japan ist in Sachen Elektromobilität hintendran. Das vermuten die wenigsten, da ja hybridisierte Toyota Prius irgendwie den Anfang der weltweiten Stromerisierung machten, das war vor mehr als 25 Jahren. Bei Toyota gibt es dennoch erst seit rund einem Jahr ein Elektrofahrzeug, den Toyota bZ4X.

Subaru hingegen hat erst vor rund vier Jahren mit der Hybridisierung begonnen und jetzt seinen ersten Stromer vorgestellt, den Subaru Solterra. Das ist allerdings kein waschechter Subaru, wenngleich es den Solterra ausschließlich mit Allradantrieb gibt, was bis auf wenige Ausnahmen seither bei Subaru üblich ist. Der Subaru

Solterra ist der Zwilling des Toyota bZ4X – und beide sehen sich zum Verwechseln ähnlich.

Kooperationsprofi Toyota

Toyota ist ein alter Hase in Sachen Kooperationen. Der erste Aygo, der aktuelle Pro Ace, der Supra und andere gibt es mit identischer Technik und gleicher oder ähnlicher Form auch bei anderen. Mit Subaru besteht derzeit eine recht innige Beziehung. Das Coupé Toyota GR 86 ist ein Subaru, und zwar der BRZ. Namen, die verwirren können. Hüben wie drüben steckt dieselbe Technik drunter und nur der

Lidstrich ist hier und da dezent anders gezogen.

Wir konzentrieren uns auf Subaru und steigen ein. Schön gemacht ist das Interieur. Aus heutiger Sicht vor allem schön anders. Sofort fällt das weit in Richtung Windschutzscheibe vorgerückte Kombiinstrument auf – der neue Prius hat dasselbe. Und es funktioniert. Es soll ein Kompromiss aus Head-up-Display und klassischem Digitaltacho sein und es klappt hervorragend. Es gab jedoch auch Stimmen in der Redaktion, die es nicht „mochten“.

Die Lenkradverstellung ist weitreichend und ergibt zusammen mit der

Subaru Solterra Platinum Plus

Testwagenpreis: 52.252 €

Zwei E-Motoren | Allradantrieb

160 kW/218 PS | 337 Nm

160 km/h | 6,9 s | **Verbrauch**

(WLTP): 17,9 kWh/100 km

Reichweite (WLTP): 416 km

Akku: 71,4 kWh (brutto)

400-Volt-Bordnetz

AC: 7,4 kW | **DC:** 150 kW

4.690 x 1.860 x 1.650 mm

Kofferraum: 441 Liter

HK: 15 | **VK:** 27 | **TK:** 23

Wartung: 15.000 km/1 Jahre

Garantie: 8 Jahre | 160.000 km

Fahrzeug und Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Sitzverstellung eine gute, wenngleich sehr hohe Sitzposition. Apropos hoch: Die Bodenfreiheit des Solterra beträgt offroadmäßige 21 Zentimeter. Genug, um im Flüstermodus (stimmt nicht ganz, AVAS, der nervige Fahrton bis 30 km/h, meldet sich stets) an den Försterstand zu gelangen und wieder von dort auf den Asphalt.

Verschachtelt und hyperaktiv

Zurück zum Innenraum. Mittlerweile auch ungewöhnlich sind physische Bedienelemente. Es gibt noch einige Knöpfe, 31 an der Zahl, verteilt über die Mittelkonsole, rund ums Lenkrad und im Lenkrad. Letztere sind von der Bedienung her nicht immer einfach. Über das Kombiinstrument wird zu viel bedient, die Menüs sind sehr verschachtelt und viele Einstellmöglichkeiten wären im Mittendisplays besser aufgehoben. Hat man sich eingefuchst, muss man wenig nachjustieren. Der Spurhalteassistent lässt sich mit zwei Daumen-Klicks eliminieren – zumindest bis zum nächsten Motor-

start. Ebenfalls an Bord und hypersensibel agiert die Gesichtsüberwachung. Diese springt bereits an, sobald man die Kamera, die auf der Lenksäule montiert ist, mit dem Arm verdeckt. Auch hier gilt: Mit den elektronischen Helfern wird Autofahren derzeit immer anstrengender und bei mancher Warnung weiß man nicht einmal, warum gewarnt wird.

Menüpunkt „Laden“ fehlt

Nicht gewöhnen konnten wir uns an den fehlenden Menüpunkt zum Thema Laden. Im Subaru Solterra (und im Toyota bZ4X) sieht man nirgends, wie gerade das Auto geladen wird, wie lange der Ladevorgang noch andauern wird oder wie viel kWh oder Prozent bereits im Akku schlummern. Zeitpläne, um das Laden zu programmieren, gibt es nicht. Lediglich nach dem Anschließen an den AC-Lader glimmt für zehn Sekunden im Kombiinstrument die berechnete Ladezeit auf. Und die ist lang. Denn der Solterra lädt nur einphasig. Was bei einem Plug-in-Hybriden bereits nervt, ist bei einem Elektrofahrzeug inakzeptabel. Wer an der dreiphasigen Wallbox, also der in Deutschland üblichen, lädt, nuckelt mit 3,7 kW am Strom, was einen leeren Solterra-Akku rund 20 Stunden an der Wallbox verweilen

lässt – deutlich mehr als 70 kWh wollen samt Ladeverlusten dort hinein.

Toyota hat dieses Manko bei den ersten 8.000 ausgelieferten bZ4X ebenfalls dem Kunden zugemutet, mittlerweile aber nachgebessert. Dass Subaru nur die zweite Geige spielt, merkt man daran, dass eine Besserung auf 11 kW wohl erst in diesem Frühjahr zu erwarten ist – die eingekauften einphasigen Onboardlader müssen halt noch verbaut werden.

Also heißt es beim Solterra, ihn idealerweise an die 22-kW-Stadtwerk-Säule hängen, dann laufen immerhin gut 7 kW ein. Beim AC-Laden erreicht der Subaru maximal 150 kW – auch bei uns, allerdings reißt der Starkstromzufluss schnell ab und landet bei einem State of Charge (SoC) von 60 Prozent bereits bei rund 65 kW – auch keine Glanzleistung.

Gutes Platzangebot

Positiv aus Fahrersicht fallen die vergleichsweise zierlichen A-Säulen auf, die den Überblick nach schräg vorn weniger einschränken als es bei anderen aktuellen Autos der Fall ist. Nach hinten sieht man jedoch (auch) eher wenig. Das Platzangebot ist ausgezeichnet – überall. Die 4,69 Meter Außenlänge wurden gut ausgenutzt. In den Kofferraum passen indes nur 440



Der Solterra ist mit 21 Zentimetern Bodenfreiheit auch offroad zu finden.



1 Die Ladeklappe befindet sich ungünstig vorn links. **2** Die Lenkradverstellung ist weitreichend, das Konstrukt sieht merkwürdig aus. **3** Das Kombiinstrument soll den Spagat zwischen klassischem Tacho und Head-up-Display hinbekommen. **4** Auf der Mittelkonsole gibt es noch Tasten und eine gute Handyablage (induktiv bis auf Basisversion). **5** Viel Platz auf der Rückbank und ein simpel zu bedienender Umklappmechanismus. **6** Der Kofferraum ist nicht ideal geformt.

Liter. Verzurrösen gibt es, allerdings an interessanter Position, deren Nutzen nicht ganz einleuchtet.

Reichweite: 300 Kilometer

Unter Komfortaspekten kann der Solterra punkten. Er wird zwar ab Tempo 130 recht laut, aber das ist selten das Tempo, das E-Fahrer anschlagen. Eher rollt man gemütlich (Top-Speed 160 km/h) mit vernünftiger Rückmeldung von Lenkung und Fahrwerk über den Asphalt. Bei der Geschwindigkeit hält sich auch der Verbrauch der vorn und hinten identischen E-Motoren mit jeweils 109 PS in Grenzen und kommt im Mix an den WLTP-Wert, den Subaru mit knapp 18 kWh für die gefahrene Top-Ausstattung angibt. Damit sollen sich Reichweiten von gut 400 Kilometern ergeben.

Zieht man rund 100 Kilometer ab, ist man näher an der Realität, sofern das Revier des Solterra nicht ständig der Stadtverkehr ist. Mit einem recht großen Wendekreis von 12,2 Metern fühlt er sich dort auch nicht wohl. Wer dennoch oft dort unterwegs ist,

sollte über die Basisversion nachdenken. Diese steht auf 18- anstatt den beim Testwagen (Platinum Plus) montierten 20-Zöllern und hat somit einen höheren Reifenquerschnitt, was nicht nur dem Komfort, sondern auch „Bordsteinparkern“ zugutekommt – das rechnet sich also doppelt, einmal beim Neupreis und dann am Leasingende, wenn die Felgen rechts noch heile sind.

So oder so ist auch dieser Subaru ein teures Vergnügen – insbesondere in Anbetracht der Elektro-Eigenschaften. Denn erst bei 49.151 Euro startet der Solterra in der Ausstattungslinie Comfort. Dann jedoch fehlen so E-Auto-Selbstverständlichkeiten wie Lenkrad- und sogar Sitzheizung – beides wichtig, um im Winter weniger intensiv die Heizung zu nutzen und somit mehr Reichweite bei Kälte zu haben. Auch die induktive Ladefunktion fürs Handy fehlt.

Als Firmenwagen taugt die Preisgestaltung von Subaru nicht. Lediglich die Ausstattung Comfort passt mit einem Bruttopreis von 58.490 Euro in die 0,25-Prozent-Versteuerung.

Topausstattung tabu

Damit sind sowohl die Version Platinum als auch der von uns geteste Platinum Plus tabu – wegen 1.000 respektive 2.000 Euro. Oder anders ausgedrückt: Wer diese wählt, versteuert das Doppelte (0,5 Prozent). Schade, dass die Preispolitik bei Subaru keine Extras bietet. Wer die Basis wählt, um in den Vorteil der günstigsten Versteuerung (0,25 Prozent) zu gelangen, fährt mit kalten Händen und ebensolchem Hintern im Winter.

So oder so muss man letztendlich ein echter Subaru-Fan sein, um Gefallen am Solterra zu finden. Und sich dessen bewusst sein, dass man dennoch einen Toyota bewegt. Der große Vorteil von Subaru ist das Händlernetz. Seit Jahrzehnten gehören diese oft kleinen zu den besten im Lande und kümmern sich um ihre Kunden. Eigentlich eine Normalität, sollte man meinen, die ist es aber längst nicht mehr. Und bei acht Jahren Garantie auf alles stört ein Besuch beim (guten) Händler wohl weniger als bei Mitbewerbern. *Michael Blumenstein*