



Fotos: Michael Blumenstein

Der Subaru Crosstrek ist mit seinen 4,50 Metern am oberen Ende der Kompaktklasse. Bodenfreiheit: 22 Zentimeter.

Der Spießer 2.0

Subaru gilt bei uns nicht unbedingt als „fancy“. Aber: Die Japaner haben eine Nische besetzt und bauen diese stetig aus. Und sie halten auch beim neuen Subaru Crosstrek an Traditionen fest.

Subaru ist ein vergleichsweise kleiner Hersteller. Rund 18.000 Menschen arbeiten für die Japaner, die 1958 starteten. Nach Deutschland kamen sie gut 23 Jahre später. Der Subaru 1800, in anderen Ländern Subaru Leone, markierte hierzulande den Startschuss der Allradmarke. Subaru war der erste Hersteller, der den Allradantrieb in Großserien-Pkw installierte.

Rund eine Million Kunden vertrauen jedes Jahr aufs Neue auf Subaru – vor allem in Japan und in den USA. Gerade in den Staaten ist Subaru eher eine Lifestyle-Marke – also genau das Gegenteil von dem, wie wir Subaru erleben. Bei uns gilt Subaru als „Förster-Auto“ und der deutsche Subaru-Fahrer ist im Schnitt 57 Jahre alt. Damit liegt Subaru auf Platz zwei von hinten – Suzuki hat ältere Käufer.

Ein bisschen Schwung will Subaru mit dem Crosstrek reinbringen. Er ist der Nachfolger des XV, der sich seit 2012 lediglich 23.000-Mal in Deutschland verkaufte. Und trotzdem ist er Topseller – und der Crosstrek wird es bleiben. Ein Grund: Er markiert den Einstieg in die Subaru-Welt. Sportliche

29.193 Euro (netto) werden als Basispreis aber dennoch aufgerufen.

Mit seiner Länge von knapp 4,50 Metern befindet sich der Crosstrek am oberen Ende des Kompakt-Segments. Das merkt man im Innenraum. Zumindest den Passagieren mangelt es nirgends an Platz. Selbst hinten sitzt es sich bequem und Kleinigkeiten wie die komplett herunterfahrbaren Seitenscheiben können ebenso erfreuen wie der gute Sitzkomfort. Beim Gepäckabteil sieht das anders aus. Nach Norm passen 315 Liter hinein – Kleinwagen-Niveau. Aber der Stauraum lässt sich gut ausnutzen und nach dem Umklappen der Rückenlehne entsteht eine ebene Ladefläche mit etwa 1.300 Litern Volumen. Vernünftige Verzurrösen gibt es im Kofferraum, kein Wunder, so muss ja auch mal das eine oder andere Wildschweinchen dort hinein.

Jäger und Förster sind bei uns die traditionelle Klientel von Subaru. So ist der Allradler außen wie innen entsprechend robust gestaltet, etwa mit den Trittbrettern im Einstiegsbereich des Fonds, beispielsweise zum einfa-

cheren Beladen eines Dachgepäckträgers. Die Haptik des Interieurs ist auf einem Niveau angekommen, an dem niemand meckern dürfte. Die Materialien sind fast schon fein, wirken zugleich aber langlebig und die Verarbeitung ist solide.

Auf das reaktionsschnelle Infotainmentsystem ist Subaru stolz, dabei bietet es im Grunde nur das, was alle anderen auch bieten. Hier und da wünscht man sich Shortcuts, die an anderer Stelle vorhanden sind. So kommt man vom Radiomenü nur übers Hauptmenü zum Navi, dessen Bedienung sich nicht sofort erschließt. Schön, dass man viele Kacheln selbst anordnen kann und es eine „Bildschirm-Aus-Touchfläche“ gibt, die den Hochkant-Screen (11,6 Zoll) in den Schlafmodus versetzt, ohne Radio oder Navi auszuschalten.

Ein Nerv-Garant ist die visuelle Fahrerüberwachung. Sobald der Blick zu lange in einen Bereich schweift, den die Kamera als nicht korrekt ausweist, fängt es an zu piepen. Manche finden das gut, alle andere könnten die Kamera (oben rechts im Bildschirm) ein-



1 Prima Sitzposition. 2 Das Arrangement ist mittlerweile hochwertig und dennoch markant anders. 3 Nicht der Größte – 315 Liter passen hinein. 4 Dafür gibt es hinten ... 5 ... und vorn viel Platz für die Insassen. 6 Das große Infotainment ist neu wie der gesamte Crosstrek, die Bedienung ist okay.

Subaru Crosstrek

Preis: ab 29.235 €

B4/1.995 cm³ | 100 kW/136 PS

182 Nm/4.000 U/min + E-Motor

17 PS/66 Newtonmeter

stufenlose Automatik

198 km/h | 10,8 s

WLTP: 7,7 S | 174 g/km

4.495 x 1.800 x 1.600 mm

Kofferraum: 315–1.297 Liter

HK: 17 | **VK:** 22 | **TK:** 23

Wartung: 15.000/jährlich

Garantie: 5 Jahre | 160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

fach mit einem schwarzen Isolierband abkleben. Ruhe.

Hilfreich fürs sichere Pilotieren sind indes Apple Carplay und Android Auto. Der erste Schritt, das Handy nicht in die Finger zu nehmen. Das Anschließen gelingt kabellos und schnell. Wer zwei Handys hat, verzichtet auf Apple Carplay, kann beide aber via Bluetooth parallel koppeln und per Schnellbutton umschalten. Ebenso erfreulich: zweistufiger Heckscheibenwischer und beheizte Windschutzscheibe im unteren Bereich der Scheibenwischer-Parkposition. Die Außenspiegel lassen sich per Drehschalter verstellen, ebenso die Laut-

stärke; physische Tasten gibt es für die Innenraumtemperatur links und rechts, Heckscheibenheizung und „Defrost“-Gebläse. So freut man sich mittlerweile über Selbstverständlichkeiten, die in anderen Autos durch virtuelle Lösungen weggespart wurden.

Bei den Antrieben geht Subaru einen eigenen Weg: Boxermotoren. Diese liegen tief unten im Motorraum und sorgen für eine gesunde Gewichtsverteilung. Der neue eBoxer hat im Vergleich zum XV 14-Verbrenner-PS verloren, 136 sind es in Summe. Unterstützt wird der Vierzylinder-Benziner von einem ins Automatikgetriebe integrierten E-Motor (daher der Name eBoxer), der knapp 17 PS und rund 70 Newtonmeter zusätzlich mobilisiert und kurze Strecken im E-Modus ermöglicht. Das Anfahren geht flink von der Hand und jede Beschleunigung unterhalb von 100 km/h ist per se flott. Auf der Autobahn wird es jedoch entweder zäh oder aufgrund der hohen Drehzahlen laut. Die Topspeed von 198 km/h haben wir auch mit Anlauf nicht erreicht.

Bei der Automatik vertraut Subaru weiterhin auf die stufenlose. Die Arbeitsweise ist bekannt und überzeugt nur entspannte Zeitgenossen. Diese werden wider Erwarten nicht mit niedrigen Verbrauchswerten belohnt. Laut WLTP sind es 7,7 Liter. Zum Vergleich: Das schafft ein BMW X4 M35i.

Dem Motor-Getriebe-Set-up kommt das montierte Fahrwerk zugute. Zuerst das, was Subaru-Fans interessiert: 22 Zentimeter Bodenfreiheit.

Das gibt es sonst in der Klasse nicht. Ein stabiler Unterfahrschutz ist inklusive. So gewappnet geht es über die Waldwege – und auch deutlich mehr erschreckt den Crosstrek kaum. Gepaart ist die Bodenfreiheit mit einem komfortablen Fahrwerk und einem tollen Kompromiss aus Komfort und Fahrdynamik sowie -sicherheit. Weniger toll: das Wartungsintervall von 15.000 Kilometern oder einmal im Jahr.

Von den rund eine Million verkauften Subaru im Jahr 2023 wurden in den USA 632.000 Fahrzeuge an „die coolen Leute“ abgesetzt. Deutschland beteiligte sich mit sparsamen 4.600 Einheiten. Dass Subaru Deutschland 2024 nun 2.000 Crosstrek und 5.800 Subaru insgesamt absetzen wird, ist sich Geschäftsführer Volker Dannath ziemlich sicher. Wir übrigens auch, selbst wenn die Flottenzulassungen weiterhin nicht durch die Decke gehen werden; schließlich werden „die Alten“ mehr. *mb*



Ein markantes Äußeres zeichnet den neuen Subaru Crosstrek aus.