



Fotos: Michael Blumenstein

Laut DAT hat der Crosstrek nach drei Jahren und 45.000 Kilometern noch einen Restwert von hohen 57 Prozent.

Nicht nur für 4x4-Fans

Subaru ist eine spezielle Marke – im positiven Sinne. Der neue Crosstrek besitzt sinnvolle, technische Besonderheiten, die aus dem sonstigen Automobil-Einerlei herausstechen.

Zuerst die schlechte Nachricht: Subaru findet in Deutschland kaum statt. 2025 konnte der in Friedberg (Hessen) sitzende Importeur keine 4.000 Autos über die 400 Partner absetzen. Erstaunlich, dass das Geschäft dennoch seit 45 Jahren solide funktioniert.

Den Einstieg in die Subaru-Welt macht der Crosstrek. Seit rund zwei Jahren als solcher auf dem Markt. Mindestens 29.235 Euro werden für den 4,50-Meter-Kompakten in der Basisausstattung „Trend“ fällig. Immer an Bord: 2-Liter-Boxermotor (sanft hybridisiert) mit nicht übertriebenen 136 PS, stufenlosem Automatikgetriebe und permanentem Allradantrieb. Und das Paket ist so fair konfiguriert, dass Sitzheizung, Rückfahrkamera (die verzerrt allerdings), Apple Carplay, in Kurven mitlenkende LED-Scheinwerfer samt Reinigungsanlage, 17-Zoll-Alus und mehr dabei sind. Darüber rangieren der Active für 31.400 Euro (18-Zoll-Alus, elektrische Sitzverstellung), der Comfort für 32.580 Euro (Navi und Lenkradheizung) und der Platinum, unser Testwagen, der bei 34.260 Euro in aufpreisfreiem Rot startet. Unsere Empfehlung steht: Basisversion. Denn am Rest vom Crosstrek ändert sich genau nichts. Nicht nur bleiben Motor, All-

radantrieb und Automatik gleich, auch beim Fahrwerk gibt es keine Optionen. Und genau mit diesem fangen wir an.

Das Grundsetup des Crosstrek ist kommod. Man merkt beim Langsamfahren, dass die Abstimmung des 1,6-Tonnen-Kompakten verbindlich ist, aber keineswegs unkomfortabel. Wer aus der Stadt rausfährt, empfindet die Feder-Dämpfer-Einheit vermutlich als gelungenen Kompromiss aus feinem Ansprechverhalten und akzeptablem Nachschwingen bei langen Bodenwellen, gepaart mit gerin-

ger Wankneigung. Was bei einer Bodenfreiheit von 22 Zentimetern nicht die Regel ist. Zum Vergleich: Ein VW Tiguan hat 20 Zentimeter, ein Mercedes GLB 18 cm, Nissan Qashqai 18 cm und der staksig wirkende Dacia Bigster hat mit rund 23 Zentimetern kaum mehr Luft unter dem Differenzial. Die Bodenfreiheit ist oft der begrenzende Faktor beim Geländefahren.

Zur Hilfe kommt dem Crosstrek einer der besten Allradantriebe, die es im Automobilbau gibt. Subaru kennt sich beim 4x4-Antrieb sehr gut aus und hat vermutlich mit die meisten



Der beim Crosstrek schwimmt die Segment-Definition.



1 Das Cockpit ist klassisch und daher vergleichsweise einfach zu bedienen. **2** Fast museumsreif sind die Wippschalter für die Sitzheizung – und sie lassen sich ohne Blickkontakt drücken. **3** Eines der letzten Autos mit Analogtacho – perfekt ablesbar. **4** Auch beim Schalthebel bleibt alles „wie früher“ und damit einfach. Im Touchscreen lassen sich die Kacheln nach belieben sortieren. **5** Die Sitzposition ist komfortabel, wengleich die Lordose stets etwas „drückt“. **6** Auf der Rückbank haben Langbeiner einen angenehmen Kniewinkel. **7** In den Kofferraum gehen in Normalstellung nur 315 Liter.

vierradangetriebenen Fahrzeuge im Markt – seit 1972. Subaru produziert für den US-Markt in Indiana und ist dort auch deswegen eine Bestseller-Marke mit knapp 670.000 (2024) verkauften Fahrzeugen.

Subaru-Spezialität: Alle Verbrenner arbeiten derzeit nach dem Boxerprinzip. Der flache Motor, in dem jeweils zwei Zylinder gegenüberliegend arbeiten, hat dadurch einen tiefen Einbauort – hilfreich für die Gewichtsverteilung und zum Anbinden des permanenten Allradantriebs. Sind Antriebswellen aufgrund einer nicht mitigen Einbaulage oft unterschiedlich lang, ist das beim Crosstrek nicht der Fall. Das wiederum hat Vorteile beim Fahren im „Gelände“ und bei sportlicher Fahrweise. Letztere legen wohl die wenigsten Crosstrek-Piloten an den Tag – denn der Wagen entspannt.

Eine Kardanwelle bringt die Antriebskraft ständig nach hinten (im

Normalfall 40 Prozent). Vorteil des permanenten Allrads: Schlupf an einem Rad oder einer Achse kennt der Crosstrek nicht. Notfalls wird aktiv die Kraft auf ein Rad geleitet. Das ist der große Unterschied zu den meisten anderen 4WD-Systemen. Verschiedene Fahrmodi sollen zudem für den jeweiligen Untergrund optimiert sein und den Crosstrek in die Liga echter Geländewagen hieven.

Wir halten uns auf der Straße auf und freuen uns auch hier über einen sauberen Antrieb und eine ebenso abgestimmte Lenkung, die zu den akkuratesten in der Kompaktklasse zählen darf. Hier macht Autofahren noch Spaß. Hinzu kommt eine gelungene Abstimmung der Bremsanlage, die immerhin mit 316-Millimeter-Scheiben an der Vorderachse zuverlässig und mit gutem Druckpunkt verzögert.

Nach wie vor sehr gewöhnungsbedürftig ist das stufenlose Automatik-

getriebe. Noch immer jault der Boxermotor laut auf, wenn man notwendigerweise flott auf die Autobahn auffährt – was trotz der kombinierten „nur“ 150 PS Motorleistung spielend gelingt. Dabei ist der Vierzylinder eigentlich sehr laufruhig, was man auch direkt nach dem Einpendeln auf die Autobahn-Richtgeschwindigkeit vernimmt. Lauter werden fortan die Windgeräusche. Zu den leisen Fahrzeugen gehört der Subaru Crosstrek ab Tempo 140 definitiv nicht. Das stört aber auch nur in Deutschland und hier ungefähr 14 Crosstrek-Fahrer. In allen anderen Ländern schränkt das Tempolimit (offiziell) diese Erfahrung ein und wie erwähnt: Crosstrek bedeutet meist Entschleunigung.

Egal jedoch, wie zurückhaltend man mit dem Gaspedal umgeht. Jeder merkt schnell, dass die Kombination aus 48-Liter-Tankvolumen und hohem Verbrauch ungünstige Reichwei-



4,50 Meter vom Scheitel bis zur Sohle.



Der Crosstrek ergibt in speziellen Flotten Sinn.

ten ergibt. Schon der Normverbrauch von 7,7 Litern ist alles andere als niedrig. Zum Vergleich: Ein BMW X1 mit 218 PS und Allradantrieb landet beim WLTP-Wert exakt einen Liter drunter. Und ein Dacia Duster 4x4 mit 150 PS benötigt angeblich nur 5,9 Liter. Beim Subaru kann alles unter dem WLTP-Verbrauch als Erfolg angesehen werden. Gut acht Liter sind in der Realität aber wahrscheinlich.

Autobahnetappen (mit 130) quittiert der Boxer mit einer hohen Neun. Das ist der Wermutstropfen. Ach ja, fast vergessen, da man kaum etwas davon mitbekommt: e-Boxer steht auf dem Crosstrek und ein 118-Volt-Hybridssystem (und 0,6-kWh-Akku) ist drin. Ab und an rollt der Crosstrek tatsächlich elektrisch (EV steht dann im Kombiinstrument) – ab und an.

Subaru Crosstrek e-Boxer Platinum

- Testwagenpreis: 34.941 €
- B4/1.995 ccm | 100 kW/136 PS
- 182 Nm bei 4.000 | E-Motor:
- Permanentmagnet-Synchronmotor | 12,3 kW/16,7 PS | 66 Nm
- Stufenlose Automatik (CVT)
- 10,8 s | 198 km/h
- WLTP: 7,7 S | 174 g/km
- Maße: 4.495 x 1.800 x 1.600 mm
- Kofferraum: 315–1.297 Liter
- Service: 1 Jahr/15.000 km
- Garantie: 5 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kommen wir ins Interieur. Die Sitzposition taugt vermutlich den meisten Insassen. Allerdings ist das Stützpolster in der Lordose auch im deaktivierten Zustand markant. Zudem wäre etwas mehr Seitenhalt wünschenswert. Das Lenkrad ist weit verstellbar und gibt einen guten Blick auf die – Achtung – Analoginstrumente frei. Wie schön analoge Rundinstrumente aussehen und wie gut sie sich ablesen lassen, beweist der Subaru Crosstrek als eines der ganz wenigen Fahrzeuge anno 2026. Ein Rändelrad links über dem Knie verstellt die Helligkeit auf Daumendreh. Mittig im Kombiinstrument sitzt der Bordcomputer, auf dem man per Daumenwippe im Lenkrad alle nötigen Infos durchblättern kann.

Fantastisch gelöst haben die Japaner auch die Sache mit dem (spiegelnden) Hochkant-Touch-Display. Ein paar echte Stationstasten für Lautstärke, „Musiksuche“, Temperatur, Heckscheibenheizung und Defrost sowie Warnblinkanlage findet man sofort. Alle anderen Funktionen befinden sich auf dem Touch-Display und deren Icons können nach Belieben, wie im Handy, selbst angeordnet werden. Die Assistenten lassen sich leidlich sinnvoll deaktivieren – allerdings ohne Kurzbefehle. Oben und unten im Display gibt es fixierte Felder und berührungsempfindliche Symbole, dazwischen kann Apple Carplay oder Android Auto laufen. Apple Carplay ist die einzige Lösung, über die Sprachbedienung (Siri) zum Erfolg bei den (iPhone-)Apps zu kommen. Das haus-eigene Sprachsystem spuckt nahezu nichts aus. Es sei verziehen.

Eine ganze Etage tiefer findet man den Knüppel zum Bedienen des CVT. Und der rastet zuverlässig in der gewünschten Fahrstufe ein. Alles, ohne

Hingucken und doppelten Check. Ebenfalls in der Mittelkonsole befinden sich die Wippschalter für die Sitzheizung. Genial einfach, blind bedienbar. Auf der anderen Seite der Konsole sitzen die Taste für die elektrische Feststellbremse und eine mit Kame-rasymbol. Wer dort draufdrückt, bekommt alsbald das Bild auf den Bereich vor dem Crosstrek. Das ist beim „Geländefahren“ sinnvoll und ohne im Menü suchen zu müssen ultraschnell aktivierbar.

Gute Übersicht

Im Gelände wie auf der Straße hilft gleichermaßen eine gute Übersicht. Und die hat der Crosstrek, zumindest nach (schräg) vorn, da die Spiegel auf der Türschulter montiert sind und man an der vergleichsweise dünnen A-Säule vorbeischaun kann. Beim Blick nach hinten helfen die versenk-baren Fond-Kopfstützen. Die C-Säule ist aber auch hier (zu) breit. In den Kofferraum passen nur 315 Liter Gepäck, die an zwei massiven Verzurrha-ken befestigt werden könnten. Wird die Rückbank umgelegt, auf der sonst zwei Erwachsene mit angenehmen Kniewinkel und genug Platz sitzen können, ergibt sich eine ebene Lade-fläche mit bis zu 1.300 Litern.

So ist der Subaru Crosstrek eine echte Empfehlung für alle, die oft Allradantrieb benötigen und sich über einen gefühlt „unbezwingbaren“ freuen. Gratis gibt es stets den lauf-ruhigen, aber trinkfesten Boxermotor, der aufgrund des stufenlosen Automatik-getriebes lauter erscheint, als er ist.

Nicht mehr zeitgemäß ist das War-tungsintervall, das jedes Jahr oder alle 15.000 Kilometer fällig wird. Aber: Ein Vielfahrerauto ist der Crosstrek eh nicht. mb