

Vergleich

Familienkombis mit Kat: Opel Kadett Caravan, Peugeot 305 GTX Injection Break, VW Passat Variant



Opel Kadett Caravan 1.8i GLS Mit sparsamem 75-PS-Kat-Motor kostet der Kadett mit dem großen Gepäckabteil 22 810 Mark. Seine maximale Zuladung beträgt 529 kg

Peugeot 305 GTX Injection Break Der flotte Franzose mit 98-PS-Motor kostet inklusive Kat 26 210 Mark, ist der Teuerste des Vergleichs und darf mit 500 kg beladen werden

VW Passat Variant 23 855 Mark kostet der erfolgreiche Kombi mit 90-PS-Maschine inklusive Katalysator. Mit 490 kg Zuladung darf er am wenigsten schleppen

Fünf Reisebegleiter: preis



Peugeot 305 Break, VW Passat Variant, Renault 21 Nevada, Subaru Station



Renault 21 Nevada GTS Die französische Kombi-Limousine kostet mit 94-PS-Kat-Motor 24 500 Mark. Der Nevada hat die höchste Zulade-Kapazität: Er darf maximal 552 kg zuladen



Subaru Station 4WD 1.8 DL Mit 1,8-Liter-Kat-Motor (98 PS) kostet der japanische Kombi 25 950 Mark. Zuladung: 550 kg. Er verfügt über einen zuschaltbaren Allradantrieb

Reisezeit ist Kombi-Zeit: Auto Bild untersuchte fünf praktische Familienautos mit viel Platz. Da muß kein Koffer zu Hause bleiben. Sie kosten um 25 000 Mark und fahren mit umweltfreundlichem Kat-Motor

wert und mit Katalysator



Vergleich Kombis der Vernunft



Die Slalomfahrt um die Pylonen herum beweist: Der Opel Kadett Caravan GLS ist auf Komfort ausgelegt. Schwere Lasten mag er nicht. Mit 480 Kilogramm beladen, hängt er mit dem Heck fast auf der Straße.



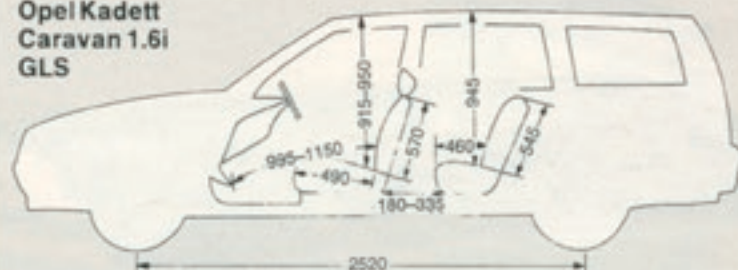
Die Armaturen und Instrumente des Kadett Caravan sind aufgeräumt und übersichtlich. Das Lenkrad (rechts) ist in der Höhe verstellbar.



Die Caravan-Rückbanklehne ist in der Mitte geteilt. Im Innenraum herrscht eine angenehme Atmosphäre. Die Vorder- und Hinterräder sind gut ausgeformt.



Opel Kadett Caravan 1.6i GLS



Länge: 4228, Breite: 1666, Höhe: 1430 mm; Innenbreite vorne: 1345, Innenbreite hinten: 1360 mm

Kofferraumvolumen bei nicht umgeklappter Rückbank bis Fensterkante: 470 l, bei umgeklappter Rückbank bis Dach: 1520 l

Höchstgeschw.	168 km/h
0-100 km/h	13,9 Sekunden
60-100 km/h ①	14,2/21,7 Sek.
Testverbrauch	7,7 l/100 km N bl'fr.
Gewicht	931 Kilogramm
Zuladung	529 Kilogramm
Anhängelast ②	1000 Kilogramm
Inn'geräusch ③	70 dB (A)
Steuer	58 Monate befreit
Versicherung	1008 Mark
Inspektion	250 bis 300 Mark
Grundpreis	22 810 Mark

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, eine oberliegende Nockenwelle, geregelter Kat, Hubraum 1598 ccm, Bohrung x Hub 79 x 81,5 mm, Verdichtung 8,6:1, Leistung 55 kW (75 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 121 Nm bei 3400/min, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung vorn, McPherson-Federbeine, Stabi, Verbundlenkerachse hinten, Spurweite vorn/hinten 1400/1406 mm, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 175/70 R 13 T, Tank 50 l

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang.

Die Auto Bild-Testfamilie entsprach sicher nicht ganz der Norm: Jedes der vier Familienmitglieder wog 75 Kilogramm. Und jedes von ihnen hatte 45 Kilo

Von Horst Vieselmann

Gepäck dabei. Da war also fast eine halbe Tonne unterwegs. Aber Urlaubsreisende mit Familie wissen, wie schnell das zusammenkommt. Die so für die große Reise gerüstete Testfamilie war

mit fünf Vernunft-Kombis (Preise um 25 000 Mark) unterwegs: Opel Caravan 1.6i GLS; Peugeot 305 GTX Break, Renault 21 Nevada GTS, Subaru Station 4WD 1.8 DL und VW Passat Variant. Alle mit umweltfreundlichem Kat-Motor.

Nur: Im Gepäckteil waren keine Reiseutensilien verstaut, sondern 180 Kilo Sand. Und die Fahrt ging auch nicht über die kurvenreiche Küstenstraße des Lago Maggiore: Sie ging um Pylonen herum.

Sinn der Übung: Auto Bild wollte wissen, wie sich die Kombis im beladenen Zustand fahren. Wie sie sich verhalten, wenn die vierköpfige Familie in den Sommerurlaub fährt.

Der Kadett war viel zu schwer

Mit den 480 Kilo, die Auto Bild den fünf Test-Kandidaten aufbürdete, war die Kapazität der Kombis fast ausgeschöpft.

Beim Passat liegt das Limit bei 490 Kilo. Der Opel darf offiziell 529 Kilo tragen. Beim Renault Nevada sind's 552 Kilo. Der Opel Kadett Caravan sorgte schon vor der Test-Reise für eine unliebsame Überraschung: Im Fahrzeugschein steht das Leergewicht mit 931 Kilo. Die Waage des TÜV Hamburg wies 1020 Kilo aus, also rund 90 Kilo mehr als angegeben. Dabei handelte es sich um einen ganz normalen Caravan in der GLS-Ausführung.

Rein rechnerisch reduziert sich damit die Zuladekapazität: Nicht mehr 529 Kilo sind es, sondern nur noch 440. Das würde bedeuten: Die Auto Bild-Testfamilie dürfte mit dem Norm-Gepäck nicht auf Reise gehen.

Aber nicht nur der Opel war schwerer als angegeben: Der Renault Nevada wog ebenfalls fast 80 Kilo mehr. Und auch der Passat hatte 30 Kilo Übergewicht.

Weiter auf Seite 10



Die vierköpfige Testfamilie samt Gepäck unterwegs: Der flinke 305 Break zeigt sich von der Last unbeeindruckt. Er bleibt gut beherrschbar.



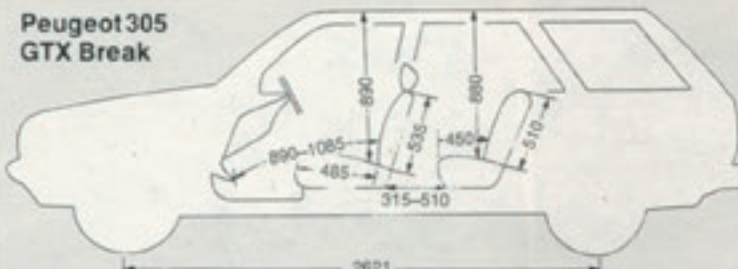
Das Cockpit des 305 stammt aus dem Erfolgsmodell 205. Der Vierzylinder leistet mit geregelter Kat 98 PS, schafft damit rund 180 km/h.



Trotz seiner geringen Ausmaße bietet der Break ordentlich Stauraum. Die Sitzausformung der Rückbank zeigt: Er ist ein Viersitzer.



Peugeot 305 GTX Break



Länge: 4283, Breite: 1636, Höhe: 1428 mm; Innenbreite vorne: 1360, Innenbreite hinten: 1350 mm

Kofferraumvolumen (Kugelmessung) bei nicht umgeklappter Rückbank bis Fensterkante: 764 l, bei umgeklappter Rückbank bis Dach: 1510 l

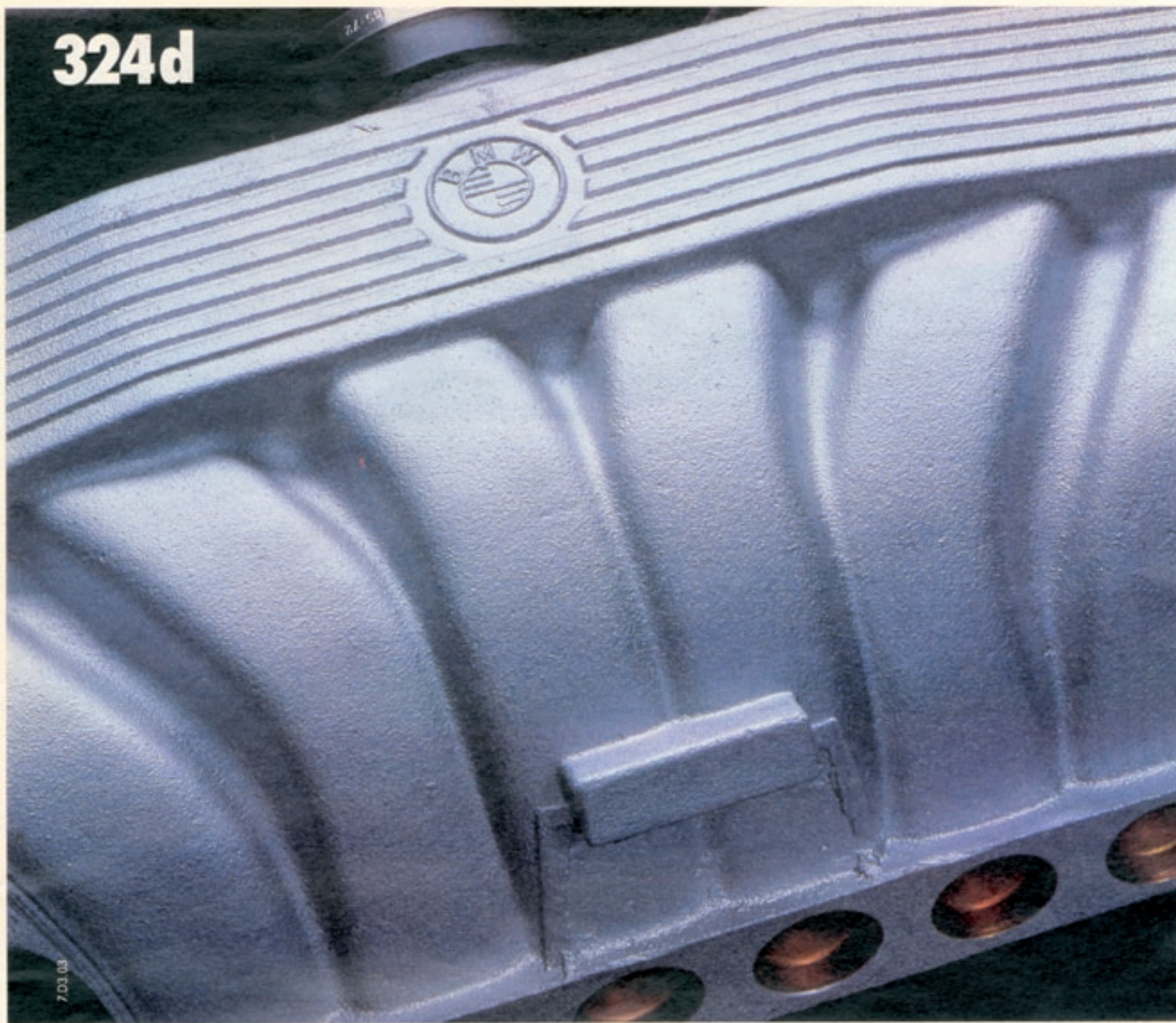
Höchstgeschw.	179 km/h
0-100 km/h	10,1 Sekunden
60-100 km/h ①	10,0/13,7 Sek.
Testverbrauch	9,8 l/100 km N bl'fr.
Gewicht	1040 Kilogramm
Zuladung	500 Kilogramm
Anhängelast ②	1050 Kilogramm
Inn'geräusch ③	71 dB (A)
Steuer	48 Monate befreit
Versicherung	1136,10 Mark
Inspektion	200 bis 350 Mark
Grundpreis	26 210 Mark

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, eine oberliegende Nockenwelle, geregelter Kat, Hubraum 1905 ccm, Bohrung x Hub 83 x 88 mm, Verdichtung 8,4:1, Leistung 72 kW (98 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 3000/min, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung vorn und hinten, McPherson-Federbeine vorn, Stabi, Schraubenfedern hinten, Stabi, Spurweite vo./hi. 1420/1349 mm, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 165/70 R 14 H, Tank 50 l

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang.

324d



Es ist gut, wenn ein Diesel die Kraft von 6 Zylindern hat.

Erst ein Reihen-6-Zylinder-Triebwerk garantiert souveräne Kraftentfaltung und Laufkultur, auch bei einem Diesel. Der BMW 324d beweist, daß die 6-Zylinder-Erfahrung von BMW den Dieselantrieb mit all seinen bekannten Vorteilen auf ein neues Niveau gehoben hat.

Deutlichstes Beispiel: die

Leistungsentwicklung. Hier läßt der 324d die trägen „Arbeitsdiesel“ der Vergangenheit weit hinter sich. Sein Reihen-6-Zylinder-Triebwerk entwickelt schon bei 1200/min ein Drehmoment, wie es andere Diesel dieser Klasse oft erst bei 3000/min entwickeln. So kann der 324d durchzugsstark über den gesamten

Drehzahlbereich beschleunigen.

Darüber hinaus besitzt er ein technisches Novum, das die 6-Zylinder-Laufruhe nochmals steigert: das innovative Zweimassen-Schwungrad.

Es „schluckt“ die zwischen Motor und Schaltgetriebe entstehenden natürlichen Vibrationen und verhindert damit Dröhnfrequenzen der Karosserie.

So wird der 324d zu einem betont leisen Dieselfahrzeug mit beruhigenden Sicherheitsreserven. Einem Diesel mit der Kraft eines BMW Reihen-6-Zylinder-Triebwerks.

BMW 324d.
Kauf, Finanzierung
oder Leasing –
Ihr BMW Händler ist
der richtige Partner.

BMW in Btx • 20900 •



**Freude
am
Fahren**

Vergleich Kombis der Vernunft



Vollbeladen mit 480 Kilogramm, ist der Passat im Grenzbereich mit Vorsicht zu genießen. Er bricht dann leicht hinten aus



Im Passat-Cockpit geht's geordnet zu. Die Dachreling erfüllt allenfalls optische Zwecke. Niemand wird dort Gepäck verstauen



Man sitzt vorn sehr tief im Passat, doch recht komfortabel. Auch im Gepäck-Abteil (rechts) ist der Variant wohlich ausgekleidet



Technische Daten

Höchstgeschw.	172 km/h
0-100 km/h	12,4 Sekunden
60-100 km/h ①	14,8/22,1 Sek.
Testverbrauch	9,1 l/100 km N bl/fr.
Gewicht	1030 Kilogramm
Zuladung	490 Kilogramm
Anhängelast ②	1200 Kilogramm
Inn'geräusch ③	69 dB (A)
Steuer	51 Monate befreit
Versicherung	1089,90 Mark
Inspektion	200 bis 250 Mark
Grundpreis	23 855 Mark

Vierzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenw., geregelter Kat, Hubraum 1781 ccm, Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, Verdichtung 9:1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 137 Nm bei 3250/min, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung vorn, Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabi, Verbundlenkerachse hi., Spurweite vorn/hinten 1414/1422 mm, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 185/70 R 13 S, Tank 60 Liter

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang.

Beim Subaru waren's fünf Kilo. Nur der Peugeot Break blieb aufs Pfund genau beim angegebenen Wert. Die Leergewichte wurden übrigens mit randvollem Tank gemessen.

Genaugenommen waren Opel Caravan, Passat Variant und Renault Nevada mit den 480 Kilo schlicht überladen. Auto Bild hielt sich aber an die im Kfz-Schein angegebenen Werte. Denn eigentlich sollte man sich darauf verlassen können.

Daß dem Kadett das ihm aufgebürdete Gewicht nicht behagt, sieht man ihm schon an: Die Front in der Luft, das Heck tief eingetaucht. Nicht anders beim Passat Variant: Die Abstimmung der Federelemente ist zu weich - zumindest unter dieser Last.

Das Passat-Heck wollte ausbrechen

Renault Nevada, Peugeot Break und Subaru lassen sich

weniger anmerken: Ihre Karosserien liegen zwar tiefer, bleiben insgesamt aber fast waagrecht. Der Passat war schließlich der einzige, der beim Fahren zwischen den Pylonen frech mit dem Heck ausschwenken wollte. Die anderen blieben - von der abenteuerlichen Seitenneigung des Kadett Caravan einmal abgesehen - weitgehend unbeeindruckt von ihrer Last. Da gab's kein Schieben über die Vorderräder, auch drängte keiner übermä-

ßig mit dem Heck nach außen.

Ein weiteres Kriterium für Vernunft-Kombis ist die Laderaumkapazität. Bis auf den Subaru verfügen alle über eine geteilt umlegbare Rückbank. Wer zu dritt unterwegs ist und viel Gepäck dabei hat, weiß das zu schätzen. Der Japaner, als einziger mit Allradantrieb ausgestattet, verfügt dafür aber über das größtmögliche Ladevolumen: 1740 Liter Fassungsvermögen sind es bei umgelegter Bank. Der Re-

nault Nevada hält da noch einigermassen mit: 1710 Liter. Passat, Peugeot und Kadett fassen um 1500 Liter. Für die ausgedehnte Reisealleman genügt.

Betrachtet man beim Subaru Station die Innenauskleidung, dann erkennt man den Zweck des Japaners: Er ist das Arbeitstier. Nüchtern, mit billigem und wellig verklebtem Kunststoff ausgekleidet, kommt in ihm kein Gefühl der

Weiter auf Seite 12



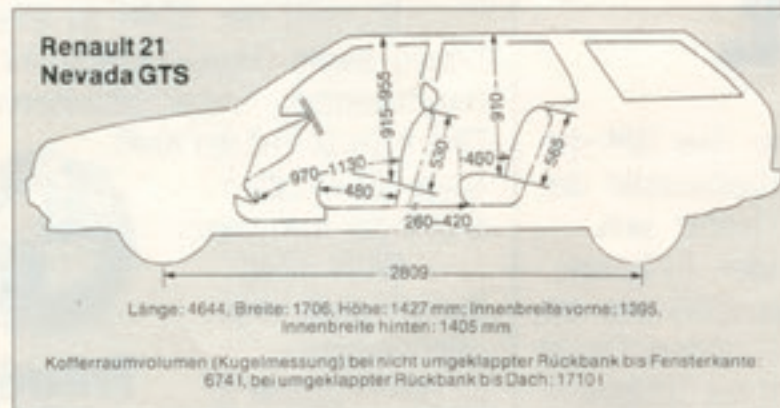
Der Renault 21 Nevada machte bei den Fahrtests stets eine gute Figur. Mit 480 Kilogramm beladen, fährt er sich kaum schlechter als unbeladen. Der Fahrkomfort ist dennoch befriedigend. Außerdem bietet der Franzose viel Platz - auch für fünf Personen



Das Cockpit des Renault ist gewöhnungsbedürftig: Nicht alles liegt sofort im Griff. Der Vierzylinder-Kat-Motor ist sehr kultiviert



Die vorderen Sessels des Nevada sind außerordentlich bequem. Der Laderaum ist freundlich ausgekleidet und bietet reichlich Platz



Höchstgeschw.	179 km/h
0-100 km/h	12,0 Sekunden
60-100 km/h ①	11,4/17,4 Sek.
Testverbrauch	10,1 l/100 km N bl/fr.
Gewicht	1023 Kilogramm
Zuladung	552 Kilogramm
Anhängelast ②	1060 Kilogramm
Inn'geräusch ③	71 dB (A)
Steuer	51 Monate befreit
Versicherung	1136,10 Mark
Inspektion	220 bis 300 Mark
Grundpreis	24 500 Mark

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, geregelter Kat, Hubraum 1721 ccm, Bohrung x Hub 81 x 83,5 mm, Verd. 9,5:1, Leistung 69 kW (94 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 3000/min, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelaufhängung vorn, McPherson-Federb., Dreiecksquerlenker, Stabi, Verbundlenkerachse hinten, Drehstabfederung, Spurweite vorn/hinten, 1429/1406 mm, Scheibenbremsen vorn, Trommelbr. hinten, Reifen 175/65 R 14 H, Tank 66 l

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang.

Das Rennsport-Ereignis des Jahres: Großer Mobil 1 Preis von Deutschland, Hockenheim, 26. Juli '87.



Formel für Erfolg.

Unter Formel-1-Belastungen erweist sich Mobil 1 Rally SHC als der führende Hochleistungs-Schmierstoff. Bei extremen Temperaturen und Drehzahlen wird deutlich, wie groß sein technologischer Vorsprung ist. Beispiel 1986. Mit neun Grand-Prix-Siegen erringt das Williams-Honda-Team unangefochten die Markenwelt-

meisterschaft. Dabei garantiert das vollsynthetische Mobil 1 Rally SHC, was auch für den normalen Fahralltag entscheidend ist: Schmierversicherheit für ein langes Motorleben.

Mobil 1 Rally SHC und andere Mobil Qualitätsprodukte führen gute Fachwerkstätten und Aral-Tankstellen.

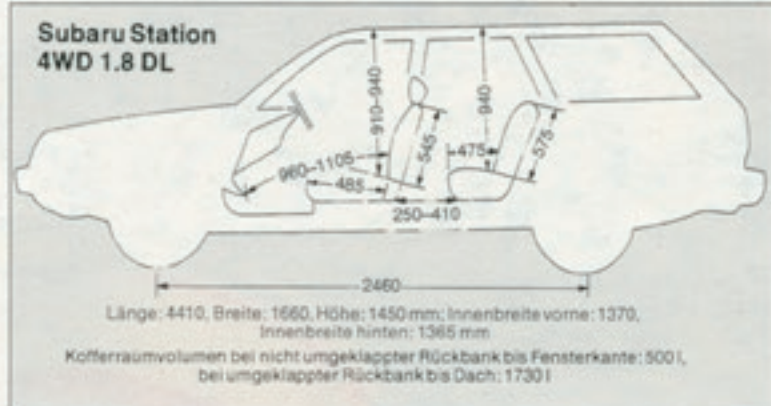
Mobil 1 Rally SHC.



Vergleich Kombis der Vernunft



Das Fahrverhalten des Subaru Station ist neutral. Auch mit Beladung läßt er sich leicht kontrollieren. Er hat das größte Fassungsvermögen



Die Bedienung des Japan-Kombis ist spielend einfach. Der Station verfügt über einen zuschaltbaren Heckantrieb (rechts)



Behaglich ist es im Subaru-Innenraum nicht. Die Auskleidung ist lederlich verklebt, die Rückbank nicht geteilt umlegbar



Höchstgeschw.	165 km/h
0-100 km/h	13,6 Sekunden
60-100 km/h ①	12,8/16,8 Sek.
Testverbrauch	11,1 l/100 km S bl/fr.
Gewicht	1125 Kilogramm
Zuladung	550 Kilogramm
Anhängelast ②	1500 Kilogramm
Inn'geräusch ③	73 dB (A)
Steuer	51 Monate befreit
Versicherung	1136,10 Mark
Inspektion	250 bis 350 Mark
Grundpreis	25 950 Mark

Technische Daten

Vierzylinder-Boxermotor, eine obliegende Nockenw. pro Zylinderreihe, geregelter Kat., Hubraum 1781 ccm, Bohrung x Hub 92 x 67 mm, Verd. 9,5:1, Leistung 72 kW (98 PS) bei 5600/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 2800/min, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, zuschaltbarer Heckantr., Einzradauflagerung vo. und hi., McPherson-Federbeine vorn, Querlenker, Stabi, Federb. hi., Spurw. vo./hi. 1410/1425 mm, Scheibenbr. vo., Trommelbr. hi., Reifen 175/70 R 13 H, Tank 60 l

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast getrennt, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

Behaglichkeit auf. Ganz im Gegenteil dazu die Innenräume des Nevada und Passat: Wohnliche Teppichauskleidung auch hinter der Rückbank. Allerdings ist der Einstieg ins hintere Passat-Abteil unbequem. Erwachsene müssen sich winden.

Wohnliche Atmosphäre auch im Peugeot und Opel. Obwohl: Beide Kombis sind in der Praxis nicht mehr als Viersitzer, auch wenn sie für fünf Personen zugelassen sind. Als einziger bietet

der 305 Break freien Zugang zum hinteren Gepäckabteil: Die Heckklappe läßt sich so weit öffnen, daß auch 1,85 Meter große Personen sich an ihr nicht den Kopf stoßen. Den Opel Caravan müssen große Leute gebückt beladen.

Die glatte Ladefläche des Kadett Caravan erleichtert aber den Transport sperriger Güter. Zwar ist der Laderaum des Passat an der Türöffnung insgesamt breiter, aber da stören in Höhe der Rücksitzlehne die beiden großen

Federbeindome. Beim Peugeot sind dagegen nur noch ganz schmale Ansätze von Radkästen zusehen.

Die Deutschen sind Freizeit-Kombis

VW Passat Variant und Opel Kadett Caravan gewinnen an Sympathie, wenn es um den Fahrkomfort bei normaler Besatzung geht, also ohne schweres Urlaubsgepäck und ohne die fast

volljährigen Kinder hintendrin. Beide zählen also eher zu der Sorte „Freizeit-Kombi“. Die beiden Franzosen, Peugeot und Renault, sind in puncto Solidität nicht auf der Höhe der deutschen Konkurrenz. Auch in der Bedienung sind sie etwas gewöhnungsbedürftiger. Insgesamt aber bieten sie ein breiteres Spektrum an Einsatzmöglichkeiten – eben weil sie über ausgewogenere Fahreigenschaften verfügen.

Der Subaru Station 4WD 1.8 DL spielt in diesem Quintett eine gesonderte Rolle: Der lieblos gestaltete und teils nachlässig verarbeitete Innenraum sowie seine auf Arbeitseinsatz getrimmte Ausstattung machen ihn zum reinen Nutzfahrzeug. Den Charme eines Renault Nevada, die Solidität des Passat, die Spritzigkeit des 305 Break und die Ausgereiftheit des Kadett Caravan kann der japanische Allrad-Kombi nicht bieten.

Die Stärken und Schwächen der Kombis



Renault 21 Nevada GTS

Komfortabel, geräumig und praktisch – diese drei Attribute zeichnen den Nevada aus. Auch mit fünf Personen läßt sich's bequem reisen. Der Laderaum ist

in dieser Klasse einer der größten. Die Fahreigenschaften verändern sich auch unter voller Last nicht wesentlich – der Renault läßt sich also stets gut kontrollieren. Im Innenraum geht's sehr wohlisch zu. An Schalter und Arma-

turen muß man sich erst ein wenig gewöhnen. Der Motor ist sehr kräftig, neigt aber zu recht ordentlichem Spritkonsum. Die Verarbeitung ist eher befriedigend als gut. Trotzdem: viel Auto fürs Geld.



VW Passat Variant

Wie der Opel Caravan ist der Passat auch ein typischer „Freizeit-Kombi“. Also nichts für den schweren Arbeitseinsatz. Der Fahrkomfort ist bei geringer Bela-

dung sehr gut. Wird ihm zuviel aufgebürdet, reagiert er empfindlich. An der Verarbeitung des Passat gibt's nichts auszusetzen. Fahrgastraum und Laderaum sind geschmackvoll ausgekleidet. Über viel Platz verfügen die hinteren

Insassen allerdings nicht. Der Motor arbeitet in unteren Drehzahlbereichen leise, oben herum wird er brummig. Der Kat-Motor benötigt Normalbleifrei und ist mit 9,1 Liter Testverbrauch auch recht sparsam.



Opel Kadett Caravan GLS

Der Kadett Caravan ist kein Kombi, der zum Arbeitseinsatz degradiert werden sollte. Dafür ist er etwas zu fein und nicht robust genug. Er ist einer von der Sorte

„Freizeit-Kombis“: Er bietet viel Platz, mag aber nicht bis zum Stehkragen vollgepackt werden. Obwohl als Fünfsitzer zugelassen, bietet er auf der hinteren Bank gerade zwei Erwachsenen Platz. Aber die Sitzposition ist für große Perso-

nen auf langen Touren alles andere als bequem. Der Kat-Motor mit 75 PS hat ein befriedigendes Temperament. Er läuft kultiviert und ist äußerst sparsam. Im Testmittel flossen gerade 7,7 Liter Normalbleifrei durch die Einspritzanlage.



Peugeot 305 GTX Break

Der wendige Franzose ist die eigentliche Überraschung des Vergleichs: Er ist zwar praktisch auch nur ein Viersitzer, bietet diesen vier Personen aber insge-

samt guten Sitzkomfort – trotz seiner geringen Ausmaße. Die Ladefläche ist geräumig und glattflächig. Der 85-PS-Kat-Motor geht richtig kernig zur Sache. Das Fahrwerk ist komfortabel und bleibt auch unter Beladung leicht zu kontrollie-

ren. Der Peugeot verfügt über eine Lichtweitenverstellung (sehr wichtig bei Kombis) und über elektrische Fensterheber. Er ist darüber hinaus sehr übersichtlich. Die Verarbeitung könnte insgesamt aber besser sein.



Subaru Station 4WD 1.8 DL

Der japanische Allradkombi erweckt zwiespältige Gefühle: Einerseits erfreut er durch seine problemlose, robuste Technik. Auch am Fahrverhalten gibt's

nichts Wesentliches auszusetzen: Er bleibt selbst unter voller Beladung neutral und gut beherrschbar. Andererseits aber hinterläßt er einen sehr schlechten Eindruck in puncto Liebe zum Detail: Die Plastikauskleidung des Innenraums

wirkt wie nachträglich hineingeklebt. Und der Laderaum des Japaners verbreitet den Charme eines Kohlenkellers. Insofern ist der Subaru Station mit seinem Allradantrieb ein reines Arbeitsgerät.