



Subaru XV 2.0D Exclusive

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(108 kW / 147 PS)

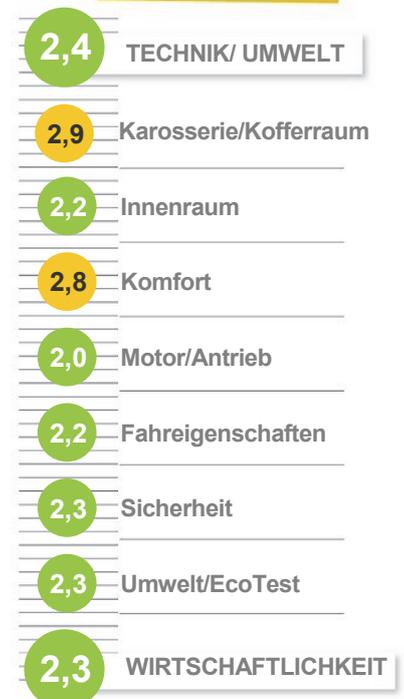
Ab Frühjahr 2012 bereichert ein neues Modell aus dem Hause Subaru die Riege der SUV - der XV. Er wird in drei Ausstattungslinien und mit eben so vielen Motorisierungen angeboten. Subarutypisch verfügt auch der XV über Allradantrieb. Beim Testwagen wird die völlig ausreichende Leistung von maximal 147 PS in einem 2,0-l-Diesel-Boxer generiert, das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm bei 1600 U/min. Vorbildlich ist die Laufkultur des Aggregats, das durch seine vibrationsarme Arbeitsweise besticht. Absolut konträr präsentiert sich hingegen das Fahrwerk: Es ist straff ausgelegt und gibt auch kleine Unebenheiten deutlich in den Innenraum weiter. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu nervösem Schwingen. Angeboten wird die getestete Version Exclusive ab 33.090 Euro. Lediglich die Metallic-/Perleffektlackierung kann noch zusätzlich erworben werden, alles andere ist Serie. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Hyundai ix 35, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai.

+ einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorn, sehr kultivierter Motor, guter Insassenschutz

- unkomfortables Fahrwerk, schlechte Heizung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen meist gleichmäßig und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Weniger schön fallen die Türen auf, da Schweißverbindungen zu sehen sind. Die Abdichtung der Türschweller ist hingegen gut gelungen, es fehlt leider nur ein Kratzschutz für die lackierten Schweller. Der Innenraum weist insgesamt eine recht ordentliche Verarbeitung auf. Verbesserungsbedarf ist jedoch bei den Ledersitzen vorhanden, da das Leder an der Kunststoffverkleidung reibt und Knarrgeräusche erzeugt. Den Innenraum dominieren unterschiedliche Kunststoffe.

⊕ Der Motorraum ist unten verkleidet, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel und verhindert ein schnelles Verschmutzen des Motorraums. An den Kotflügeln und Schwellern sind unlackierte Schutzleisten. Die maximale Zuladung fällt mit 485 kg sehr hoch aus, davon dürfen maximal 80 kg Gepäck auf dem Dach transportiert werden.

⊖ An den Türen sind keine Schutzleisten, so dass diese völlig ungeschützt sind. Auch die Stoßfänger zeigen sich frei von Schutzelementen, allerdings sind diese im unteren Bereich unlackiert - dadurch fallen Bagatellschäden weniger auf. Ein Reserverad ist nicht vorhanden, lediglich ein Reifenreparaturset findet sich im Kofferraum. Der Entriegelungshebel an der Motorhaube ist schlecht zugänglich. Versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff ist möglich, da ein entsprechender Schutz nicht vorhanden ist.

Sicht

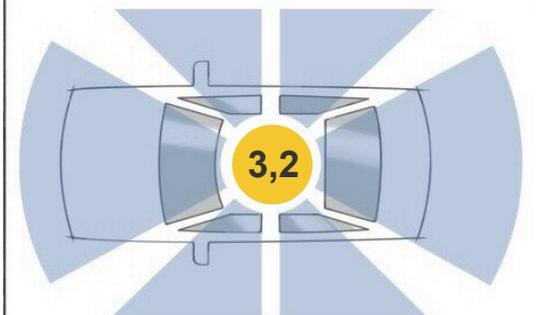
Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Karosserieenden lassen sich recht gut abschätzen, jedoch würden Parksensoren (besonders vorn) das Rangieren deutlich vereinfachen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der XV durchschnittlich ab. Besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Auch der Innenspiegel lässt nur ein befriedigendes Sichtfeld nach hinten zu. Objekte vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden.

⊕ Die hellen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn bei Dunkelheit gut aus. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen wird. Die großen Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld. Der Einparkvorgang wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert.

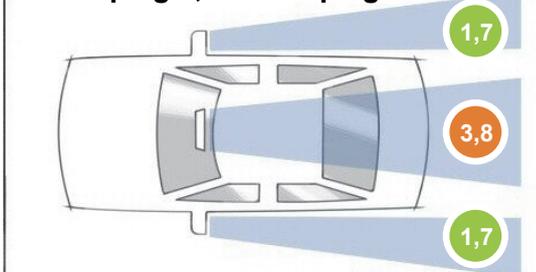


Breite Dachsäulen und die hohe Fensterlinie verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

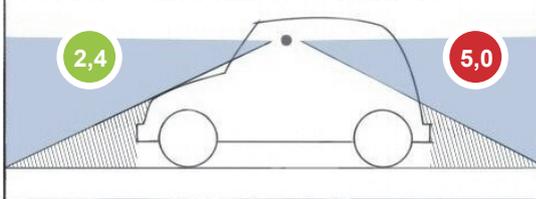
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Durch die hohe Heckpartie lassen sich Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur schwer einsehen. Kurven und Abbiegelicht sind nicht erhältlich. Auch der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nicht automatisch ab. Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

2,8 Ein-/Ausstieg

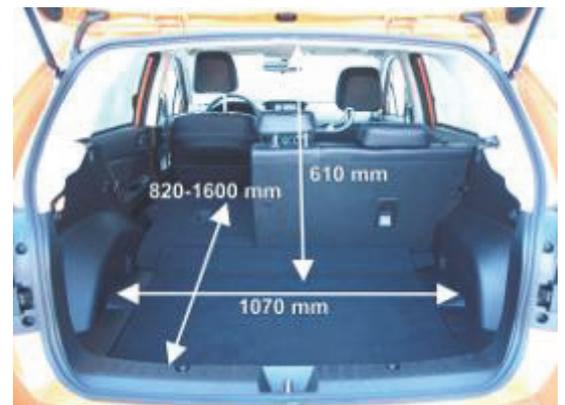
Die breiten Türschweller liegen weit oben, dadurch muss man beim Einsteigen einen größeren Schritt machen. Die Vordersitze zeigen sich gut angeordnet, allerdings gilt es auf den Kopf zu achten, da dieser leicht an der Dachlinie gestoßen werden kann. Hinten ist ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich. Die Rücksitzbank ist in einer angenehmen Höhe positioniert und die Türöffnungen sind groß. Noch besser wäre der Zustiegsbereich, wenn nicht der Radlauf hineinragen würde - dann bliebe auch die Kleidung beim Aussteigen sauber. An Steigungen werden die Türen zufriedenstellend aufgehalten, wobei die hinteren Türbremsen kräftiger sind.

+ Das Fahrzeug lässt sich schlüssellos, durch Sensoren an den vorderen Türgriffen Ent- und Verriegeln. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da der XV sich nur absperren lässt wenn Türen und Kofferraumdeckel geschlossen sind. Es gibt für alle außen sitzenden Passagiere Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich.

3,6 Kofferraum-Volumen*

Im Normalfall fasst das Gepäckteil überschaubare 290 l. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Dann kann der Kofferraum auch über einen recht großen Bereich bis unters Dach beladen werden.



Der Kofferraum mit 290 l Volumen zählt zu den Kleinsten in dieser Fahrzeugklasse.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Öffnen der Klappe gibt es einen mittig angeordneten Taster - betätigt man diesen bei schlechter Witterung, so verschmutzen die Finger. Die Heckklappe muss nachgedrückt werden, damit sie aufschwingt.

+ Die Heckklappe schwingt auf 1,91 m über dem Boden und bietet damit auch großen Personen genügend Platz darunter. Der zweckmäßige Kofferraum wird durch eine lichte Ladeöffnung frei gegeben und ist durch seine verhältnismäßig geringe Tiefe gut zugänglich. Zum Ausladen muss das Ladegut über eine recht niedrige Bordwand von 11 Zentimeter gehoben werden.

⊖ Die äußere Ladekante liegt mit knapp 80 Zentimeter weit oben, dadurch muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden. Nach dem Umklappen der Sitzlehne entsteht eine ungünstige Stufe. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand auch von hinten möglich. Beim Zurückklappen ist jedoch Vorsicht geboten, da sonst die Gurte beschädigt werden können.

Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden verstauen, im Ladeabteil selbst sind keine Ablagen vorhanden. Zur Ladegutsicherung sind Ösen in der Seitenverkleidung angebracht, ein Netz fehlt jedoch.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit des XV präsentiert sich aufgeräumt und ist nicht mit Schaltern überfrachtet. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen (Beifahrerplatz manuell). Dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist rechts neben dem Lenkrad angeordnet und wird etwas von diesem verdeckt. Für Steigungen ist eine Anfahrhilfe vorhanden. Der Lichtschalter ist gut greifbar im Lenkstockhebel angebracht, alternativ kann die Fahrlichtsteuerung auch dem Lichtsensor überlassen werden. Der Nebelleuchtschalter ist am gleichen Hebel positioniert und der Status der Lampen wird im Kombiinstrument angezeigt. Entsprechend dem Fahrerwunsch wird der Scheibenwischer vorn manuell oder auch per Sensor aktiviert. Der Heckwischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, eine Intervall- und Permanentschaltung. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich einwandfrei ablesen. Das zentral in der Mittelkonsole positionierte Display zeigt wichtige Betriebszustände an. Das Klimabedienteil ist in einer guten Höhe positioniert und übersichtlich aufgebaut. Die Bedienung funktioniert nach einer kurzen Eingewöhnung intuitiv. Die Einstellungen werden ebenfalls im zentralen Display angezeigt - das ist anfangs etwas ungewöhnlich. Die Schalter sind recht groß und die Heckscheibenheizung wird zeitgesteuert abgeschaltet. Über der Klimatisierung ist die Radio-Navigations-Einheit angebracht. Die Bedienung erfolgt durch Berührung des Bildschirms. Allerdings sind einige Schaltflächen recht klein geraten, so dass diese zielgenau betätigt werden müssen. Alternativ können Audioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Der Tempomat wird ebenfalls am Lenkrad aktiviert. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut erreichbar. Jedoch besitzt nur das Fahrerfenster eine Ab- und Aufwärtsautomatik, nur diese Taste ist beleuchtet. Die Fenster lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Die beleuchteten Bedienelemente im Lenkrad fallen besonders bei Dunkelheit positiv auf. Leider sind andere Schalter wie Türentriegelung oder Schiebedach unbeleuchtet. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter elektrisch einstellen und anklappen. Insgesamt kann der XV bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung bedient werden. Das Handschuhfach weist eine zufriedenstellende Größe auf, darüber hinaus sind vorn einige Ablagefächer vorhanden. Hinten sind wenig Ablagemöglichkeiten: nur eine Lehnentasche auf der Beifahrerseite und Fächer (inkl. Flaschenhalter) in den Türverkleidungen.

⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Leider ist das Handschuhfach nur bei eingeschalteter Zündung schwach beleuchtet.



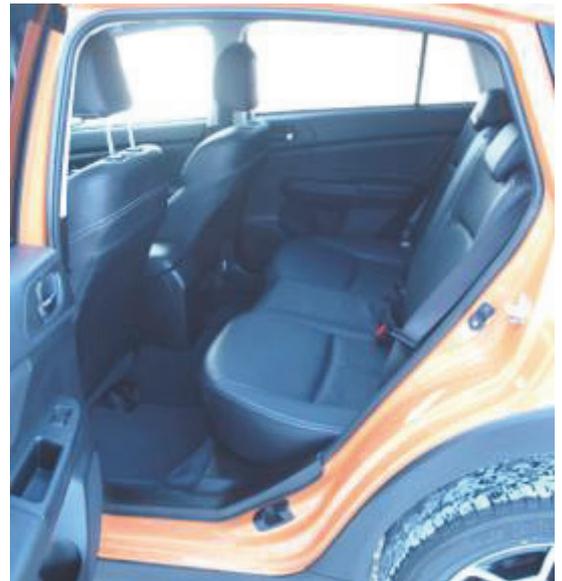
Gute Funktionalität sowie eine solide Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Subaru XV.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot üppig aus, Personen bis 1,92 m Körpergröße finden bequem Platz. Auch die Innenbreite zeigt sich großzügig bemessen und erlaubt den Insassen ein subjektiv angenehmes Raumgefühl.

3,0 Raumangebot hinten*

Hinten fällt das Raumangebot etwas geringer aus: sind die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so reicht der Platz im Fond für Passagiere bis etwa 1,90 m Körpergröße. Den Passagieren zwei vollwertige Sitze und ein Notsitz geboten. Letzterer eignet sich mehr für Kurzstrecken. Auch die Innenbreite ist geringer bemessen, so dass lediglich zwei Erwachsene bequem Platz finden. Dann ist aber auch das subjektive Raumempfinden angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Das Feder-/Dämpfer-System hat Subaru straff ausgelegt. Dies hat zur Folge, dass langwellige Fahrbahnunebenheiten ohne Nachschwingen abgefedert werden, kurze Wellen hingegen deutlich in den Innenraum dringen. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu nervösem Stuckern. Auch Einzelhindernisse und Querfugen nehmen die Insassen nur schwach gedämpft wahr. Seitenneigungen und Vertikalschwingungen sind hingegen kaum vorhanden. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner an - bleibt aber dennoch straff.

2,4 Sitze

Das Fahrzeug ist mit Ledersitzen ausgestattet, die bei sommerlichen Temperaturen schweißtreibend sein können. Für die kalte Jahreszeit besitzen die vorderen Sitze eine Heizung. Der Beifahrer kann lediglich die Lehnenneigung (manuell) einstellen. In der zweiten Sitzreihe sind sowohl die Lehne als auch die Sitzfläche kaum ausgeprägt und bieten somit wenig Seitenhalt. Eine bessere Oberschenkelauflage würde die Sitzposition im Fond angenehmer gestalten.

⊕ Die weich gepolsterten Sitze ermöglichen einen guten Sitzkomfort. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Vorn sind die hohen Lehnen gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Form auf. Die Kombination sorgt für eine feste Sitzposition, auch in schnell durchfahrenen Kurven. Durch die diversen Einstellmöglichkeiten findet der Fahrer unschwer eine angenehme Sitzposition. Leider ist die feste Fußstütze etwas schmal, so dass der Fuß gelegentlich seitlich abknickt. Im Fond sind die Lehnen ebenfalls recht hoch.

2,3 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch liegt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bei knapp 69 dB(A). Im unteren Drehzahlbereich hält sich der Motor im Hintergrund - dreht man ihn jedoch aus, so quittiert er dies mit einem deutlichen Dröhnen. Bei hohen Geschwindigkeiten treten Wind- und Fahrgeräusche in den Vordergrund. Insgesamt bleibt die Geräuschkulisse jedoch auf einem guten Niveau.

3,5 Klimatisierung

- + Der XV ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit getrennter Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings nur in vorgegebenen Stufen.
- Die Heizung spricht vorn etwas schneller an als hinten, dennoch vergehen lange 19 Minuten bis die Wohlfühltemperatur von 22°C erreicht wird. Hinten werden sehr lange 27 Minuten benötigt. Entsprechend der langen Aufwärmphase fällt auch die Heizungswirkung schlecht aus.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

- + Der Zwei-Liter-Boxermotor mit 147 PS kann überzeugen. Die Leistung entfaltet sich spontan, der Motor kann so für gute Elastizitätswerte sorgen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,6 Sekunden absolviert.

1,5 Laufkultur

- + Der Boxermotor legt eine sehr gute Laufkultur an den Tag. Vibrationen sind praktisch nicht spürbar - Dröhngeräusche steigen zwar mit den Drehzahlen etwas an, bleiben jedoch stets im Hintergrund. Aufgrund dieser Eigenschaften ist der Motor absolut langstreckentauglich.

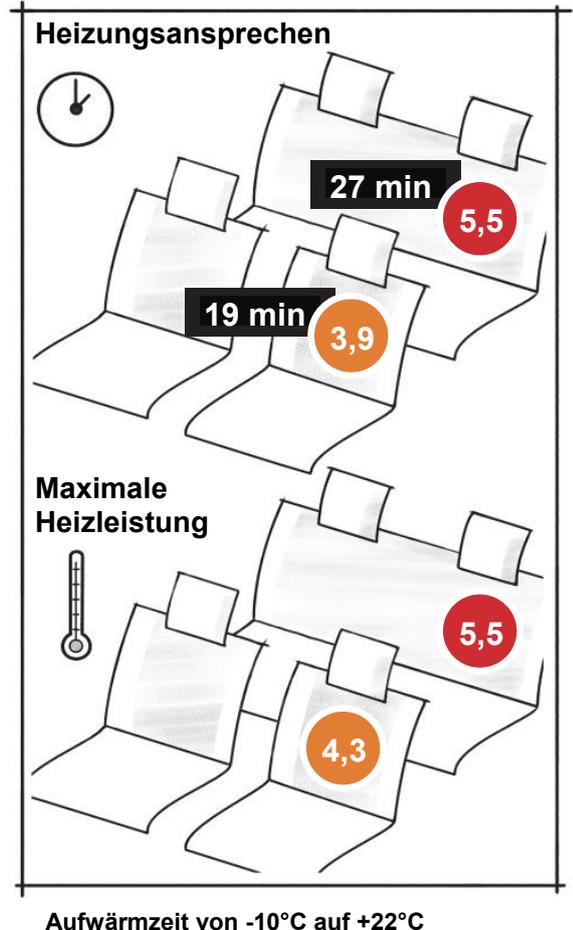
2,5 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten, jedoch könnte der Schalthebel etwas präziser geführt sein. Zudem verlangt die Kupplung dem Fahrer ein gefühlvolles Betätigen ab - gelingt ihm das nicht, so bringt der Antriebsstrang die Karosserie zum Ruckeln.

- + Die Schaltwege sind kurz und erlauben recht schnelle Schaltvorgänge (im Rahmen der Schaltpräzision). Der Rückwärtsgang wurde ungewöhnlich rechtst hinten angeordnet. Er lässt sich allerdings einwandfrei schalten und ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Der XV besitzt eine unauffällige Schaltpunktanzeige, die den Fahrer darauf hinweist, frühzeitig zu schalten und somit Kraftstoff zu sparen.

1,6 Getriebeabstufung

- + Die Abstufung des Sechs-Ganggetriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung wurde sinnvoll gewählt. Bei 130 km/h herrschen im sechsten Gang recht niedrige Drehzahlen von 2400 U/min vor.



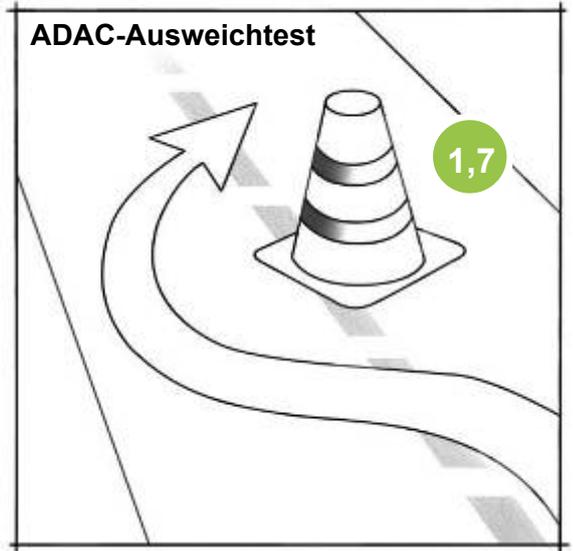
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Bekommt das Fahrzeug einen ruckartigen Lenkimpuls, pendelt das Heck etwas. Dieser Effekt wird durch die Lenkung verstärkt, da diese um die Nulllage zu unpräzise geführt ist.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest kann der XV ein gutes Ergebnis einfahren. Wird beherzt eingelenkt, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (VDC) zuverlässig ein und bremst das Fahrzeug aus. Es verhält sich leicht untersteuernd und lässt sich sicher durch den Parcours fahren. Bei kleinerem Lenkwinkel regelt das ESP später, was zu weniger Geschwindigkeitsabbau und anschließendem leichten Übersteuern beim Lastwechsel führt. Der Allradantrieb sorgt selbst bei wenig griffiger Fahrbahn für ein gutes Vorankommen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve bleibt das Einlenkverhalten nahezu unverändert. Treten ausgeprägtere Lastwechselreaktionen auf, regelt die Stabilitätskontrolle, so dass sich der XV stets sicher bewegen lässt.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 11,40 m in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht recht gut auf Lenkbefehle an. Allerdings ist sie um die Mittellage etwas unpräzise. Besonders bei geraden Strecken wäre mehr Lenkgefühl wünschenswert - dadurch wären auch weniger Lenkkorrekturen nötig. Bei größeren Lenkwinkeln wird dem Fahrer mehr Fahrbahnkontakt vermittelt. Die Handlichkeit des Fahrzeugs wird durch die direkte Lenkungsauslegung unterstützt. Das Rangieren erfordert wenig Kraftaufwand.

2,6 Bremse

Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus 100 km/h beträgt 38,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Yokohama Geolandar G95; 225/55 R17 97 V) - dies ist akzeptabel.

⊕ Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Bremspotential der Anlage zu nutzen.

2,3

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der XV ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VDC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der XV im Bereich des Insassenschutzes 86 Prozent der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne erreichen. Er verfügt serienmäßig über Front-, vordere Seitenairbags und Kopfairbags für Front- und Heckpassagiere. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m optimalen Schutz und weisen einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf auf. Auch im Fond ist der Abstand recht gering - dadurch sinkt das Verletzungsrisiko bei einem Auffahrunfall. Vorn werden die Passagiere akustisch ermahnt sich anzuschnallen, für die Rückbank gibt es eine Statusanzeige und eine Warnung, wenn ein Gurt während der Fahrt gelöst wird. Für Fahrer und Beifahrer gibt es Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzer. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m guten Schutz.

2,9

Kindersicherheit

+ Beim EuroNCAP-Crashtest werden im Bereich Kindersicherheit 90 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Hinten gibt es auf den äußeren Plätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Sicherheitsgurten befestigt werden - die Schlösser sind kurz und die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Zudem wurden die Gurtschlösser im Fond verwechslungssicher ausgeführt.

- Es gibt nur für das Fahrerfenster einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Alle anderen Fenster werden durch manuelle Betätigung elektrisch geschlossen. Der Vorgang wird aber nicht automatisch abgebrochen, wenn sich z.B. eine Kinderhand zwischen Scheibe und Rahmen befindet. Die Rückbank ist recht weich, so dass Kindersitze ausschließlich mit den Gurten nicht besonders lagestabil befestigt werden können. Zudem weisen die Gurtanlenkpunkte auf der Rückbank eine ungünstige Position auf. Auf dem Mittelsitz sind Rückhaltesysteme nicht erlaubt und auch auf dem Beifahrerplatz dürfen diese nicht verwendet werden, da sich der Airbag manuell nicht abschalten lässt.

2,5

Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erreicht der XV 64 Prozent der möglichen Punkte. Entschärft sind der Stoßfänger und mittlere Bereiche der Motorhaube. Ein Verletzungsrisiko bergen jedoch die zu aggressiv gehaltene Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube.

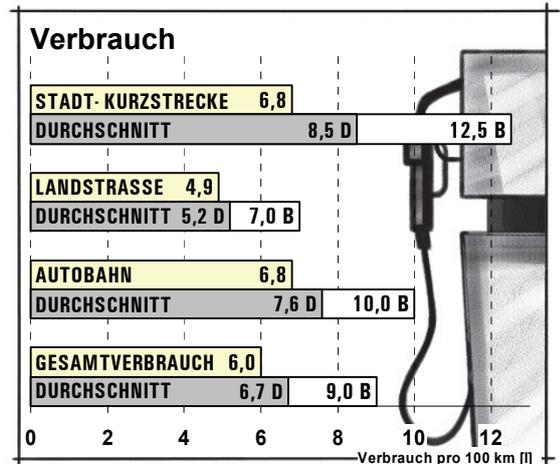
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei akzeptablen 6,0 l Diesel auf 100 km. Im Stadt-Zyklus benötigt der XV recht gute 6,8 l/100 km. Bei Überlandfahrten genehmigt er sich 4,9 l/100 km und auf der Autobahn werden 6,8 l/100 km verbraucht. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 158 g pro Kilometer. Dies reicht für 34 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC-Ecotests.

2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt recht gering. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus werden erhöhte Stickoxid-Werte gemessen. Hier reicht es für 40 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der XV 74 Punkte. Das entspricht vier von fünf Sternen im Ecotest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

+ Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der XV einen zufriedenstellenden Verbrauch aufweist, kann er bei den Betriebskosten eine gute Bewertung erzielen.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

+ Subaru gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 Kilometer; für den Allradantrieb sogar bis fünf Jahre oder 120.000 Kilometer.

1,4 Wertstabilität*

+ Dem XV wird ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass dieses Modell ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten ist.

2,8

Kosten für Anschaffung*

Der XV zeigt sich in der Variante Exclusive gut ausgestattet, allerdings müssen dafür mindestens 33.090 Euro aufgebracht werden. Wird der XV nach dem ADAC Ausstattungskorb mit den klassenüblichen Extras ausgestattet, so müssen lediglich 490 Euro aufgewendet werden.

4,1

Fixkosten*

– Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 262 Euro pro Jahr recht hoch aus. Zudem weist der XV recht ungünstige Versicherungseinstufungen auf (KH: 16; TK: 21; VK:22). Insbesondere die Vollkaskoversicherung fällt teuer aus.

2,0

Monatliche Gesamtkosten*

+ Aufgrund der recht guten Bewertung bei den Betriebs- und Werkstattkosten sowie des sehr guten Restwertverlaufs bleiben auch die monatlichen Gesamtkosten überschaubar, auch wenn die Fixkosten hoch ausfallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6i	2.0i	2.0D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1600	4/1995	4/1998
Leistung [kW(PS)]	84(114)	110(150)	108(147)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	196/4200	350/1600
0-100 km/h[s]	13,1	10,5	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	187	198
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	6,0 D
CO2 [g/km]	151	160	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/21	16/22/21	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	114	140	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	582	616	587
Preis [Euro]	21.600	23.700	26.700

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	108 kW (147 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 4,9/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	146g/km / 158g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4450/1780/1570 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1475 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/615 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1600 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1000 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	378 Euro
Monatliche Gesamtkosten	664 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/21
Grundpreis	33.090 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,9
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,6	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,6
Komfort	2,8	Schadstoffe	2,0
Federung	2,7		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,3
Klimatisierung	3,5	Betriebskosten*	2,2
Motor/Antrieb	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Fahrleistungen*	2,0	Wertstabilität*	1,4
Laufkultur	1,5	Kosten für Anschaffung*	2,8
Schaltung	2,5	Fixkosten*	4,1
Getriebeabstufung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,0

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen