



Subaru Levorg 1.6 Turbo Sport Lineartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der neue Levorg, der in Europa das Erbe des Legacy antritt, präsentiert sich mit dem breiten Hexagonal-Kühlergrill, den schmalen Scheinwerfern, der großen Hutze in der Motorhaube sowie den großen 18-Zoll Rädern, dem Dachspoiler am Heck und der Doppelrohrauspuffanlage betont dynamisch. Das Platzangebot fällt insgesamt ordentlich aus, im Fond ist die Innenbreite jedoch knapp bemessen. Das Kofferraum-Volumen bietet 405 bis 1.425 Liter Platz, was im Klassenvergleich ein guter Wert ist. Ein Blick in die technischen Daten verrät, dass der Kombi ausschließlich mit einem 1,6-l-Turbobenziner mit einer Leistung von 125 kW/170 PS angeboten wird. Der aufgeladene Boxermotor wurde für den Levorg neu entwickelt und bietet eine angenehme Laufkultur. Ein stufenloses Automatikgetriebe überträgt die Antriebskraft an den Allradantrieb - eine stete Anpassung des Antriebsmoments sorgt für die optimale Traktion (Active Torque Vectoring). Der Motor entfaltet seine Kraft gleichmäßig, bei den Fahrleistungsmessungen landet der Levorg im guten Klassenmittelfeld. Nicht zeitgemäß ist jedoch der Kraftstoffverbrauch im ADAC EcoTest. Der Kombi verbraucht im Test hohe 8,2 Liter auf 100 Kilometer. Verfügbar ist der Kombi in drei Ausstattungsvarianten. In der getesteten Top-Ausstattung „Sport“, die ab 34.900 Euro erhältlich ist, ist nahezu alles an Bord, was Subaru anbietet. Unter anderem gehören ein LED-Abblendlicht, ein Navigationssystem und ein Totwinkelassistent zur Serienausstattung. Ein Notbremssystem ist allerdings auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a.: Hyundai i40 Kombi, Mazda 6 Kombi, Skoda Octavia Combi, Toyota Avensis Touring Sports.

- +** sichere Fahreigenschaften, großer Kofferraum, gute Sitze vorn
- hoher Kraftstoffverbrauch, keine Höheneinstellung für Beifahrersitz, mäßige Heizleistung im Fond



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,5 Langstrecke

2,3 Transport

2,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube
<http://bit.ly/subarulevorgvideo>

Stand: April 2016
 Text: Martin Brand

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung des Levorg wirkt auf den ersten Blick solide, im Detail sind aber Nachlässigkeiten erkennbar. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig, sind insgesamt aber ziemlich breit. Die Schweißverbindungen zeigen sich weitgehend ordentlich abgedichtet und das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten. Die Türrahmen sind mehrteilig ausgeführt. Zum Teil liegen die Schweißverbindungen offen, ansonsten immerhin hinter Kunststoffverkleidungen. Die Türausschnitte zeigen sich gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, gibt es aber nicht. Der Innenraum präsentiert sich weitgehend gut verarbeitet. Die Kunststoffkanten sind ordentlich entgratet, etwas Verbesserungspotenzial gibt es aber noch bei der Passgenauigkeit der Armaturen. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt, wenn auch nur dünn. An den Dachsäulenverkleidungen gibt es keinen Stoffüberzug. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels Hebel neben dem Fahrersitz entriegelt werden. Der Motor ist von unten mit einem stabilen Unterfahrschutz verkleidet und es finden sich auch im seitlichen Bereich des Unterbodens Verkleidungen.

⊖ Im Tankstutzen fehlt eine Sperrklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindert. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, sind hart und kratzempfindlich. Mit Unterbodenschutz wurde sehr sparsam umgegangen. Es fehlen sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken Stoßleisten, die den Lack schützen.

2,8

Alltagstauglichkeit

Im Levorg finden vier Personen bequem Platz, der Fondmittelsitz eignet sich allerdings nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg recht gering aus. Gebremste Anhänger dürfen nur bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden.

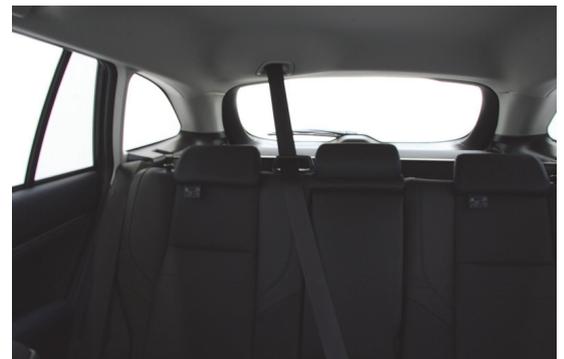
⊕ Dank des Tankvolumens von 60 Litern sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 730 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Auf der Anhängerkupplung sind Stützlasten bis 90 kg erlaubt. Das reicht, um auch zwei schwere Räder mittels Heckträger zu befördern.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls nicht an Bord.

2,7

Sicht

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, er kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Während sich das vordere Fahrzeugende, auch aufgrund der großen Hutze, nur zufriedenstellend abschätzen lässt, gelingt das am Heck gut. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Levorg ein nur durchschnittliches Resultat. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus und beeinträchtigen somit den Blick nach draußen. Niedrige Gegenstände lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich nur mäßig wahrnehmen.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

Trotz des serienmäßigen LED-Abblendlichts nutzt Subaru für das Fernlicht lediglich Halogen-Leuchtmittel. Diese besitzen eine andere Lichtfarbe und kommen nicht an die Lichtstärke eines LED-Fernlichts heran.

+ Das serienmäßige LED-Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn mit angenehmer Lichtfarbe gut aus. Auffällig ist allerdings die sehr ausgeprägte hell-/dunkel-Grenze, welche die Leuchtweite recht gering erscheinen lässt. Das Fernlicht ist sensorgesteuert. Entsprechend der Verkehrslage wird es automatisch auf- und abgeblendet. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge automatisch ab - die Funktion ist deaktivierbar. Die großen Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs.

- Die Rücksicht im Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Beim Rangieren hilft nur die serienmäßige Rückfahrkamera. Parksensoren sind nicht erhältlich.

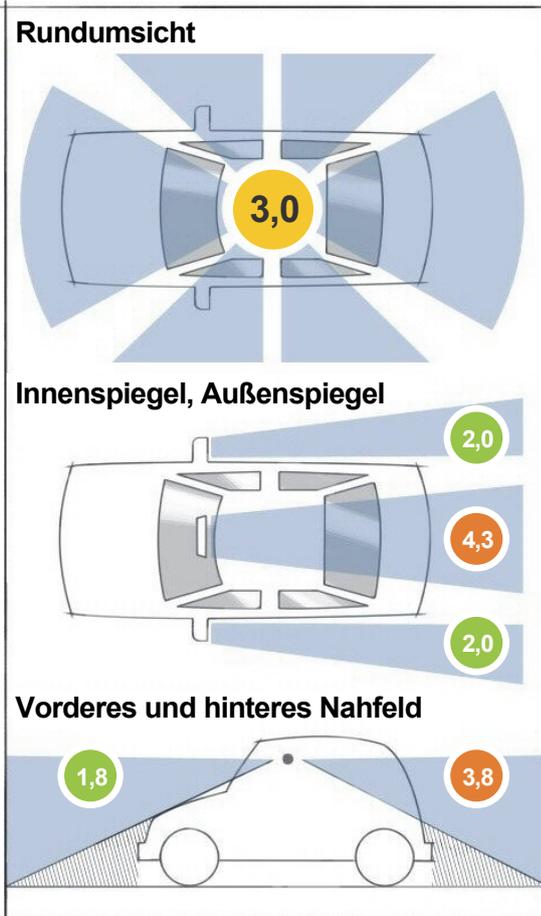
2,8 Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind zwar angenehm niedrig positioniert, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen, allerdings erschweren die ebenfalls niedrige Sitzposition und die Breite des Schwellers das Ein- und Aussteigen. Zudem fällt der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach recht gering aus. Der Zustieg in den Fond gelingt recht bequem, doch auch hier ist der Einstiegsbereich etwas niedrig und der Schweller breit. Die Türen werden an Steigungen zufriedenstellend offen gehalten. Vorn gibt es nur zwei und im Fond drei Rastungen.

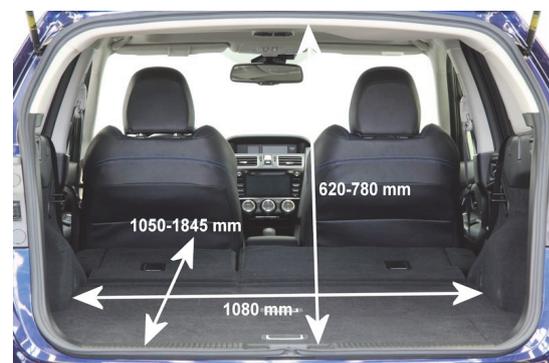
+ Der Subaru ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der Levorg mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe entriegeln. Die Seitenscheiben können mit dem Schlüssel weder geöffnet noch geschlossen werden. Haltegriffe über allen Türen helfen beim Ein-/Aussteigen. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, wenn man das Fernlicht kurz aktiviert.

2,2 Kofferraum-Volumen*

+ Das Volumen des Kofferraums fällt im Klassenvergleich groß aus. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 405 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis zum Dach 670 Liter verstauen. Dann können bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Bei umgeklappter Rücksitzlehne fasst der Kofferraum 760 Liter bis zur Fensterunterkante und 1.425 Liter bis unter das Dach.



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.



Der Kofferraum mit 405 l - 1425 l Volumen bietet genügend Platz für das Reisegepäck.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt einen gut zugänglichen Kofferraum frei. Die Ladekante liegt nur 61 Zentimeter über der Fahrbahn und nahezu eben zum Ladeboden, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch, die Breite fällt durchschnittlich aus. Da der Kofferraum recht tief ist, lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur akzeptabel erreichen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden. Zum Schließen der Heckklappe gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung.
- ⊖ Unter der geöffneten Heckklappe können nur Personen bis knapp 1,80 m aufrecht stehen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Das Heckklappenschloss ist nicht vollständig verkleidet, sodass man sich bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen kann.

2,2

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich per Fernentriegelung vom Kofferraum aus nach vorn klappen. Das Zurückklappen ist von vorn problemlos möglich. Zum Sichern von Gepäck gibt es stabile Zurrösen. Kleine Utensilien können in mehreren Fächern unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Darüber hinaus gibt es Taschenhaken und ein Netz in der rechten Seitenverkleidung.
- ⊖ Ein Skisack oder eine Durchladeluke sind nicht erhältlich. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss zum Umklappen der Rücksitzlehnen zuvor umständlich am Hilfsschloss entfernt werden.

2,6

INNENRAUM

2,4

Bedienung

Das Cockpit des Levorg ist insgesamt übersichtlich gestaltet, wenn auch das Lenkrad mit Schaltern überladen ist. Verbesserungspotenzial gibt es bei den kleinen Displays und dem jeweiligen Bedienfeld, das recht weit davon entfernt ist. So werden beispielsweise die Klimaanlageparameter weit entfernt vom zugehörigen Bedienfeld angezeigt. Das Bedienteil selbst ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet und gibt keine Rätsel auf. Die Anordnung der Bedienelemente des Bordcomputers ist ähnlich ungünstig. Der Schalter zum Scrollen ist etwas abgesetzt unter dem Display positioniert, der für Reset befindet sich hingegen beim Kombiinstrument. Es werden allerdings alle wichtigen Parameter wie Durchschnitts- und Momentanverbrauch angezeigt. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist aber klein skaliert, woran die Übersichtlichkeit etwas leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren, der Einstellbereich dürfte aber größer ausfallen. Die Pedale zeigen sich ordentlich positioniert, an der Bremse fehlt aber ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt. Der Wählhebel liegt gut zur Hand. Insgesamt sind die meisten Schalter gut erreichbar positioniert und im Dunkeln zufriedenstellend beleuchtet. Alles in allem kommt man nach kurzer Eingewöhnung mit dem Bedienkonzept gut zurecht. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format. Vorn geht die Ablagenanzahl in Ordnung, große Wasserflaschen passen aber nicht in die Türfächer. Im Fond gibt es zwei Becherhalter und Lehnentaschen an den Vordersitzen.



Die Funktionalität des Levorg ist gut, die Verarbeitungsqualität ist dagegen durchschnittlich und bietet noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Angelassen wird der Motor mittels beleuchtetem Start-Knopf, der gut erreichbar, aber etwas hinter dem Lenkrad versteckt positioniert ist. Sowohl das Ablend-, das Fernlicht als auch die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Die Heckscheibenheizung schaltet nach kurzer Zeit ab, um nicht unnötig Energie zu verschwenden. Das Touchdisplay des serienmäßigen Radio-/Navigationssystems liegt in guter Höhe. Während sich die Drehräder gut greifen und bedienen lassen, sind die berührungssensitiven Tasten links und rechts neben dem Display nicht optimal, da diese sehr zielgenau betätigt werden müssen. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad eingestellt, die Wunschgeschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

2,5 Raumangebot vorne*

⊕ Kopf- und Beinfreiheit liegen auf ähnlichem Niveau und bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m genügend Platz. Trotz der im Klassenvergleich nur durchschnittlichen Innenbreite ist das Raumgefühl vorn angenehm.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf knapp 1,90 m. Die Beinfreiheit ist nur geringfügig größer, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich unterdurchschnittlich aus, zwei Personen fühlen sich aber dennoch nicht beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen. Beim Levorg ist jedoch auch eine Justierung der Rücksitzlehnen in drei Positionen möglich.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Der Levorg ist prinzipiell straff gefedert, bietet aber dennoch einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Das Fahrzeug liegt insgesamt satt auf der Straße und neigt nicht zum Nachschwingen. Auch Seitenneigungen sind nur wenig ausgeprägt. Kurze Fahrbahnwellen mag der Kombi nicht, diese dringen nur wenig gedämpft in den Innenraum durch. Ähnlich verhält es sich bei Querfugen. Bei regelmäßiger Anregung wirkt der Subaru etwas unruhig und nervös. Einzelhindernisse schluckt die Federung ordentlich, auch wenn diese mit Achspoltern untermalt werden. Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad zum Schütteln, die Passagiere werden aber nicht übermäßig belastet. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Federungskomfort in Ordnung.

2,3 Sitze

- + Der Fahrersitz kann elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden. Die Vordersitze zeigen sich ordentlich konturiert. Die hohen Lehnen bieten dem Rücken festen Halt und auch die Flächen sorgen für eine gute Oberschenkelunterstützung. Daher ist auch der Seitenhalt gut. Die Polsterung ist angenehm ausgeführt. Der Fahrer sitzt entspannt und kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett sehr gut abstützen.
- Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Sitzneigung einstellen. Lordosenstützen sind nicht erhältlich. Die Rücksitzlehne zeigt sich kaum konturiert, wodurch man im Fond auch wenig Seitenhalt erfährt - die Lehnen lassen sich allerdings in der Neigung justieren. Die Sitzflächenkontur ist auf den hinteren Plätzen zufriedenstellend, die Oberschenkel dürften aber besser aufliegen. Die Sitzposition ist im Fond insgesamt durchschnittlich. Die optionalen Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend, sind in der Mitte aber immerhin perforiert.

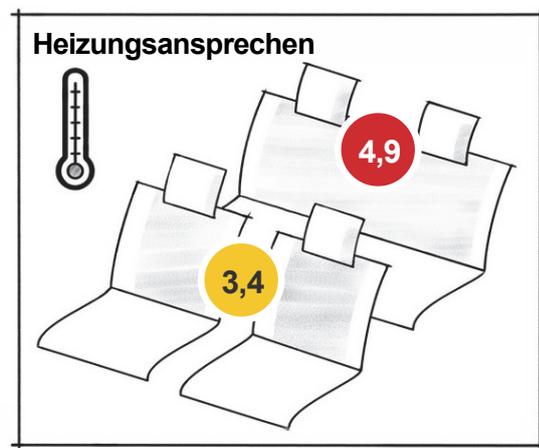
2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 69,4 dB(A) auf zufriedenstellendem Niveau. Der Motor wird bei Konstantfahrt wenig im Innenraum wahrgenommen. Fordert man das Aggregat jedoch, arbeitet es aufgrund des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen, und ist dann lautstark im Innenraum präsent. Fahrgeräusche wie z.B. Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig. Windgeräusche halten sich bei geringen Geschwindigkeiten im Hintergrund, steigen mit dem Tempo allerdings auch an.

3,1 Klimatisierung

Der Levorg ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Luftverteilung ist jedoch nur für alle Insassen zusammen und nur in vorgegebenen Kombinationen möglich. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Teil der Fahrgastzelle in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

- Im Fond dauert es sehr lange, bis im Heizungstest behagliche Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Levorg mit dem aufgeladenen 1,6-l-Ottomotor gehen in Ordnung. Die 125 kW/170 PS (bei 4.800 1/min) lassen den simulierten Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) nach 5,7 Sekunden enden. Der Motor besitzt eine gleichmäßige Leistungsentfaltung und wirkt in Verbindung mit dem stufenlosen Getriebe träger als er tatsächlich ist. Der Levorg ist mit einer elektronischen Fahrmodussteuerung (SI-Drive) mit zwei Programmen ausgestattet. Der Sport-Modus empfiehlt sich bei ambitionierter Fahrweise. Der standardmäßige Intelligent-Modus ist hingegen bei moderater Fahrweise und schwierigen Untergründen die bessere Wahl.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 1,6-l-Turbobenziners kann sich durchaus sehen lassen und macht den Boxermotor zu einem angenehmen Wegbegleiter. Vibrationen sind über weite Teile des Drehzahlbereichs kaum im Innenraum spürbar. Störende Dröhnfrequenzen verkneift sich der Motor, bei höheren Drehzahlen ist unter Last allerdings ein Sirren hörbar.

2,1 Schaltung

⊕ Der Levorg ist ab Werk mit einem stufenlosen Automatikgetriebe ausgestattet. Das Getriebe wechselt die Übersetzungen bei zurückhaltender Fahrweise sanft, reagiert aber immer verzögert auf Gasbefehle. Bei forscher Fahrweise werden feste Übersetzungsverhältnisse simuliert, dann kann es auch schon mal Rucken. Die Schaltstufen lassen sich auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad oder am Wählhebel wechseln. Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar. Beim Anfahren reagiert das Getriebe ebenfalls verzögert, ein sanftes Anfahren ist aber möglich. Die Autoholdfunktion verhindert zeitlich unbegrenzt ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen - der Fahrer braucht dabei nicht die Bremse zu betätigen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

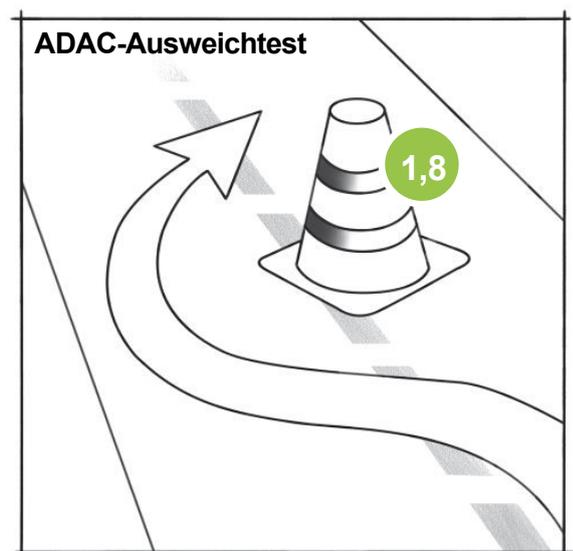
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Der Levorg ist mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic ausgestattet, das die Übersetzung variabel an den Betriebszustand und Geschwindigkeitsbereich anpasst. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten und ökonomischen Drehzahlen. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen dann oft mit hohen Drehzahlen arbeitet. Subaru hat die Automatik mit einer Steuerung versehen, die bei zügigem Beschleunigen einen Wechsel von der variablen Kraftübertragung zu sechs programmierten Schaltstufen macht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Levorg bietet eine gute Fahrstabilität. Auf plötzliche Lenkimpulse reagiert er gelassen und stabilisiert sich schnell wieder. Auch Spurrillen lassen den Kombi weitgehend unbeeindruckt. Im ADAC Ausweichtest fällt das Resultat gut aus. Der Subaru begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, wird aber unverzüglich durch einen ESP-Eingriff (Vehicle Dynamics Control) stabilisiert. Beim Gegenlenken neigt der Levorg ebenfalls zum Übersteuern, doch auch dann regelt das Stabilitätsprogramm zuverlässig, wodurch ein unkritisches Einfahren in die Ausfahrgasse möglich ist. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Subaru zum Untersteuern, der Grenzbereich liegt dabei recht hoch. Beim Heben des Gaspedals in Kurven zeigt der Levorg kaum Lastwechselreaktionen.



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.

Dank des permanenten Allradantriebs besitzt der Subaru auch auf weniger griffigem Untergrund eine gute Traktion. Das Allradsystem sorgt in Verbindung mit dem Active Torque Vectoring in Abhängigkeit von Fahrbahnoberfläche und Fahrweise für eine stets angepasste Verteilung des Antriebsmoments und damit für eine möglichst optimale Traktion.

2,5 Lenkung*

Beim Rangieren ist etwas Kurbelaufwand gefragt, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen erforderlich. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für ein Fahrzeug der Mittelklasse akzeptabel aus.

⊕ Der Levorg spricht gut auf Lenkbefehle an, beide Achsen bauen zügig Seitenführungskräfte auf und auch die Präzision kann überzeugen. Die leichtgängige Lenkung vermittelt allerdings wenig Fahrbahnkontakt, sodass man sich mehr Rückmeldung wünscht. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

2,6 Bremse

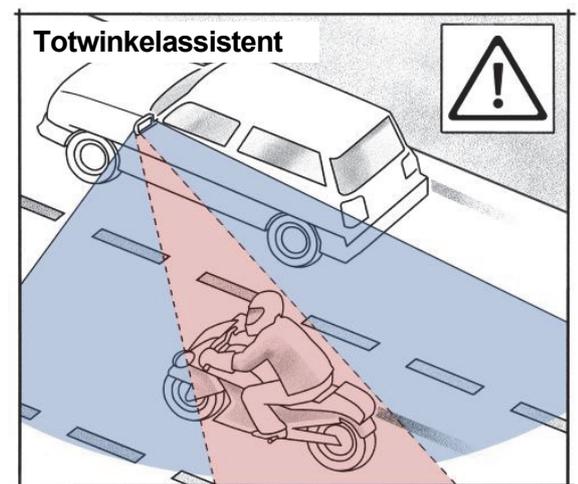
Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h werden 38,5 Meter Anhalteweg gemessen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx 050; Größe: 225/45 R18 91W). Das ist ein nur befriedigender Wert. Allerdings spricht die Bremse gut an und lässt sich auch einwandfrei dosieren. Beim Bremsen in Kurven bleibt der Levorg spurtreu.

2,4 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Levorg bietet eine ordentliche aktive Sicherheitsausstattung ab Werk. Der Subaru ist sowohl mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VDC) als auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Das reaktionsschnelle LED-Bremslicht ist während der Bremsung gut sichtbar. Der Totwinkelassistent warnt den Fahrer mittels LED-Leuchten in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Dank Sensoren in den Rädern wird der Luftdruck überwacht und der Fahrer bei Druckverlust entsprechend gewarnt.

⊖ Weitere optionale Sicherheitssysteme wie ein Notbremssystem oder ein Spurhalteassistent sind nicht erhältlich. Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen. Rückstrahler in den Türverkleidungen, die bei geöffneten Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen, fehlen beim Levorg.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Ein ADAC Crashtestergebnis liegt vom Levorg nicht vor. Der Subaru ist mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer gibt es aber nur vorn. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m und lassen sich sehr nah zum Kopf hin schwenken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, in einem Display ist der Anschnallstatus der hinten Sitzenden sichtbar. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall vorteilhaft sein.
- Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,60 m. Zudem könnten sie näher am Kopf liegen. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch im Notfall bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar.

2,4 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt vom Levorg nicht vor. Im Fond finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

- +** Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix-System lagestabil befestigt werden. Alternativ können hier Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden. Diese sind lang und reichen bei Sitzen mit großem Gurtbedarf. Die Gurte und Schlösser liegen weit auseinander. Die Schlösser sind stabil fixiert, was das Angurten erleichtert.
- An den äußeren Fondplätzen sind die Anlenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut. Laut Bedienungsanleitung sind der Beifahrerplatz und der Fondmittelsitz zur Montage von Kindersitzen ungeeignet. Hier liegen die Anlenkpunkte ohnehin ungünstig und zu nah beieinander. Darüber hinaus ist die Sitzkontur ungünstig. Die Kindersicherung der Fondtüren ist leicht bedien- und damit deaktivierbar.

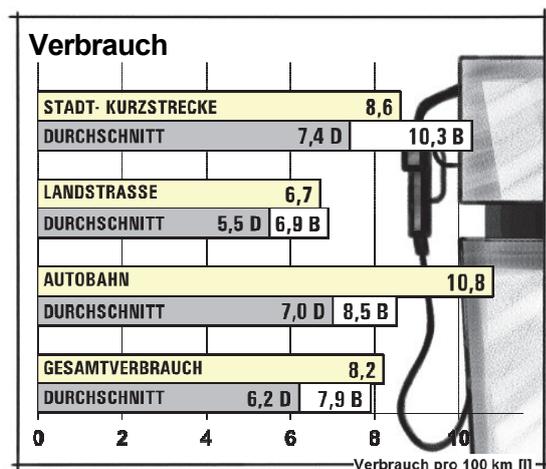
3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. Der Fußgängerschutz des Levorg sollte aber aufgrund der flachen Motorhaube und der entschärften Kanten zufriedenstellend sein.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂*

- In diesem Kapitel kann der Levorg nicht überzeugen. Er erhält mit einer CO₂-Bilanz von 218 g/km nur 17 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von hohen 8,2 Litern Super auf 100 Kilometer. Auch trotz des Start-Stopp-Systems konsumiert der Levorg innerorts 8,6 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich sehr hohe 10,8 l/100 km.



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

2,4

Schadstoffe

Insgesamt bringt es der Levorg auf 53 Punkte im EcoTest, was nur drei von fünf Sternen entspricht.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht sehr hoch. Der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus allerdings deutlich an. In diesem Kapitel bringt es der Levorg auf 36 Punkte.

3,5

AUTOKOSTEN

4,9

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Levorg im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum besitzt, schneidet er in diesem Kapitel ebenfalls schlecht ab.

4,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Subaru gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis max. 160.000 Kilometer.

3,4

Wertstabilität*

Dem Levorg wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Den Kombi gibt es ausschließlich mit dem verbauten Ottomotor und nur in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe.

3,6

Kosten für Anschaffung*

In der getesteten Ausstattungsvariante verlangt Subaru mindestens 34.900 Euro für den Levorg. Dann sind nur noch eine Metalliclackierung und eine Leder-Ausstattung gegen Aufpreis erhältlich.

Sicherheitssteigernde Systeme wie Kurvenlicht, Notbremsassistent oder Spurhalteassistent sind erst gar nicht erhältlich.

3,8

Fixkosten*

Die Fixkosten liegen ebenfalls auf hohem Niveau. Alleine die Kfz-Steuer beträgt 170 Euro pro Jahr. Egal, wie man den Subaru versichert, teuer wird es immer. In allen Klassen ist er ungünstig hoch eingestuft: KH: 18, VK: 24, TK: 23.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den gesamten monatlichen Unterhaltskosten landet der Levorg im Mittelfeld der Wettbewerber in der Mittelklasse.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1600 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4800 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/6,7/10,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	164 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	218 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4690/1780/1485 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1580 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/760 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	730 km
Garantie	5 Jahre / 160.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	82 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	415 Euro
Monatliche Gesamtkosten	761 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23
Grundpreis	34.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	2,5
Sicht	2,7	Bremse	2,6
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,2	Kindersicherheit	2,4
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	3,4
Raumangebot vorne*	2,5	Verbrauch/CO2*	4,3
Raumangebot hinten*	2,9	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,7		
Federung	2,7	AUTOKOSTEN	3,5
Sitze	2,3	Betriebskosten*	4,9
Innengeräusch	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Klimatisierung	3,1	Wertstabilität*	3,4
Motor/Antrieb	2,1	Kosten für Anschaffung*	3,6
Fahrleistungen*	2,6	Fixkosten*	3,8
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Schaltung	2,1		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen