



## Subaru Levorg 2.0i Exclusive Lineartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Subaru Levorg trat 2015 die Nachfolge des Legacy in der Mittelklasse an und erhielt mit dem Modelljahr 2019 eine Überarbeitung hinsichtlich der Abgasnorm 6d-Temp-EVAP-ISC. An Stelle des 1,6-l-Turbobenziners treibt den Kombi nun ein 2,0-l-Saugmotor an. Trotz Entfall der charakteristischen Hutze in der Motorhaube präsentiert sich der Levorg weiterhin mit dem breiten Hexagonal-Kühlergrill, den schmalen Scheinwerfern in Falkenaugen-Form, den 18-Zoll Rädern, dem Heckspoiler und der Doppelrohrabgasanlage durchaus dynamisch. Der 150 PS starke Boxermotor bietet eine angenehme Laufkultur, das stufenlose CVT-Automatikgetriebe überträgt die Antriebskraft an alle vier Räder – wie bei Subaru üblich. Der Vierzylinder-Benzinmotor wird allerdings der dynamischen Erscheinung des Fahrzeugs nicht gerecht. So beschleunigt der Levorg von 60 auf 100 km/h in trägen 8,6 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit gibt Subaru mit 195 km/h an. Der Kraftstoffverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei hohen 8,3 l/100 km – das ist nicht zeitgemäß. Der neue Levorg verbraucht damit sogar etwas mehr als sein Vorgänger mit 170 PS. Das Automatikgetriebe (CVT) reagiert verzögert und arbeitet teilweise nicht ruckfrei aufgrund simulierter Schaltstufen. Im Innenraum bietet der Kombi ordentlich Platz, im Fond ist die Beinfreiheit allerdings knapper bemessen. Eine manuell zu öffnende Heckklappe gibt das Kofferraumvolumen zwischen 405 und 1.425 Liter frei. Das Umklappen der Rücksitzlehnen klappt spielend, so lange der hintere Mittelgurt (vom Dachhimmel kommend) nicht im Hilfsschloss befestigt ist – dieser muss ansonsten zunächst umständlich gelöst werden. Der Familienkombi ist in drei Ausstattungs-Versionen verfügbar. Die getestete Exclusive-Ausstattung ist ab 34.990 Euro erhältlich und hat nahezu alles an Bord, was Subaru im Angebot hat. So zählen dann unter anderem LED-Scheinwerfer, ein Navigationssystem und zahlreiche Fahrerassistenzsysteme zur umfangreichen Serienausstattung. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, Kia Optima Sportswagon, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Peugeot 508 SW, Renault Talisman Grandtour, Skoda Octavia Combi, Volkswagen Passat Variant.

- + laufruhiger Boxermotor, sichere Fahreigenschaften
- durchzugsschwacher Saugmotor, hoher Kraftstoffverbrauch, Heckklappe öffnet nicht sonderlich hoch, recht langer Bremsweg, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,5</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Transport	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>

Ecotest ★★★☆☆☆

## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,9 Verarbeitung**

Die Karosserieverarbeitung wirkt solide, wobei im Detail Nachlässigkeiten erkennbar sind. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Die Schweißverbindungen sind ordentlich abgedichtet und das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte zeigen sich gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, sind als Zubehör verfügbar. Der Innenraum präsentiert sich weitgehend gut verarbeitet und hinterlässt einen soliden Eindruck. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt, wenn auch nur recht dünn. An den Dachsäulenverkleidungen gibt es keinen Stoffüberzug. Die Becherhalter in der Mittelkonsole können mit einer Jalousie verschlossen werden. Der Motor ist von unten mit einem

**3,0 Alltagstauglichkeit**

Im Levorg finden vier Personen bequem Platz, der Fondmittelsitz eignet sich nicht für lange Fahrten. Die maximale Zuladung fällt beim Testwagen mit 475 kg recht gering aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg gezogen werden – Anhänger ohne eigene Bremsanlage bis zu einer Gesamtmasse von 750 kg.

⊕ Durch das Tankvolumen von 60 Litern sind auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 720 km möglich. Eine Dachreling ist nicht erhältlich – ungewöhnlich für einen Kombi. Mit einem geeigneten Trägersystem dürfen auf dem Dach Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Auf der Anhängerkupplung sind Stützlasten bis 90 kg erlaubt – das

**2,8 Licht und Sicht**

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen befriedigend überblicken. Während sich das vordere Fahrzeugende nur zufriedenstellend abschätzen lässt, gelingt das am Heck gut. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus und beeinträchtigen den Blick nach draußen. Niedrige Gegenstände lassen sich im hinteren Nahbereich nur mäßig wahrnehmen.

⊕ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit angenehmer Lichtfarbe gut aus. Auffällig ist allerdings die ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze, welche die Leuchtweite recht gering erscheinen lässt. Das dynamische Kurvenlicht passt die Lichtverteilung in Abhängigkeit vom Lenkwinkel an und leuchtet somit in die Kurven hinein. Der statische Fernlichtassistent blendet, je nach Verkehrssituation, das Fernlicht automatisch auf und ab. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten

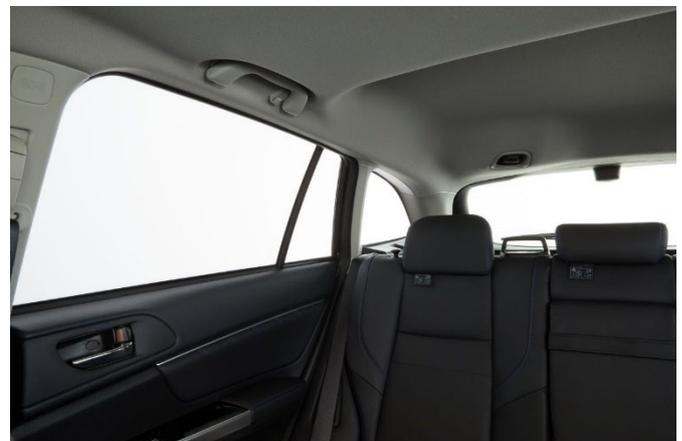
stabilen Unterfahrschutz verkleidet und es befinden sich im seitlichen Bereich des Unterbodens diverse Verkleidungen.

⊕ Die Motorhaube lässt sich leicht öffnen und wird über zwei Gasdruckdämpfer offen gehalten.

⊖ Die Fußmatte für den Fahrersitz ist mit zwei Plastikhaltern gegen Verrutschen gesichert, die am Karosserieblech eingeklipst werden. Am Türaußengriff der Fahrerseite fällt das konventionelle Türschloss auf, das permanent der Witterung ausgesetzt ist. Bei geöffneten Türen sind die Türkontaktschalter sichtbar und an den Fondtüren stechen im unteren Bereich zusätzliche Sicherungsbolzen ins Auge – das geht schöner.

reicht, um auch zwei schwere Elektrofahrräder auf einem entsprechenden Heckträger zu befördern.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann – Wagenheber und Radmutternschlüssel sind bereits mit an Bord, ein Reserve- oder Notrad ist nicht mal gegen Aufpreis erhältlich. Der Tankdeckel wird nicht durch die Zentralverriegelung entriegelt, hierzu befindet sich ein separater Hebel im Fahrerfußraum. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden.



**Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.**

automatisch ab, die großen Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Durch manuelles Abblenden des Innenspiegels wird er zu einem Display und zeigt das rückwärtige Verkehrsgeschehen über eine zusätzliche Heckkamera an. Zudem überträgt auf Wunsch eine nach vorn gerichtete Kamera den vorderen Nahbereich in das obere Display der Armaturentafel – Sichtfeld und Auflösung haben in beiden Anwendungsfällen noch Optimierungspotenzial. Eine zusätzliche Spritzwasserdüse im Beifahrer-Scheibenwischer versorgt diesen mit zusätzlichem Waschwasser.

⊖ Beide Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, sodass der Bereich neben/hinter dem Fahrzeug schlechter einsehbar ist. Die Rücksicht im Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera – Parksensoren sind gegen Aufpreis erhältlich. Die LED-Handschuhfachbeleuchtung bringt lediglich eine geringe Ausleuchtung und die Halogen-Kennzeichenbeleuchtung steht im Kontrast zur serienmäßigen LED-Außenbeleuchtung des Testwagens. Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen. Zudem werden die verbauten Nebelscheinwerfer nicht als Abbiegelicht eingesetzt.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

Die Schweller sind zwar angenehm niedrig positioniert, 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 bequem, doch auch hier ist der Einstiegsbereich etwas niedrig und der Schweller breit. Die Türen werden vorn und hinten zufriedenstellend in drei Rastungen offengehalten – auch an Steigungen.

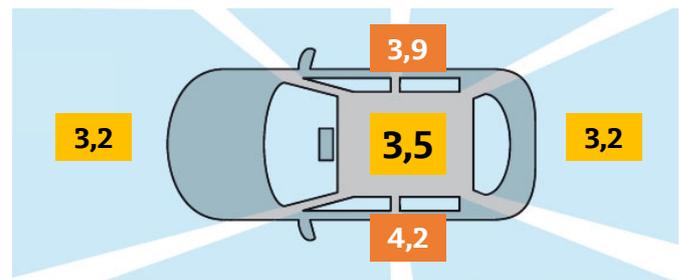
⊕ Der Subaru ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der Levorg mittels Sensoren in den Vordertüren und

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Volumen des Kofferraums fällt im Klassenvergleich nicht sonderlich großzügig aus – da bieten einige Konkurrenten mehr. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 405 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis zum Dach 670 Liter verstauen – dann können bis zu 12 handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 760 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.425 Liter Volumen verfügbar.

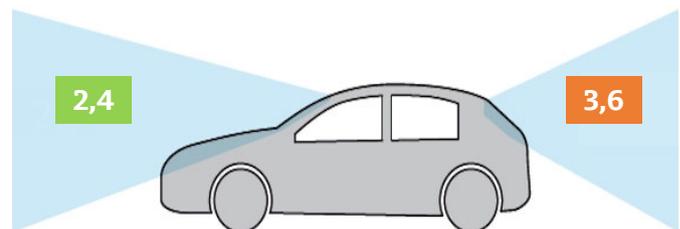
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



in der Heckklappe ent- und verriegeln. Die Heckklappe lässt sich sogar ganz ohne Schlüssel über den rechten Heckklappentaster öffnen. Hier ist eine individuelle Tastenkombination erforderlich, die zuvor am Fahrzeug angelernt werden muss. Haltegriffe über den Türen helfen im Innenraum beim Ein-/Aussteigen. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, sofern die Lichthupe kurz aktiviert wurde.

⊖ Die Seitenscheiben und das Schiebedach besitzen keine Komfortfunktion und können daher mit der Fernbedienung weder geöffnet noch geschlossen werden.



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

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich manuell leicht öffnen und gibt einen gut zugänglichen Kofferraum frei. Die Ladekante liegt lediglich 61 Zentimeter über der Fahrbahn und nahezu eben zum Ladeboden, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden. Zum Schließen der Heckklappe gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung, die gut erreichbar ist.

⊖ Unter der geöffneten Heckklappe können nur Personen bis knapp 1,80 m aufrecht stehen. Das Heckklappenschloss ist

nicht vollständig verkleidet, sodass man sich bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen kann. Das Ladeabteil wird lediglich mit einer Lampe schwach ausgeleuchtet und eine Stromversorgung sucht man vergeblich. Das Rollo für den Gepäckraum beinhaltet eine zusätzliche Abdeckung für den Bereich zu den Rücksitzlehnen. Die Abdeckung wird zwischen der linken und rechten Kofferraumverkleidung eingespannt – diese Haltepunkte sind allerdings nicht mehr verwendbar, sobald eine Rücksitzlehne nach hinten geneigt ist. Eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum ist mit der klappbaren Rücksitzlehne sehr variabel und lässt sich durch die Dreiteilung flexibel anpassen. Die Rücksitzlehnen können ohne Demontage der Kopfstützen umgelegt werden, selbst wenn der Fahrersitz vollständig zurückgefahren ist. Beim Levorg ist auch eine Justierung der Rücksitzlehnen in fünf Neigungen möglich. Die Lehnen lassen sich dabei per Fernentriegelung vom Kofferraum aus nach vorn klappen und fallen automatisch um. Das Zurückklappen ist auch von vorn problemlos möglich. Zum Sichern von Gepäck gibt es vier stabile Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen. Kleine Utensilien

können in mehreren Fächern unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Darüber hinaus gibt es Taschenhaken und kleine Ablagemöglichkeiten in der linken und rechten Kofferraumverkleidung.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich – stellt man die drei hinteren Kopfstützen nach oben, haben sie bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss zum Umklappen der Rücksitzlehnen zuvor umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Cockpit des Levorg ist insgesamt recht unübersichtlich gestaltet, was an den vielen Displays und unterschiedlichen Tasten liegt. So trägt beispielsweise das mit 18 Tasten überladene Multifunktionslenkrad nicht zur intuitiven Bedienung bei. Verbesserungspotenzial gibt es bei der klaren Zuordnung von den Displays zu den jeweils dazugehörigen Bedienelementen. So wird beispielsweise die Klimatisierung am tief angeordneten Bedienteil eingestellt, die Anzeige der Einstellungen erfolgt am zentralen Display. Die Anordnung der Bedienelemente des Bordcomputers ist ähnlich ungünstig. Der Schalter zum Wechseln der Ansicht ist etwas abgesetzt unter dem Display angebracht, der für den Reset befindet sich hingegen beim Kombiinstrument. Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist aber eng skaliert, wodurch die Übersichtlichkeit etwas leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Einstellbereich dürfte dabei größer ausfallen. Die Pedale sind ordentlich positioniert, an der



Sowohl die Funktionalität als auch die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

Bremse fehlt jedoch ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt. Insgesamt sind die meisten Schalter, wie auch der Wählhebel, gut erreichbar positioniert und im Dunkeln zufriedenstellend beleuchtet. Alles in allem

kommt man nach einer gewissen Eingewöhnung mit dem Bedienkonzept zurecht.

⊕ Angelenen wird der Motor mittels beleuchtetem Start-Knopf, der gut erreichbar ist, aber sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet. Sowohl das Abblend-, das Fernlicht als auch die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Das Touchdisplay des serienmäßigen Radio-/Navigationssystems könnte etwas höher angeordnet sein. Praktisch sind die beiden Drehregler neben den berührungssensitiven Schaltflächen. 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 der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug herauslehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen. Die Schalter für die Sitzheizung der Vordersitze sind in der

Mittelkonsole gut zu erreichen, allerdings befinden sie sich nicht im direkten Sichtfeld. Das hat zur Folge, dass zur Betätigung der Blick über einen längeren Zeitraum vom Verkehr abgewendet werden muss. Eine deaktivierte Klimatisierung ist nicht auf einem Blick erkennbar – hier wäre beispielsweise eine Kontrollleuchte in der Off-Taste wünschenswert. Die meisten Knöpfe und Schalter sind im Fahrzeug griffgerecht angeordnet, allerdings nicht durchgehend nach Funktionen gruppiert. So befindet sich beispielsweise der Taster für das ESC unten an der linken Verkleidung der Armaturentafel, der für die Spurverlassenswarnung am Dachhimmel und die Taste für die Autohold-Funktion in der Mittelkonsole. Störend ist zudem, dass an den jeweiligen Schaltern die aktuelle Einstellung nicht erkennbar ist – die Kontrollleuchten befinden sich ebenfalls im Kombiinstrument. Eine geöffnete Motorhaube wird dem Fahrer nicht signalisiert. Die elektrisch anklappenden Außenspiegel werden nicht mit dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs angesteuert. Durch einen zusätzlichen Schalter auf der Fahrerseite lassen sich bei eingeschalteter Zündung die Außenspiegel an- und wieder abklappen.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Levorg ist bereits serienmäßig mit einem Audiosystem samt sechs Lautsprechern, CD-Player, DAB+, Bluetooth-Schnittstelle, USB- und AUX-Anschluss sowie Apple CarPlay- und Android Auto-Technologie gut ausgestattet – viele Möglichkeiten, die gewünschte Musik an das Fahrzeug zu übertragen. Ein CD-Laufwerk gehört mittlerweile nicht mehr zur Standard-Ausstattung. Sämtliche AUX- und USB-Steckplätze werden dabei mit Plastikkappen vor

Verunreinigungen geschützt. Die getestete Exclusive-Ausstattung beinhaltet zusätzlich eine Navigationsfunktion.

⊖ Bei einer aktiven Zielführung werden keine Pfeilanzeigen im Kombiinstrument angezeigt. Verfügbare Onlinefunktionen sind von einem gekoppelten Smartphone mit aktiver Datenverbindung abhängig und daher nicht autark einsetzbar.

## 2,7 Raumangebot vorn

Das Raumangebot ist in Ordnung, allerdings nicht sonderlich üppig. Kopf- und Beinfreiheit liegen auf vergleichbarem Niveau und bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m ausreichend Platz. Trotz der im Klassenvergleich nur durchschnittlichen Innenbreite ist das Raumgefühl vorn durchaus angenehm.

⊕ Das serienmäßige Glas-Schiebedach lässt bei geöffneter Sonnenblende zusätzliches Licht in den Innenraum.

## 3,2 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Beinfreiheit die Personengröße auf 1,80 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist für Personen mit einer Größe bis knapp 1,90 m passend. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich unterdurchschnittlich aus, zwei Personen fühlen sich aber dennoch nicht beengt und können gut sitzen – bei Dreien wird es eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar und in fünf Neigungen einstellbar. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format, ist weder klimatisiert noch abschließbar. Vorn geht die Ablagenanzahl in Ordnung, große 1-l-Flaschen passen allerdings nicht in die Türfächer. Im Fond gibt es kleine

Türablagen, zwei Becherhalter und Lehnentaschen an den Vordersitzen.

⊖ Zieht man das Handschuhfach nach dem Öffnen nach unten, schnappt es nach oben zurück.

## 2,7 KOMFORT

### 2,9 Federung

Der Levorg ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, die meisten Konkurrenten sind mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das Fahrzeug liegt insgesamt satt auf der Straße, neigt nicht zum Nachschwingen und bietet einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Kurze Fahrbahnwellen mag der Kombi jedoch nicht, diese dringen 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. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Federungskomfort in Ordnung.

⊖ Durch das konventionelle Fahrwerk haben die Fahrmodi Sport oder Intelligent (einstellbar über die SI-Tasten am Lenkrad) keinen Einfluss auf die Federungseigenschaften des Fahrzeugs.

### 2,6 Sitze

Der Fahrersitz kann elektrisch in Höhe und Neigung eingestellt werden. Die Vordersitze sind ordentlich konturiert, die Polsterung ist angenehm. Die hohen Lehnen bieten dem Rücken festen Halt und auch die Sitzflächen sorgen für eine passable Oberschenkelunterstützung. Daher ist auch der Seitenhalt gut. Der Fahrer sitzt entspannt und kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett sehr gut abstützen. Die Kopfstützen lassen sich vorn auch in der Neigung einstellen.

⊖ Der Beifahrersitz ist im Levorg nicht höhenverstellbar, sogar in der teuersten Ausstattungslinie Exclusive – zudem lässt er sich nicht in der Neigung einstellen. Hinten sitzt man weniger bequem. Die Rücksitzlehne zeigt sich gering konturiert, wodurch sich im Fond lediglich ein geringer Seitenhalt ergibt – die Lehnen lassen sich allerdings in fünf Stufen in der Neigung verstellen. Die Sitzflächenkontur ist auf den hinteren Plätzen zufriedenstellend, die Oberschenkel dürften besser aufliegen. Die Sitzposition ist im Fond insgesamt durchschnittlich.

### 3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 69,4 dB(A) und liegt damit auf einem recht hohen Niveau. Der Motor wird bei konstanter Fahrt wenig im Innenraum wahrgenommen. Fordert man das Aggregat jedoch, arbeitet es aufgrund des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen und ist dann sehr lautstark. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf

schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig. Windgeräusche halten sich bei geringen Geschwindigkeiten im Hintergrund, steigen mit zunehmendem Tempo allerdings deutlich an – bis 140 km/h kann man sich noch gut unterhalten beziehungsweise ein Telefonat führen.

### 2,5 Klimatisierung

⊕ Der Levorg ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaatomatik ausgestattet. Die Sitzheizung zählt vorn zur Serienausstattung wie auch die abgedunkelten Scheiben im Fond.

⊖ Die Luftverteilung ist lediglich für alle Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen

möglich. Eine Lenkradheizung sowie eine Standheizung sind ab Werk nicht bestellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des Levorg mit dem 150 PS starken Zweiliter-Boxer fallen im Vergleich zur Konkurrenz enttäuschend aus. Die 110 kW/150 PS (bei 6.200 1/min) und das maximale Drehmoment von 198 Nm bei 4.200 1/min lassen den simulierten Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) erst nach 8,6 Sekunden enden. Zum Vergleich: Der Skoda Octavia 1.5 TSI mit 150 PS braucht hierfür lediglich 4,9 Sekunden. Der Saugmotor besitzt zwar eine gleichmäßige Leistungsentfaltung, wirkt allerdings in Verbindung mit dem stufenlosen Getriebe träge und kraftlos. Über die elektronische Fahrmodisteuerung (SI-Drive) lassen sich zwei Voreinstellungen auswählen: Der

Sport-Modus empfiehlt sich bei ambitionierter Fahrweise, der standardmäßige Intelligent-Modus ist hingegen bei moderater Fahrweise und unwegsamem Untergründen empfehlenswert.

⊖ Laut Herstellerangaben schafft es der überarbeitete Levorg von 0 auf 100 km/h in 11,7 Sekunden. Das verdeutlicht, dass die Modellüberarbeitung zum 2,0-l-Saugmotor zu Lasten der Sportlichkeit ausgefallen ist. Zum Vergleich: Der 1,6-l-Turbomotor mit 170 PS benötigte 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des 2,0-l-Boxermotors kann sich durchaus sehen lassen. Vibrationen sind über weite Teile des Drehzahlbereichs kaum im Innenraum spürbar. Ebenso verkneift sich der Motor störende Dröhn- oder Brummfrequenzen – lediglich bei

niedrigen beziehungsweise hohen Drehzahlen werden sie wahrnehmbar.

⊖ Die Leistungsentfaltung des Saugmotors eignet sich weniger für eine dynamische Fahrweise.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Levorg ist ab Werk mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic ausgestattet, das die Übersetzung variabel an den Lastzustand und Geschwindigkeitsbereich anpasst – der Motor kann so über einen langen Zeitraum im optimalen Wirkbereich gehalten werden. Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar und das Getriebe wechselt die Übersetzungen bei zurückhaltender Fahrweise kontinuierlich, reagiert verzögert auf Gasbefehle. Bei sportlicher Fahrweise werden feste Übersetzungsverhältnisse simuliert, sodass es dann zu spürbaren Schaltvorgängen kommt. Die sieben programmierten Schaltstufen lassen sich auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad wechseln. Befindet sich der Wählhebel dabei im Fahrmodus (D), so übernimmt zeitnah wieder die stufenlose Automatik. Beim Anfahren reagiert das

Getriebe verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal zu betätigen – ein sanftes Anfahren setzt erst mit etwas Geduld ein. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen oft mit hohen Drehzahlen arbeitet. Die Gesamtübersetzung (ohne Last) liegt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bei 2.300 1/min – ein guter Wert. Die Autoholdfunktion wird über eine separate Taste aktiviert und verhindert das Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen – der Fahrer braucht dabei nicht die Bremse zu betätigen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei – auf Wunsch wird im Kombiinstrument die genutzte Zeit in Sekunden und die eingesparte Kraftstoffmenge in Milliliter angezeigt.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Levorg bietet eine gute Fahrstabilität. Auf plötzliche Lenkimpulse reagiert er gelassen und stabilisiert sich schnell wieder. Seitenneigungen sind nur gering ausgeprägt und auch Spurrillen lassen den Kombi weitgehend unbeeindruckt. Beim Bremsen in Kurven bleibt das Fahrzeug spurtreu. Im ADAC Ausweichtest fällt das Resultat gut aus. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Subaru zum Untersteuern, wird aber unverzüglich durch einen ESP-Eingriff (Vehicle

Dynamics Control) in der Spur gehalten – das Fahrzeug bleibt beherrschbar. Beim Heben des Gaspedals in Kurven zeigt der Levorg kaum Lastwechselreaktionen. Durch den permanenten Allradantrieb 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 verfügbaren Antriebsmoments.

## 2,8 Lenkung

Der Levorg reagiert behäbig auf Lenkbefehle und vermittelt wenig Fahrbahnkontakt, sodass man sich mehr Rückmeldung wünscht – das geht auch zu Lasten der Präzision. Beim Rangieren ist 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.

## 3,5 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h beträgt der Anhalteweg 38,2 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) – viele Konkurrenten stehen eine Fahrzeuglänge eher. Allerdings spricht die Bremse gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

# 1,8 SICHERHEIT

## 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ab Werk bietet der Levorg eine beachtliche aktive Sicherheitsausstattung mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (Vehicle Dynamics Control) und Bremsassistenten. Weitere Sicherheitssysteme wie ein Notbremssystem oder ein Spurhalteassistent werden über das kamerabasierte EyeSight System (Stereokamera an der Frontscheibe) ermöglicht. Ein LED-Assistenzmonitor visualisiert auf der Armaturentafel mit sieben farbigen LEDs den Status von Geschwindigkeitsregelanlage, Spurhaltesystem sowie Abstands- und Kollisionswarnung. Nach einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert und der nachfolgende Verkehr gewarnt. Der Totwinkelassistent warnt den Fahrer mittels LED-Leuchten in den Außenspiegeln, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden oder sich von hinten nähern. Drucksensoren in den Rädern überwachen den Luftdruck und warnen den Fahrer bei einem Druckverlust.

⊖ Weitere Fahrerassistenzsysteme wie Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung sind nicht erhältlich.

## 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In der Rubrik Passive Sicherheit erhielt der Levorg im Euro NCAP-Crashtest (2016) 92 Prozent der möglichen Punkte. 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 vorn und auf den äußeren Fondplätzen. Die vorderen Kopfstützen reichen für

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m und lassen sich nah zum Kopf hin neigen. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. Kontrollleuchten im Bereich der oberen Armaturentafel informieren über Aktivierung/Deaktivierung des Beifahrerairbags und nicht angelegte Sicherheitsgurte auf der Rücksitzbank.

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erhielt der Kombi im Euro NCAP-Crashtest (2016) insgesamt 83 Prozent. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix-System lagestabil befestigt werden. Alternativ können hier Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden. Sie sind lang genug und reichen selbst bei Kindersitzen mit großem Gurtbedarf. Die Gurte und Schlösser liegen weit auseinander und sind nicht fixiert, was das Angurten etwas erschwert. Im Fond finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊖ Gemäß Bedienungsanleitung sind der Beifahrerplatz und der Fondmittelsitz eingeschränkt zur Montage von Kindersitzen geeignet. Die Anlenkpunkte des hinteren Sitzplatzes in der Mitte sind ohnehin ungünstig und zu nah beieinander. Die Kindersicherung der Fondtüren ist leicht bedien- und damit deaktivierbar.

## 2,6 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gab es 75 Prozent der erreichbaren Punkte im Euro NCAP-Crashtest (2016). Kritikpunkte sind der Kopfschutz an Teilen der Fahrzeugfront und den Dachsäulen sowie der Schutz der Fußgängerbeine im Bereich des Stoßfängers.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

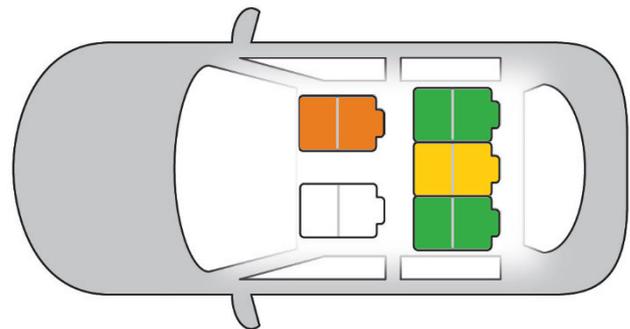
### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Beim Verbrauch kann der Levorg nicht überzeugen. Er erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 215 g/km nur zwölf von 60 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von hohen 8,3 Litern Super auf 100 Kilometer. Trotz des Start-Stop-Systems konsumiert der Levorg innerorts 8,2 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich sehr hohe 10,5 l/100 km.

⊖ Für die hinteren Sitzplätze sind keine Seitenairbags erhältlich. Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m. Zudem könnten sie näher am Kopf liegen. Der Verbandkasten kann in einem seitlichen Ablagefach im Kofferraum untergebracht werden. Das Warndreieck findet allerdings lediglich unterhalb des Kofferraumbodens Platz und ist bei vollem Ladeabteil nicht umgehend griffbereit.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Der Levorg ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten inklusive Personen- und Fahrradfahrererkennung ausgestattet.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht sehr hoch. Der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus allerdings stark an. In diesem Kapitel bringt es

der Levorg damit auf 35 Punkte. In Summe schafft es der Levorg mit dem durstigen 2,0-l-Saugmotor auf 47 Punkte – lediglich zwei von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

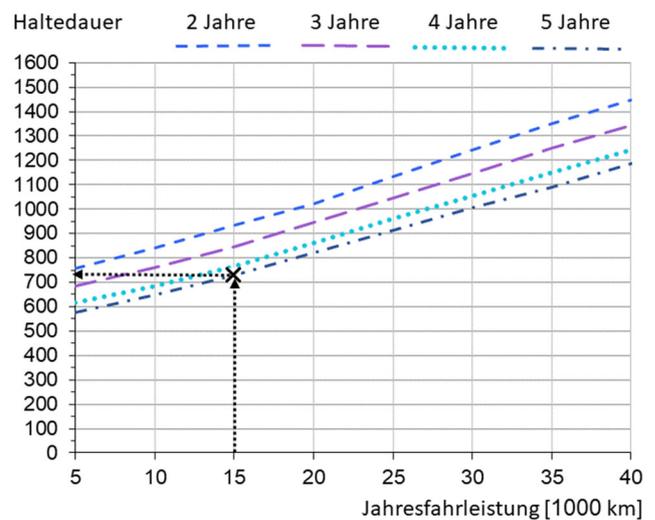
## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante Exclusive verlangt Subaru für den Levorg mindestens 34.990 Euro – die Anzahl an aufpreispflichtigen Zusatzausstattungen ist dann bereits überschaubar. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Levorg im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab. Dem Fahrzeug wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert – der Wertverlust liegt bei 370 Euro/Monat. Den Kombi gibt es ausschließlich in der getesteten Motor-Getriebe-Kombination. Die Fixkosten liegen ebenfalls auf hohem Niveau. Alleine die Kfz-Steuer beträgt 242 Euro pro Jahr (WLTP). Egal, wie man den Subaru versichert, wird es teuer. In allen Klassen ist er hoch eingestuft: KH: 17, VK: 23, TK: 24. Bei den gesamten monatlichen Unterhaltskosten landet der Levorg im Mittelfeld der Wettbewerber in der Mittelklasse. Erwähnenswert sind die Garantieleistungen von Subaru: Auf den Familienkombi gibt es eine fünfjährige Herstellergarantie bis zu einer Laufleistung von maximal 160.000 km.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 730 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor (Boxer), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 6.200 1/min
Maximales Drehmoment	198 Nm bei 4.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,3/8,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	167/196 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,363 m <sup>2</sup> /0,328
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18 W
Länge/Breite/Höhe	4.690/1.780/1.490 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	522/1.446 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	90/80 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP SportMaxx 050
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/6,9/10,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	180 g/km (WTW* 215 g/km)
Reichweite	720 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.565/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/760/1.425 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>175 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>81 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>169 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>370 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro		
Steuer pro Jahr	242 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/24		
Basispreis Levorg 2.0i Exclusive Lineartronic	34.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.069 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.649 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	639 Euro/539 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	449 Euro
Metalllackierung	560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,5**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	3,1
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	3,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,7	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>3,7</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,8
Federung	2,9	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Dezember 2019  
Test und Text: Andreas Pfeffer