



Subaru XV 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Mit dem Modelljahr 2020 überarbeitet Subaru den XV und bietet ihn nun mit einem elektrifizierten Antriebsstrang an. Wir testeten den XV 2.0ie Platinum mit der Bezeichnung e-Boxer, dervon einem 150-PS-Boxerbenziner und/oder einem 17 PS starken E-Motor angetrieben wird. Die elektrische Energie wird ausschließlich während der Fahrt durch Rekuperation oder überschüssiger Leistung des Verbrenners gewonnen, ein Ladestecker ist (wie bei einem Mild-Hybrid-System üblich) nicht vorhanden. Das 13,5-kWh-Batteriesystem befindet sich unterhalb des Kofferraumbodens in der ursprünglichen Reserveradmulde, sodass die Reduzierung des Kofferraum-Volumens gering ausfällt.

Das e-Boxer-System soll rein elektrisches Anfahren ermöglichen und den Kraftstoffverbrauch reduzieren. Das maximale Drehmoment von 66 Nm reicht für das Beschleunigen des über 1,5-Tonnen schweren Kompakt-SUV jedoch nicht aus. Man fühlt sich schnell genötigt, das Gaspedal kräftiger zu betätigen, wodurch der Sauger mit seinem Drehmoment von bis zu 194 Nm eingreift und einen durchaus kraftvollen Antritt von der Ampel wegemöglicht. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt das elektrifizierte SUV der unteren Mittelklasse in 10,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 193 km/h.

Der Vierzylinder-Boxer läuft angenehm ruhig und vibrationsarm, unter Last macht er sich allerdings akustisch bemerkbar. Für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Getriebe, das die Antriebskraft Subaru-typisch auf alle vier Räder überträgt. Der Verbrauch ist im ADAC Ecotest mit 7,8 l/100 km weiterhin hoch. Zum Vergleich: Der konventionelle XV mit dem 2,0-l-Saugmotor verbrauchte im ADAC Ecotest 2018 durchschnittlich 8,1 l/100 km – die Reduzierung entspricht lediglich 3,7 Prozent.

Der Subaru XV e-Boxer kostet in der höchsten Ausstattungslinie Platinum mindestens 37.540 Euro – angesichts der umfangreichen Serienausstattung inklusive Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistenten, Notbremssystem mit Personenerkennung sowie Kollisionswarner, adaptiver Abstands- und Geschwindigkeitsregelung, aktiven Spurhalteassistenten sowie radargestütztem Totwinkel- und Querverkehrsassistenten ist der Preis durchaus angemessen. **Konkurrenten:** u.a. KIA Niro, Lexus UX, Toyota C-HR.

- +** umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, lauffruhiger Boxermotor, sichere Fahreigenschaften, lange Herstellergarantie
- hoher Kraftstoffverbrauch, langer Bremsweg, geringe Anhängelast, hoher Innengeräuschpegel, ungenügender Einklemmschutz an hinteren Fensterhebern, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Subaru XV wurde solide gefertigt, im Detail finden sich dennoch Kritikpunkte. So gefallen beispielsweise weder die mehrteilig gefertigten Türrahmen, die zudem unverkleidet sind, noch die fehlende Schicht Klarlack innen an Türen und Klappen. Die Anbauteile sind passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig.

Die Verarbeitung im Innenraum kann sich sehen lassen, die farblich abgesetzten Ziernähte am Cockpit werben den Innenraum auf. Mit wenigen Ausnahmen bestehen die meisten Verkleidungen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Besonders ärgerlich ist dies im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern aus hartem Kunststoff besteht.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der XV 2.0ie Lineartronic kommt auf Basis des ADAC Ecotest Verbrauchs mit einer Tankfüllung (48 Liter) rund 615 km weit. Das Tankvolumen fällt im Vergleich zur nicht-elektrifizierten Version um 15 Liter geringer aus. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 492 kg – das reicht für vier Insassen mit Gepäck. Dank des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der XV zwar grundsätzlich bestens als Zugfahrzeug, allerdings fällt die zulässige Anhängelast nicht besonders hoch aus: Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.270 kg wiegen, ungebremste 750 kg. Die Stützlast ist mit 80 kg durchaus brauchbar, so können sogar zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Heckträger befördert werden. Mit einem geeigneten Trägersystem (ausstattungsabhängige Dachreling) darf man insgesamt bis zu 80 kg Last auf dem Dach transportieren.

2,9 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Subaru durchschnittlich ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick stark beeinträchtigen.

⊕ Die Karosserie kann aufgrund der höheren Sitzposition des Fahrers ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem XV-Fahrer die serienmäßige Rückfahrkamera sowie optionale Parksensoren vorn und hinten zur Verfügung.

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

Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich macht der Unterboden einen aufgeräumten Eindruck.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab und nicht von einer Gasdruckfeder offen gehalten.

Die Fußmatte für den Fahrersitz ist mit zwei Plastikhaltern gegen Verrutschen gesichert, die am Karosserieblech eingeclipst werden.

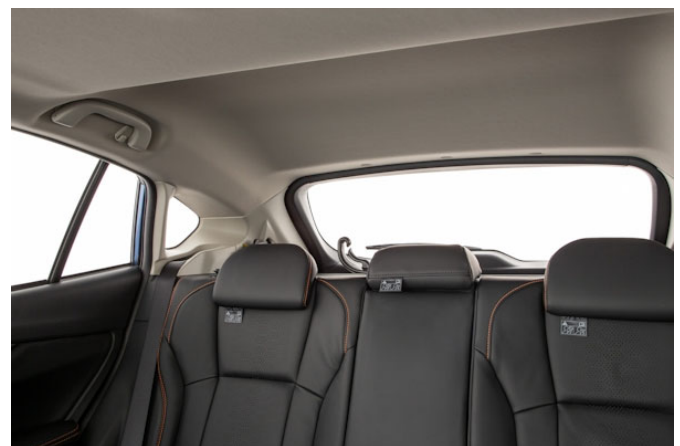
Bei geöffneten Türen sind die Türkontaktschalter sichtbar und an den Fondtüren stechen im unteren Bereich zusätzliche Sicherungsbolzen ins Auge – das geht schöner.

Mit einem Wendekreis von 11,8 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von über zwei Meter (inklusive Außenspiegel) recht breit geraten ist.

⊕ Auch wenn für den Fall einer Reifenpanne lediglich ein Reparaturset an Bord ist, befinden sich Wagenheber und Radmutternschlüssel im Fahrzeug.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich per Hebel im Fahrerfußraum entriegelt werden. Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit falschem Kraftstoff bewahrt, fehlt leider.

Für den Fall einer Reifenpanne steht ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweist – ein Reserve- oder Notrad ist nicht mal gegen Aufpreis erhältlich.



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

Fernlichtassistent blendet, je nach Verkehrssituation, das Fernlicht automatisch auf und ab – ebenso der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten. Die großen Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs – einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts.

Eine zusätzliche Spritzwasserdüse im Beifahrer-Scheibenwischer versorgt diesen mit zusätzlichem Waschwasser.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung sichtbar sind. Darüber hinaus fällt das Sichtfeld des Innenspiegels klein aus.

Die Halogen-Kennzeichenbeleuchtung steht im Kontrast zur serienmäßigen LED-Außenbeleuchtung des Testwagens, zudem werden die serienmäßigen Nebelscheinwerfer nicht als Abbiegelicht eingesetzt. Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen. Eine 360-Grad-Kamera sowie ein Einparkassistent sind nicht erhältlich.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der XV bietet mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn der Fahrersitz befindet sich mit 52 cm über der Straße in komfortabler Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten.

Der Subaru ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der XV mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe ent- und verriegeln. Die Heckklappe lässt sich sogar ganz ohne Schlüssel über den rechten Heckklappentaster öffnen. Hier ist eine individuelle Tastenfolge erforderlich, die

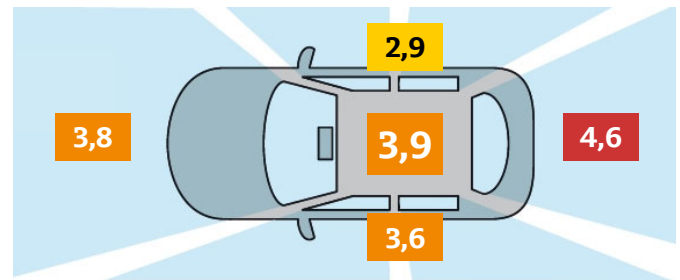
3,1 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 285 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 455 Liter. Alternativ können im Kofferraum bis zu acht Getränkeboxen untergebracht werden.

Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 700 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 Liter Volumen verfügbar. Damit bietet der elektrifizierte XV annähernd so viel Stauraum wie das konventionelle Modell.

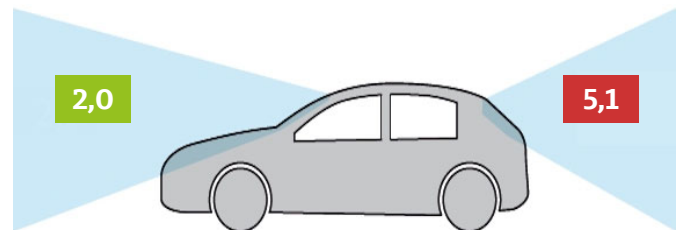
Rundumsicht

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



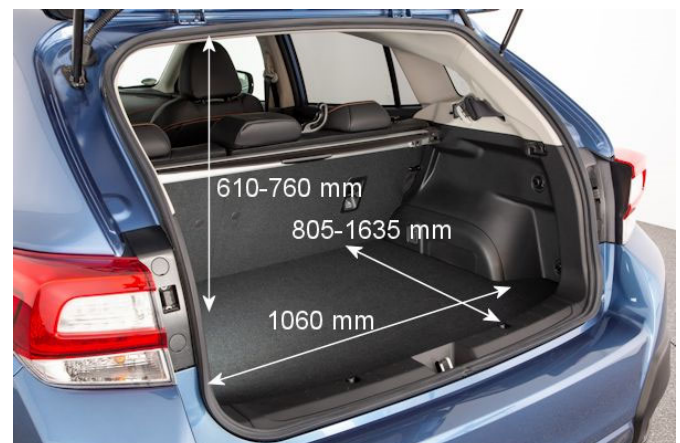
Vorderes und hinteres Nahfeld

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



zuvor am Fahrzeug angelehrt werden muss. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, sofern die Lichthupe kurz aktiviert wurde.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System bei Subaru als einem der wenigen Hersteller deaktivieren. Die Seitenscheiben und das Schiebedach besitzen keine Komfortfunktion und können daher nicht mit der Fernbedienung bedient werden.



Lediglich 285 l Gepäck passen in den Kofferraum des XV.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich manuell leicht öffnen und gibt einen gut zugänglichen Kofferraum frei, ein elektrischer Antrieb ist allerdings nicht erhältlich. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis knapp 1,95 m aufrecht stehen. Größere Personen sollten auf das abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden. Beim Ausladen stört eine knapp sieben Zentimeter

hohe Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen. Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, die zudem manuell ein- und ausgeschaltet werden kann. Zum Schließen der Heckklappe gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung, die gut erreichbar ist.

⊖ Die Ladekante liegt circa 81 cm über der Straße und damit recht hoch, was das Einladen erschwert.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie oben an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um, können jedoch ohne Demontage der Kopfstützen umgelegt werden, selbst wenn der Fahrersitz vollständig zurückgefahren ist. Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden)

und ein Sicherheitstrennnetz (zwischen Ladeabteil und Insassen) anzubringen. Ein Laderaumtrenngitter ist beim Subaru-Händler erhältlich.

Die Entriegelung der Rücksitzlehnen über das Hochziehen des Verriegelungsstifts ist zweckmäßig – die meisten Konkurrenten verwenden bereits das optisch ansprechendere System mit Entriegelungshebel. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Angelassen 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. Zentrales Bedienelement ist der acht Zoll große Touchscreen des serienmäßigen Radio- und Navigationssystems. Neben der Steuerung des Audiosystems und des Navis zeigt der Bildschirm beispielsweise den Blick der Rückfahrkamera an. Praktisch sind die beiden Drehregler neben den berührungssensitiven Schaltflächen, das Display könnte allerdings etwas höher angeordnet sein. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad eingestellt, die Wunschgeschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn eine Ab- und Aufwärtsautomatik.

⊕ In die Bedienung des XV müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Dies liegt weniger am Infotainmentsystem, das weitgehend logisch aufgebaut und mit guter Darstellung sowie Empfindlichkeit überzeugt, sondern an den verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Displays. So werden Informationen des Bordcomputers teils im mittig angeordneten Touchdisplay und teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt in beiden Fällen über verschiedene Lenkradtasten – das Multifunktions-

lenkrad ist mit Tasten überfrachtet und unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Während der Durchschnittsverbrauch als Zahl dargestellt wird, lässt sich der Momentanverbrauch allerdings



Der XV überzeugt durch eine solide Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung wird durch die weitgehende Verwendung von hartem, kratzempfindlichen Kunststoff etwas gemindert. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Insbesondere die etwas unstrukturierte Platzierung der Bedienelemente und Anzeigen führen zu einer recht langen Eingewöhnungszeit.

nur als Balkendiagramm ablesen – die Anzeige ist wenig präzise. Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist jedoch eng skaliert, wodurch die Übersichtlichkeit leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt, wobei eine separate Anzeige für das Abblendlicht fehlt. Die Bedienung der Klimaregelung ist ebenfalls nicht ganz schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden allerdings nicht beim Bedienteil sondern oben im Zentralsdisplay dargestellt. Die Tasten links vom Lenkrad werden vom Lenkrad verdeckt.

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Einstellbereich dürfte dabei größer ausfallen. Die Pedale sind ordentlich positioniert, an der 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.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der XV bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein CD-Radio samt DAB+-Empfang, zwei USB-Anschlüsse sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung serienmäßig an Bord. Zudem zählen ein Navigationssystem und Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto zum Serienumfang. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man bei aktiver

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug herauslehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. 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 Schalter sind im Fahrzeug 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 – darauf muss man erst einmal kommen. Störend ist zudem, dass an den jeweiligen Schaltern die aktuelle Einstellung nicht erkennbar ist – die Kontrollleuchten befinden sich im Kombiinstrument. Die elektrisch anklappenden Außenspiegel werden nicht mit dem Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs angesteuert. Durch einen zusätzlichen Schalter auf der Fahrerseite lassen sie sich nur bei eingeschalteter Zündung an- und wieder abklappen.

Datenverbindung über ein Smartphone Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps.

⊖ Verfügbare Onlinefunktionen sind von einem gekoppelten Smartphone mit aktiver Datenverbindung abhängig und daher nicht autark einsetzbar.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des XV lassen sich soweit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. 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.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, während die Beinfreiheit (wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind) für eine Körpergröße bis über 2 Meter passend wäre. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem – bei Dreien wird es auf langen Etappen zu eng.

⊖ Das serienmäßige Glas-Schiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.



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

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Vorn wie hinten ist die Zahl an Ablagemöglichkeiten überschaubar. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und wird lediglich von einer LED schwach ausgeleuchtet. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren.

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

Neben dem linken Rücksitzplatz befindet sich seitlich der Lufteinlass des Mild-Hybrid-Systems. Dieser Bereich darf aufgrund der Überhitzungsgefahr nicht von einem Gepäck- oder Kleidungsstück bedeckt werden.

Lediglich am Beifahrersitz befindet sich hinten eine geschlossene Lehentasche.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Der Japaner ist mit einem ausgewogenen Standardfahrwerk ausgestattet, das einen angenehmen Federungskomfort bietet. Innerorts sind kleine Unebenheiten spürbar, aber insgesamt ordentlich gedämpft. Ausgeprägte Bodenwellen werden gut geschluckt, nur bei kleineren Wellen, Kanten und Querfugen spricht es etwas trocken an. Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster werden angemessen geschluckt. Auf der Autobahn

ergibt sich ein guter Komforteindruck, sodass sich selbst lange Strecken bequem absolvieren lassen.

⊖ Eine adaptive oder zumindest manuell verstellbare Dämpferregelung, wie sie die meisten Konkurrenten zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru nicht.

3,1 Sitze

Der Fahrersitz kann elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden. Selbst gegen Aufpreis ist weder eine Memory-Funktion noch eine einstellbare Lordosenstütze erhältlich.

Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert – sogar im Schulterbereich. Der Seitenhalt fällt noch gut aus, die Ledersitze sind allerdings für eine bessere Beurteilung zu rutschig.

Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe lässt zu wünschen übrig. Die Sitzflächen der äußeren Plätze sind kaum konturiert, gleiches gilt für die Lehnen. Der mittlere Sitz ist hart gepolstert, zudem drückt die Lehne unangenehm im Lendenbereich.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Neigung einstellen.

3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 im Innenraum 69,6 dB(A) und liegt damit auf einem recht hohen Niveau. Hauptverantwortlich dafür sind die dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund drängen. 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 macht lautstark auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig.

2,1 Klimatisierung

⊕ Das SUV ist in der getesteten Ausstattungslinie mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung vorn ausgestattet. Zudem sind die Scheiben im Fond abgedunkelt.

⊖ Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die kleinen Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 150 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt in Verbindung mit dem 17 PS starken E-Motor im über 1,5 Tonnen schweren XV für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in 7,6 Sekunden. Laut Herstellerangaben schafft es der Mild-Hybrid mit dem 2,0-l-Motor von 0 auf 100 km/h in 10,7 Sekunden. Zum Vergleich: Der konventionelle 1,6-l-Saugmotor mit 114 PS benötigt 13,9 Sekunden für den Sprint auf 100. Aufgrund des maximalen Drehmoments von 194 Nm bei erst 4.000 Umdrehungen

(Verbrenner) ist der Direkteinspritzer auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig voran gehen soll. Der Vortrieb endet bei 193 km/h.

⊕ Durch Kombination der stufenlosen Automatik, dem spontanen Ansprechen des Saugers und der Elektro-Unterstützung ist das Anfahrverhalten tadellos – 1,6 Sekunden vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der horizontal gegenüberliegenden Kolben weniger Vibrationen als ein gewöhnlicher Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylindermotor im Innenraum erstaunlich gering, das Aggregat läuft angenehm rund. Allerdings arbeitet der Motor recht laut und neigt im mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In

puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung kann allerdings nicht überzeugen. Das maximale Drehmoment von 194 Nm liegt erst bei hohen 4.000 1/min an – das kann selbst der schnell ansprechende Elektromotor mit seinem maximalen Drehmoment von 66 Nm nicht kompensieren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XV ist in allen Ausstattungsvarianten 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. Das stufenlose Getriebe bietet einen hervorragenden Schaltkomfort, da es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Bei sportlicher Fahrweise werden feste Übersetzungsverhältnisse (sieben Stufen) simuliert, sodass es zu spürbaren Schaltvorgängen kommt. Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar und die programmierten Schaltstufen lassen sich mittels Schaltwippen 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 kräftiger zu betätigen – die Kriechfunktion 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 liegt bei einer gleichmäßigen Geschwindigkeit von 130 km/h bei 3.000 1/min – ein befriedigender Wert. Die Autoholdfunktion wird über eine separate Taste aktiviert und bremst das Auto fest – 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.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das SUV zeigt konzeptbedingt im Vergleich zu einem Kompakt-Pkw mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, es bleibt aber alles im erträglichen Rahmen. Durch das effektiv regelnde ESP ist das SUV jederzeit beherrschbar. Im ADAC Ausweichtest baut das bedarfsgerecht regelnde ESP beim ersten Anlenken viel Geschwindigkeit ab, das SUV schiebt

anschließend beim Gegenlenken über alle vier Räder. Im Grenzbereich neigt das Fahrzeug zum Untersteuern.

⊕ Der serienmäßige permanente Allradantrieb ermöglicht eine sehr gute Traktion.

2,9 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten stellt die Lenkung nicht vollkommen zurück. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, sodass Korrekturen im Kurvenverlauf erforderlich sind. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich somit in Grenzen.

3,7 Bremse

Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h beträgt der Anhalteweg 38,8 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen). Zum Vergleich: Beim Mazda CX-30 fällt der Anhalteweg um 4,9 Meter geringer aus – das entspricht der Fahrzeuglänge eines aktuellen VW Touareg. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.







1,9 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ab Werk bietet der Subaru eine beachtliche aktive Sicherheitsausstattung mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (Vehicle Dynamics Control) und Bremsassistenten. Weitere Sicherheitssysteme wie ein Notbremssystem mit Kollisionswarner, ein Spurhalteassistent sowie die adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung werden über das kamerabasierte EyeSight System (Stereokamera an der Frontscheibe) ermöglicht. Ein Radarsystem im Heck des Autos überwacht zudem den toten Winkel und warnt vor einem riskanten Spurwechsel auf der Autobahn. 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.

⊖ Ein Head-Up-Display oder eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	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	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 94 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz erreicht der XV im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein gutes Ergebnis mit fünf Sternen (Test: 11/2017). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Darüber hinaus gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zwei Meter Größe. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

⊖ Für die hinteren Sitzplätze sind keine Seitenairbags erhältlich. Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz. Zudem könnten sie näher am Kopf liegen. Das Warndreieck und der Verbandkasten finden lediglich unterhalb des Kofferraumbodens Platz und sind bei vollem Ladeabteil nicht umgehend griffbereit. Lediglich zwei Zurrösen im Kofferraum ermöglichen keine Ladungssicherung über Kreuz.

2,7 Kindersicherheit

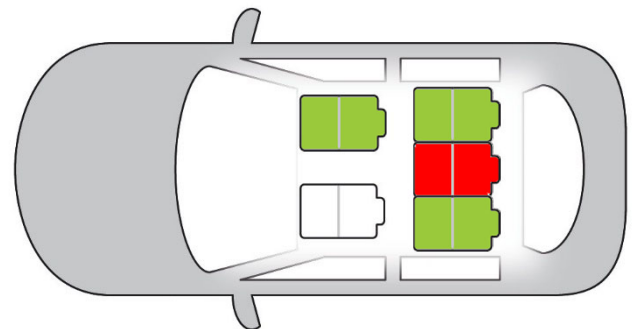
⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht das SUV 89 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest (Test: 11/2017). Hohe Kindersitze können dank des großen Innenraums und der demontierbaren Kopfstützen problemlos befestigt werden. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix-System samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Alternativ können hier Kindersitze mit den Gurten befestigt werden. Die Gurte sind lang genug und reichen selbst bei Kindersitzen mit großem Gurtbedarf, aufgrund der Sitzkontur verdrehen sich die Kindersitze allerdings bei der Befestigung. Im Fond finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zur Kindersitzmontage mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten.

Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Zudem fehlt den hinteren Fensterhebern ein Einklemmschutz, die auftretenden Schließkräfte bergen ein Einklemm- und Verletzungsrisiko.

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)

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz schneidet der Subaru im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 84 Prozent der möglichen Punkte ebenfalls gut ab (Test: 11/2017). Lediglich die Dachsäulen an der Windschutzscheibe bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personen- und Fahrradfahrererkennung, die Kollisionen in

ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden kann. Ein akustischer Umfeldschutz, der Passanten bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) im Elektrobetrieb mit einem Warnton aufmerksam macht, ist serienmäßig an Bord, lässt sich allerdings deaktivieren.

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Im Ecotest liegt der Verbrauch des elektrifizierten XV mit dem Zweitliter-Boxermotor bei 7,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 212 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 13 von 60 möglichen Punkten.

Innerorts verbraucht der Subaru 6,6 l/100 km, außerorts 6,8 l/100 km und auf der Autobahn 10,2 l/100 km. Das ist für ein SUV der unteren Mittelklasse ein hoher Verbrauch.

2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt durchschnittlich aus. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Vollastanteil fettet der Motor allerdings stark an, was sich an einem hohen CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich gibt es 34 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte.

Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner mit dem durstigen 2,0-l-Saugmotor und dem kleinen Elektromotor als Unterstützung 47 Punkte und erhält somit zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

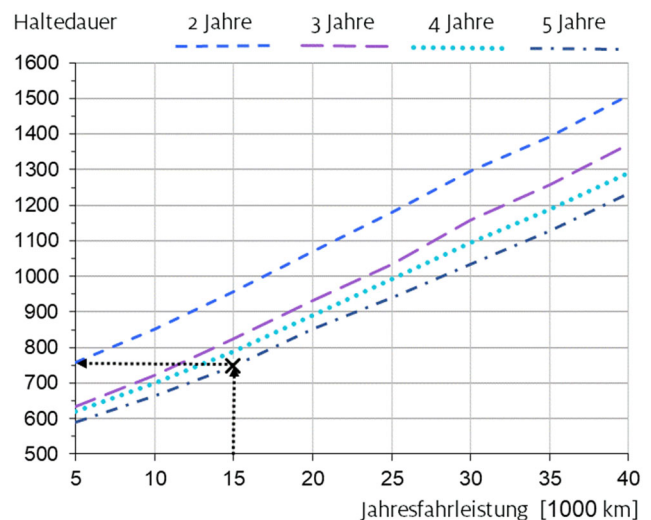
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

In der getesteten Ausstattungsvariante Platinum verlangt Subaru für den XV 2.0ie mindestens 37.540 Euro – die Anzahl an aufpreispflichtigen Zusatzausstattungen beschränkt sich damit auf Parksensoren, Metallic-Lackierung und Lederausstattung. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der XV im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab. Dem Fahrzeug wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert – der Wertverlust liegt bei circa 400 Euro/Monat. Die Fixkosten liegen ebenfalls auf hohem Niveau. Alleine die Kfz-Steuer beträgt 210 Euro pro Jahr (WLTP). Egal, wie man den Subaru versichert, wird es teuer. In allen Klassen ist er mittelmäßig eingestuft: KH: 17, VK: 22, TK: 22. Bei den gesamten monatlichen Unterhaltskosten landet der XV im Mittelfeld der Wettbewerber in der unteren Mittelklasse. Subaru zeigt sich bei den Garantieleistungen erfreulich spendabel und gibt eine fünfjährige Garantie bis 160.000 km auf das Fahrzeug, drei Jahre gegen Oberflächenkorrosion und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 748 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XV 1.6i Trend Lineartronic	XV 2.0ie Trend Lineartronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1600	4/1995
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	150/3600	194/4000
0-100 km/h [s]	13,9	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	193
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	7,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	157	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/22	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	156	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	581	667
Preis [Euro]	23.093	29.916

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6 (WLTP), OPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	194 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,9 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	180/149 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,47 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.465/1.800/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340/1.173 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.270 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Gunma

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Dueler H/P Sport
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,8/10,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	179 g/km (WTW* 212 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.578/492 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/700/1.230 l

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

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	406 Euro
Monatliche Gesamtkosten	748 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	210 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22		
Basispreis XV 2.0ie Platinum Lineartronic	36.594 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.283 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.194 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. 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 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. ¹ 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	609 Euro/529 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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar 60:40	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 570 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer