



Subaru XV 2.0i Exclusive+ Lineatronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Der XV feierte 2011 seine Premiere und steht seit 2018 in zweiter Generation bei den Händlern. Als erstes Europa-Modell basiert das Kompakt-SUV auf Subarus neuer Plattform und wartet mit zahlreichen Assistenzsystemen auf. Neben einem Notbremssystem samt Personenerkennung bietet der XV in der getesteten Ausstattung zudem einen Spurhalteassistenten, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, einen Totwinkelassistenten und eine Querverkehrserkennung, die den Fahrer warnt, wenn beim Rückwärtsfahren sich seitlich ein Fahrzeug nähert. Des Weiteren gehören ab der zweiten Ausstattungslinie LED-Scheinwerfer samt Kurvenlichtfunktion zur Serie - der Testwagen besitzt zudem ab Werk einen Fernlichtassistenten. Unter der Haube des XV befindet sich stets ein Boxer-Benziner. Entweder mit 1,6 l Hubraum oder wie im Testwagen als Zweiliter-Motor. Für die Kraftübertragung sorgt beim XV immer ein stufenloses Getriebe. Im Vergleich zu anderen CVT-Getrieben bietet es aber sieben simulierte Schaltstufen, die der Fahrer auch manuell wählen kann. Übertragen wird die Antriebskraft wie bei Subaru üblich an alle vier Räder.

Der 156 PS leistende Sauger läuft angenehm vibrationsarm, macht aber akustisch auf sich aufmerksam, wenn man ihn fordert. Der Verbrauch im Ecotest fällt mit 8,1l/100 km aber deutlich zu hoch aus.

Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet, optisch ansprechend und bietet zumindest vorn viel Platz.

In der Summe zeigt der neue XV sowohl Licht als auch Schatten. Der Preis von knapp 33.000 Euro erscheint angesichts der umfangreichen Serienausstattung aber als angemessen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Mini Countryman, Opel Grandland X, Peugeot 3008, Suzuki SX4.

+ umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot vorn, lange Herstellergarantie

- hoher Kraftstoffverbrauch, lauter Innenraum, langer Bremsweg, geringe Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

Familie **3,0**

Stadtverkehr **3,5**

60+ **Senioren** **2,8**

Langstrecke **3,1**

Transport **2,9**

Fahrspaß **3,6**

Preis/Leistung **2,5**

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Subaru XV wurde solide gefertigt, im Detail finden sich aber dennoch Kritikpunkte. So gefallen beispielsweise weder die mehrteilig gefertigten Türrahmen, die zudem unverkleidet sind, noch wirken die schepfernden Türen beim Schließen mit geöffneten Seitenscheiben besonders hochwertig. Zudem fehlt innen an Türen und Klappen eine Schicht Klarlack und es gibt freiliegende Steckverbindungen im Motorraum.

Die Verarbeitung im Innenraum kann sich sehen lassen, zudem schmeichelt das Cockpit mit farblich abgesetzten Ziernähten. Mit wenigen Ausnahmen bestehen die meisten Verkleidungen aus kratzempfindlichem Kunststoff.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der XV 2.0i Lineatronic kommt auf Basis des EcoTest Verbrauchs mit einer Tankfüllung (63 Liter) rund 775 km weit. Mit einem Wendekreis von 11,7 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,04 m (von Spiegel zu Spiegel) recht breit geraten ist. 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 1.400 und ungebremst gar nur 750 kg wiegen. Die Stütz- und die Dachlast ist mit 80 kg angegeben.

2,6 Licht und Sicht

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



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

Besonders ärgerlich ist dies im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern aus hartem Kunststoff besteht.

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

⊕ SUV typisch befinden sich an Stoßfänger und Kotflügeln Leisten, die die lackierten Karosserieteile etwas vor Beschädigungen schützen.

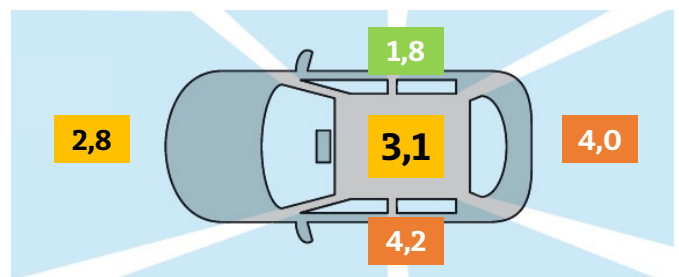
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab und nicht von einer Gasdruckfeder offen gehalten.

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

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

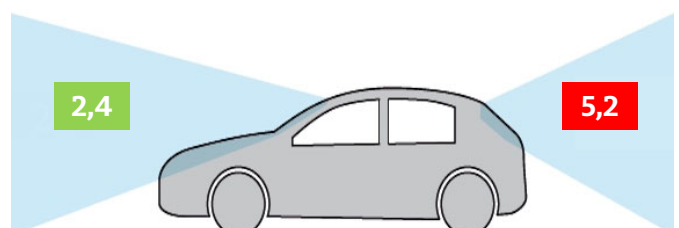
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊕ 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 Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts.

Nachts sorgen LED-Scheinwerfer samt Scheinwerfer-

reinigungsanlage und Kurvenlicht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus unterstützt ein statischer Fernlichtassistent den Fahrer.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar sind. Darüber hinaus fällt das Sichtfeld des Innenspiegels klein aus. Ein Abbiegelicht besitzt der XV nicht.

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 die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 52 cm über der Straße in komfortabler Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt ebenfalls hoch und ist damit ein Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten.

In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt der XV serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Beim Auf-

/Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ 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.

3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung nur 295 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 470 Liter. Alternativ können im Kofferraum dann bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 725 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.260 Liter Volumen verfügbar.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist jedoch nicht erhältlich. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis knapp 1,95 m aufrecht stehen. Beim Ausladen stört eine knapp elf Zentimeter hohe Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen.

Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, die zudem noch manuell ein- und ausgeschaltet werden muss.



Lediglich 285 l Gepäck passen in den Kofferraum des XV.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine störende Stufe am Kofferraumboden, die das Vorschieben von Ladegut erschwert. Die Ladekante liegt 80 cm über der Straße und damit sehr hoch, was das Einladen erschwert.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch klappbar, die Entriegelung erfolgt direkt am Sitz. Vor dem Umklappen der rechten Lehnenhälfte muss der mittlere Sicherheitsgurt ausgehängt werden. Ein Gepäcktrenngitter ist für den XV nur über den Zubehörcatalog erhältlich.

⊖ Kleinere Utensilien lassen sich im Kofferraum aufgrund von fehlenden Fächern nur schlecht gegen Verrutschen sichern. Immerhin befindet sich ein Ablagefach unter dem Kofferraumboden.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ 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 Funktionen des Bordcomputers teils mittels des mittig angeordneten Displays über dem Touchscreen und teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt in beiden Fällen mittels verschiedener Lenkradtasten. Zudem ist das mit Tasten überfrachtete Multifunktionslenkrad unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie den Reifendruck, die Restreichweite, die Öltemperatur und die Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Während der Durchschnittsverbrauch als Zahl dargestellt wird, lässt sich der Momentanverbrauch allerdings nur mittels Balkendiagramm ablesen - die Anzeige ist nicht sehr präzise. Im Kombiinstrument fehlt eine separate Anzeige für Stand- und Abblendlicht. Die Bedienung der Klimaregelung ist ebenfalls nicht ganz schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden aber nicht beim Bedienteil sondern oben im Display dargestellt. Die Tasten links vom Lenkrad werden vom Lenkrad verdeckt. Die beiden Rund-

instrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl sind trotz der recht kleinen Ziffern gut ablesbar. Die Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen, mit der Funkfernbedienung können sie aber nur vorn geschlossen werden.

⊖ Die Tasten für das Notbremssystem und den Spurhalteassistenten sind schlecht erreichbar oben am Dachhimmel platziert - darauf muss man erst einmal kommen.



Weitgehend gute Funktionalität sowie eine solide Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Subaru XV.

2,1 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, SD-Kartenslot sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung serienmäßig an Bord. Auch ein Navigationssystem und

Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto gehören zum Serienumfang. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps.

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 etwas

größzügiger aus. Die Innenbreite liegt im klassenüblichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

2,8 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, liegen Bein- und Kopffreiheit auf ähnlichem Niveau und sind für Personen bis knapp 1,90 m ausreichend bemessen. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen bequem, für drei nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.

3,3 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 Ablagen zufriedenstellend. In das Handschuhfach passt nicht viel hinein. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren.



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

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Der XV ist mit einem ausgewogenen Standardfahrwerk ausgestattet, das einen angenehmen Federungskomfort bietet. Innerorts sind kleine Unebenheiten zwar 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, der das kompakte SUV auch für lange Strecken empfiehlt.

Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie die meisten Konkurrenten zumindest optional anbieten und die den Federungskomfort noch ein Stück steigern sollte, 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 Lordosenstütze erhältlich.

Sitzlehnen und -flächen sind vorne angemessen geformt und konturiert - auch im Schulterbereich. Der Seitenhalt fällt, was auch an den rutschigen Ledersitzen liegt, zufriedenstellend aus. 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.

3,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 70,0 dB(A) bei Tempo 130 gehört der XV nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die dominanten Windgeräusche, die sich bereits

bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund spielen. Der Boxermotor läuft insgesamt recht laut und brummt kräftig bei rund 2.000 1/min.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der XV ist in der getesteten Ausstattungslinie mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung vorn ausgestattet. Abgedunkelte Scheiben im Fond

gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Abgesehen von den Luftdüsen unter den Vordersitzen, fehlen beispielsweise weitere Mittelausströmer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 156 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt im knapp 1,5 Tonnen schweren XV für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in durchschnittlichen 7,4 s. Subaru gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 10,4 s an, der Vortrieb endet laut Hersteller bei 194 km/h. Wegen des überschaubaren Drehmoments des Saugers ist der Motor

auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig voran gehen soll.

⊕ Dank der stufenlosen Automatik ist das Anfahrverhalten tadellos - gerade einmal 1,4 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,6 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 auch 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 196 Nm liegt erst bei 4.000 1/min an.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der XV ist ausschließlich mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineatronic zu haben. Das stufenlose Getriebe bietet einen hervorragenden Schaltkomfort, da es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Das Getriebe ändert dabei kontinuierlich die Übersetzung, während die Geschwindigkeit zunimmt, die Motordrehzahl jedoch konstant bleibt. Bei Vollast hingegen simuliert das Getriebe sieben Vorwärtsgänge und schaltet wie eine konventionelle Wandlerautomatik. Das nervige

Verharren bei der Maximaldrehzahl, wie man es von zahlreichen CVT-Getrieben kennt, tritt bei der Automatik im Subaru nicht auf. Wer möchte, kann auch per Schaltwippen am Lenkrad eine der sieben simulierten Schaltstufen manuell vorwählen. Im manuellen Modus gibt der Subaru Schaltempfehlungen.

In der größten simulierten Schaltstufe rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 mit 2.400 Umdrehungen pro Minute.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Das SUV zeigt konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken im Vergleich zu einem Kompakt-PKW, es bleibt aber alles im sicheren Rahmen. Lupft man in Kurven das Gaspedal oder bremst, führt das zu einem stärker drängenden Heck. Dank des effektiv regelnden ESP bleibt das SUV aber beherrschbar.

⊕ Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das SUV auch dank des bedarfsgerecht regelnden ESP sicher. Im Grenzbereich neigt das Fahrzeug zum Untersteuern und man wünscht sich als Fahrer etwas mehr Rückmeldung, sicher ist das Fahrverhalten aber.

Der serienmäßige permanente Allradantrieb garantiert eine sehr gute Traktion.

2,9 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten stellt die Lenkung nicht vollkommen zurück. Das Lenkgefühl dürfte insgesamt etwas ausgeprägter sein.

Die Lenkung spricht zwar gut an, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, sodass gelegentliches Korrigieren während des Kurvenverlaufs nötig wird.

Mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

3,6 Bremse

Die Bremse lässt sich zwar gut dosieren und spricht auch gut an, ein Bremsweg von 38,6 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber kein Ruhmesblatt.

1,9 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Subaru ist umfangreich. Alle Systeme, die es gibt, sind bei der getesteten Variante serienmäßig. Das EyeSight-Assistenzsystem umfasst neben einem Notbremssystem samt Kollisionswarnung einen Abstandstempomat und einen Spurhalteassistenten. Darüber hinaus ist der Testwagen ebenso mit einem Spurwechselassistenten und einer Querverkehrserkennung ausgestattet wie mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem.

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




















2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 94 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Subaru XV im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein sehr gutes Ergebnis mit vollen fünf Sternen (Stand 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, hinten immerhin noch für 1,70 m große Insassen. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Wird ein Gurt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

2,6 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der XV 89 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Hohe Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt.

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
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	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
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nur bedingt zur Kindersitzmontage mit den Gurten. 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 hohes Verletzungsrisiko.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz schneidet der XV im Crashtest nach Euro NCAP Norm ebenfalls gut ab. 84 Prozent der Punkte bekommt das SUV für den Fußgängerschutz - nur Windschutzscheibenpfosten bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine

3,9 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

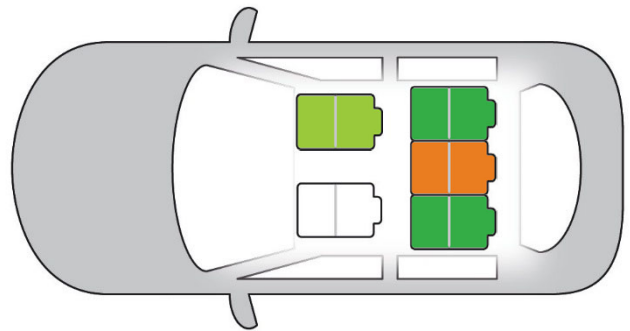
⊖ Im EcoTest liegt der Verbrauch des XV mit dem Zweiliter-Boxermotor bei 8,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 217 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 11 von möglichen 60 Punkten.

2,8 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt durchschnittlich hoch aus. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen sowohl der CO-Wert als auch die Partikelemissionen stark an. Unterm Strich gibt es 32 von 50 Punkten für

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)

Personenerkennung, sie kann Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden.

Innerorts verbraucht der Subaru 7,9 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn hohe 10,0 l alle 100 km. Das ist für ein SUV der unteren Mittelklasse ein deutlich zu hoher Verbrauch.

die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner 43 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Subaru verlangt für den getesteten XV mindestens 32.980 Euro. Allerdings zeigt sich der Testwagen damit nahezu vollständig ausgestattet. Optional geordert werden können lediglich Parksensoren vorn und hinten sowie die Lederausstattung "Exklusiv" und Metalliclackierung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 160 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hoch. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter-Benzinmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6i Trend Lineatronic	2.0i Comfort Lineatronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1600	4/1995
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	150/3600	196/4000
0-100 km/h [s]	13,9	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	6,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	145	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/22	17/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	132	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	621
Preis [Euro]	22.980	27.980

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

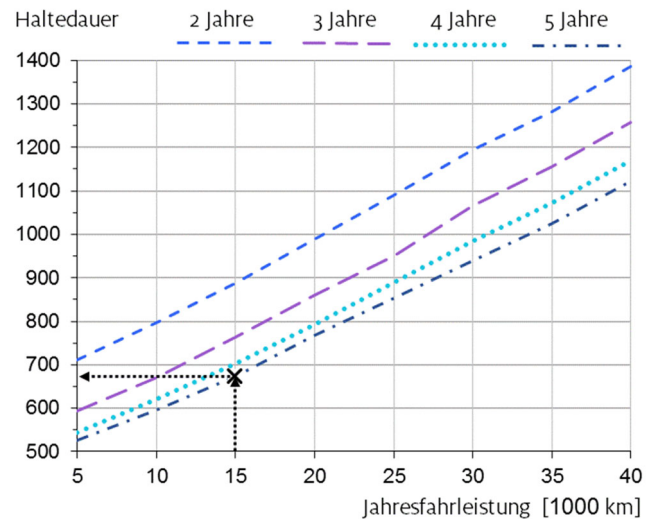
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 672 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Boxer), Euro 6c (NEFZ), geregelt	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	115 kW/156 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	196 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km	6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	155 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,35
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.465/1.800/1.615 mm
Leergewicht/Zuladung	1.462/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.310 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota-City

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Dueler H/P Sport
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/7,0/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	183 g/km (WTW* 217 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1465/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/725/1.260 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	112 Euro	Wertverlust	353 Euro
Monatliche Gesamtkosten	672 Euro		
Steuer pro Jahr	160 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22		
Basispreis XV 2.0i Exclusive+ Lineatronic	32.980 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.520 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.995 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	999 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
Spurwechselassistent	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	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand