

---

## Vorstellung Subaru XV: Alles neu und keiner sieht's

Von Michael Kirchberger

Subaru ist der kleinste der bei uns präsenten japanischen Autohersteller. Die Marke ist bekannt für ihre allrad- und meist von einem Boxermotor angetriebenen Fahrzeuge, das erste (noch hinterradgetriebene) Serienautomobil erschien 1958. Seitdem hat Subaru insgesamt 17,9 Millionen Boxer-Triebwerke und 16,8 Millionen Allradautos produziert, der Marktanteil liegt in Europa aber bei gerade einmal drei Prozent, in Deutschland wird der Importeur dieses Jahr rund 7300 Fahrzeuge verkaufen.

Aber Subaru ist beständig, die Autos sind bekannt für Solidität, Zuverlässigkeit und hohes Traktionsvermögen, außerdem ist man mit dem Outback und dem Forester im wachsenden Segment der SUV gut vertreten. Dritter Kandidat in dieser Klasse ist der kompakte XV. Er ist seit 2011 im Modellprogramm, jetzt kommt sein Nachfolger zu den Händlern. Ein Nachfolger? Auf den ersten Blick gleicht die Neuauflage, die tatsächlich als zweite Generation bezeichnet wird, der ersten aufs Haar. Erst der genauere Blick zeugt von Unterschieden.

Front und Heck wurden leicht modifiziert, der Winkel der A-Säule verändert, Frontscheinwerfer und Rückleuchten erneuert. David Dello Stritto, Verkaufs- und Marketingchef von Subaru in Europa, erklärt den Grund der Zurückhaltung: „Never change a winning team“, sagt er. Es gebe keinen Anlass, ein Erfolgsmodell grundsätzlich zu verändern. Der neue XV ist 4,67 Meter lang und 1,80 Meter breit, beide Maße haben um zwei Zentimeter zugelegt. Davon profitiert das Kofferraumvolumen. Es wächst um fünf auf 385 Liter bei aufgestellten Rückbanklehnen und um 24 auf 835 Liter bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante. 1310 Liter passen bei dachhoher Nutzung in den Kofferraum.

Eine der sympathischen Veränderungen ist die Befestigung der Außenspiegel auf dem Türblech. Dadurch ist eine Verglasung des Dreiecks zwischen dem Führungssteg der Seitenscheibe und dem Türrahmen möglich, was die Übersichtlichkeit gerade beim Abbiegen entscheidend verbessert. Noch deutlicher ist die Modernisierung im Innenraum zu erkennen. Das Cockpit ist schlicht, aber ansprechender gestaltet, die Instrumente mit analogen Skalen sind gut ablesbar. Sie umrahmen ein auf 4,2 Zoll vergrößertes TFT-Display. Informationen des Navigationssystems, das in den Spitzenausstattungen zum Serienstandard gehört, gibt ein weiterer Monitor auf der Mittelkonsole wieder. Über den dritten Bildschirm – acht Zoll misst die Diagonale des zentralen, berührungssensitiven Displays darunter – lassen sich die Navigation und das Infotainment steuern, Apple Carplay und Android Auto beherrscht der XV. Einfach wolle man die Dinge halten, heißt es, dem Bedienungskomfort tut dies nur gut.

Zwei Vier-Zylinder-Boxermotoren stehen als Antriebe zur Wahl. Das 1,6-Liter-Aggregat leistet unverändert 85 kW / 114 PS und schafft 150 Newtonmeter Drehmomentmaximum bei 3600 Umdrehungen in der Minute. Damit beschleunigt diese 1425 Kilogramm wiegende XV-Version in 13,9 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit erreicht sie bei 175 km/h. 6,4 Liter Benzin genügen dem Motor nach EU-Norm für 100 Kilometer, in den Tank passen 63 Liter. Zugelegt hat der kräftige Zwei-Liter-Boxer, er bringt es nun auf 115 kW / 156 PS und 196 Nm Drehmomentspitze. Sein Normverbrauch wird mit 6,9 Liter Benzin auf 100 Kilometer angegeben, die 100-Kilometer-Marke wandert aus dem Stand nach 10,4 Sekunden vorbei, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 194 km/h. Beide Versionen kombiniert Subaru mit einem CVT-Eigenbau, das stufenlose Getriebe simuliert Schaltvorgänge zwischen unterschiedlichen Übersetzungsstufen, lässt den Motor dennoch bei vollem Leistungsabruf laut und unangenehm hochdrehen und auf

---

konstanter Tourenzahl verharren – einem Motorboot nicht unähnlich.

Schaukeln tut der XV in schnellen Kurvenwechseln, daran konnte auch der jetzt mit der Karosserie statt der Achse verbundene Stabilisator nichts ändern. Aber das Kompakt-SUV will kein Sportwagen sein, Subaru-Kunden erwarten eher viel Bodenfreiheit, die sie mit 22 Zentimeter bekommen. Auch den Sicherheitsanforderungen der Käufer wurde genüge getan, in japanischen Crash-Tests wurde der XV zum sichersten Auto Japans gekürt, beim europäischen NCAP-Test gab es die maximal möglichen fünf Sterne.

Die Lenkung hinterlässt unterdessen einen etwas leichtgängigen und gefühllosen Eindruck, die Bremsen zeigen sich dagegen fein dosierbar und standfest. Erhebliches Talent zeigt der XV im Gelände, mit der X-Drive-Funktion bringt ihn sein Allradantrieb über steile Schotterstrecken hinauf und die Abfahrtskontrolle auf ebenso schwierigem Terrain wieder sicher hinunter. Selbst wenn er solch anspruchsvolle Übungen im wahren Leben wohl kaum absolvieren muss. Ärgerlich ist dagegen die geringe Anhängelast, die mit 1400 Kilogramm sehr mäßig ausfällt.

Agil macht den XV das serienmäßige Torque Vectoring, das die Antriebskräfte in Biegungen dem kurvenäußeren Rad zuleitet. Wenn auch das nicht mehr hilft, ist das ESP mit gefühlvollem Eingriff zur Stelle. Sanft bringt es das SUV wieder in die Spur und vermittelt dem Chauffeur ein überaus sicheres Fahrgefühl. Das unterstützen außerdem die Assistenten des Eyesight genannten Wachsystems, das laut Subaru-Ingenieur Atushi Nakachima die Unfallraten um beachtliche 61 Prozent zu senken vermag. Die Pre-Collision-Bremse, ein Anfahr-Kollisionswarner, adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie radargestützte Kontrolleure des Toten Winkels, des Spurverlassens und des Querverkehrs stehen dafür bereit. Nur die letzten drei bleiben dem 22 980 Euro kostenden Basismodell vorenthalten, in den höherwertigen Ausstattungslinien gehören sie zum Serienstandard. Vier davon gibt es, mit dem 1,6-Liter-Boxer lassen sich Trend, Comfort und Exclusive koppeln, für den Zweiliter sind die Versionen Comfort, Exclusive und Exclusive+ im Angebot.

Die Komfort-Ausstattungen sind ebenfalls nicht spartanisch verteilt. Grundsätzlich an Bord sind Klimaautomatik, Licht- und Regensensor und eine Sitzheizung, die Comfort-Version (ab 25 980 Euro) bekommt unter anderem zusätzlich Lederlenkrad und LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht-Funktion. Die schlüssellose Zugangs- und Startoption sowie ein Navigationssystem sind die Merkmale der Exclusive-Ausführung für 27 480 Euro (oder 29 980 Euro mit dem stärkeren Motor), die Exclusive+-Variante mit Lederausstattung, elektrisch verstellbarem Fahrersitz, Lenkradheizung und Glasschiebedach kostet als XV-Spitzenmodell 32 980 Euro.

Der Blick auf den XV lohnt, wenn er jetzt zu den Händlern kommt. Seine nur maßvoll aufgefrischte Gestalt mag nicht eines jeden Geschmack treffen, aber das Kompakt-SUV polarisieren können und das ob ihrer Flut auch müssen, hat Mitsubishi kürzlich mit dem ebenfalls nicht gerade bildschönen Eclipse Cross gezeigt. Ein bisserl schrullig darf es heute sein, in dieser Preisklasse lässt sich ein Automobil eben nicht über teure Individualisierung vom Gros der Klasse abheben. Subaru, gerade so am Ruf eines Exotendaseins entlangfahrend, könnte mit dem XV weitere Erfolge erzielen. Fehlt noch was? Ja, der einst so geliebte Boxer-Diesel der Marke. Der ist aufgrund der hohen Anforderungen strenger Abgasgesetze auf der Strecke geblieben und wird aus dem Programm genommen. Zu teuer die Anpassung an die zukünftigen Schadstoff-Bestimmungen nur für die Europäer, sagt Subaru. Denn kein anderer Markt fragt nach dem Selbstzünder. Die hierfür notwendigen teuren Entwicklungen kann sich eine kleine Automarke eben nicht mehr leisten. (ampnet/mk)

Daten Subaru XV 2.0i Exclusive

---

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,80 x 1,62  
Radstand (m): 2,67  
Motor: B4-Benziner, 1995 ccm, Direkteinspritzung  
Leistung: 115 kW / 156 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 198 Nm bei 4000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 155 g/km (Euro 6c)  
Leergewicht / Zuladung: 1443 kg / 497 kg  
Kofferraumvolumen: 385–1310 Liter  
Böschungswinkel vorne / hinten: 19,7 Grad / 31,5 Grad  
Bodenfreiheit: 220 mm  
Max. Anhängelast: 1400 kg  
Wendekreis: 11,6 m  
Bereifung: 225/55 R18 96V  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32  
Preis: 29 980 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---