

Fahrbericht Subaru XV 2.0i : Weltenbummler

Von Peter Schwerdtmann

Ein Crossover soll zwar das Beste aus den beiden Welten der Limousine und des Sport Utility Vehicles (SUV) miteinander verbinden. Damit wird ein Crossover aber noch nicht zur automobilen und Eier legenden Wollmilchsau: Denn jedes Kreuzen von Eigenschaften führt zu – reizvollen oder ungeliebten – Mischungen, und jeder Hersteller setzt bei seinem Crossover andere Betonungen. Ein interessantes Beispiel für einen solchen Weltenbummler liefert jetzt der Subaru XV, mit dem der japanische Allradspezialist „Brücken zwischen Stadt und Land bauen“ will.

Von vorn zeigt der XV das typische Subaru-Gesicht mit der vom Stoßfänger geteilten Doppelraute aus Kühlergrill und Lufteinlass. Die Seitenansicht prägt eine Silhouette mit früher A-Säule und langem, flach zu einem Steilheck abfallenden, recht niedrigem Dach. Von der Seite wirkt der XV deutlich gestreckter als ein SUV und sogar elegant. Doch die ausgestellten, stark betonten Radhäuser, der schwarz abgesetzte Unterwagen, die ansteigende Sicke über dem Seitenschweller und die auffälligen Alu-Felgen sprechen eine andere, eine markigere Sprache. Noch krasser fallen die Unterschiede beim Blick auf das Heck auf. Nach dem sanft runden Abfall der Seitenlinie entpuppt es sich beim Blick von schräg hinten als eine der Schokoladenseiten des XV. Hier ist klare Kante angesagt. Und unter dem Stoßfänger zeigt sich ein Diffusor, der einem Sportwagen zur Ehre gereichen würde.

Mehr Crossover geht nicht? Doch; denn innen geht's weiter. Die recht tief sitzende Armaturentafel in einheitlich Anthrazit zeigt die klaren Linien, wie man sie eher aus Fahrzeugen mit Geländewagen-Genen kennt. Aber die Materialien und die Detailgestaltung haben wenig vom Nutzfahrzeug. Dafür ist bei unserem Fahrzeug der besten Ausstattungsvariante Exclusive alles enthalten, was Infotainment heute so Limousinenfahrern bieten muss.

Die gut ausformten Sitze zeigen Langstrecken-Komfort und einen für ein SUV ungewöhnlich guten Seitenhalt. Der Innenraum bietet dank der geschickten Gestaltung

von Seitenwänden und Dach sowie wegen des recht langen Radstandes viel Platz für vier bis fünf Passagiere und 380 Liter im Gepäckraum, der sich auf 1270 Liter erweitern lässt. Das Ein- und Aussteigen fällt beim XV leichter als bei vielen SUV, weil man die Füße nicht erst über einen hohen Seitenschweller an einer weit hinten stehenden A-Säule vorbei heben muss. Die Sitzposition ist hoch, die Übersicht gut, dank der schmalen A-Säule, der für ein SUV ungewöhnlich großen Fensterflächen und der bei den beiden besseren der drei Ausstattungsstufen (Active, Comfort, Exclusive) vorhandenen Rückfahrkamera.

Der recht lange Radstand (2,64 Meter) hilft aber wenig beim Fahrkomfort. Trotz der aufwändigen Fahrwerkkonstruktion fällt die Federung durch Stuckern und durch Nickschwingungen auf, wie man sie eher von Geländefahrzeugen her kennt. Dafür sind die Stabilisatoren so stark ausgelegt, dass die Seitenneigung in schnellen Kurven so gering wie bei sportlichen Limousinen bleibt.

Der 2.0i-Benziner unseres Testwagens fiel durch eine ebenfalls sportliche, spontane Kraftentfaltung auf. Der Vierzylinder-Boxer mit 110 kW / 150 PS und das CVT-Getriebe „Lineartronic“ reagieren beim Anfahren beide sehr spontan auf die Vorgaben des Gaspedals, subjektiv sogar schneller als der Messwert von 10,7 Sekunden für den Standardspurt erwarten lässt. Subaru gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 187 km/h an. In der Praxis waren wir noch schneller.

Beim Verbrauch lagen wir in der Praxis natürlich höher als der nach den EU-Regeln ermittelte, normalerweise unrealistisch niedrige Durchschnittsverbrauch von 6,6 Litern auf 100 km. Je nach Fahrtstrecken stellten sich bei uns Werte zwischen sieben Litern (Landstraße) und 13 Litern (schnelle Autobahnfahrt) ein. Im Schnitt lagen wir bei 8,2 Litern, was für einen Benziner dieser Klasse mit permanentem Allradantrieb ein Wert im oberen Mittelfeld darstellt. Daran haben das Start-Stopp-System, das CVT-Getriebe und das geringe Gewicht des XV ihren Anteil. Unser Testwagen Subaru XV 2.0i Exclusive mit Lineartronic wiegt laut Herstellerangaben 1490 Kilogramm. Mit diesem Limousinen-Gewicht zählt er zu den Leichtgewichten seiner Crossover-Klasse.

Speziell für Europa hat Subaru inzwischen auch einen 2,0-Liter-Diesel mit 108 kW / 147 PS und einem Normverbrauch von 5,6 Litern auf 100 km, 9,3 Sekunden von null auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 198 km/h für einen Mehrpreis von 1000 Euro im Programm. Mag sein, dass dieses Angebot mehr Freunde finden wird als der von uns gefahren Benziner. SUV-Fahrer sind Diesel-Freunde, auch wenn sie sich für einen Crossover entscheiden. (ampnet/Sm)

Daten Subaru XV 2.0i Exclusive mit Lineartronic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,78 x 1,57

Motor: Boxer-Vierzylinder, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 6200 U/min

Max. Drehmoment: 196 Nm bei 4200 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,6 Liter

CO₂-Emissionen: 153 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 1490 kg / 450 kg

Kofferraumvolumen: 380 - 1270 l

Max. Anhängelast: 1200 kg

Wendekreis: 11,3 m

Räder /Reifen: 7J x 17 / 225/55R17

Preis: 32 090 Euro

Bilder zum Artikel:



Subaru XV.



Subaru XV.

Subaru XV.



Subaru XV.



Subaru XV.

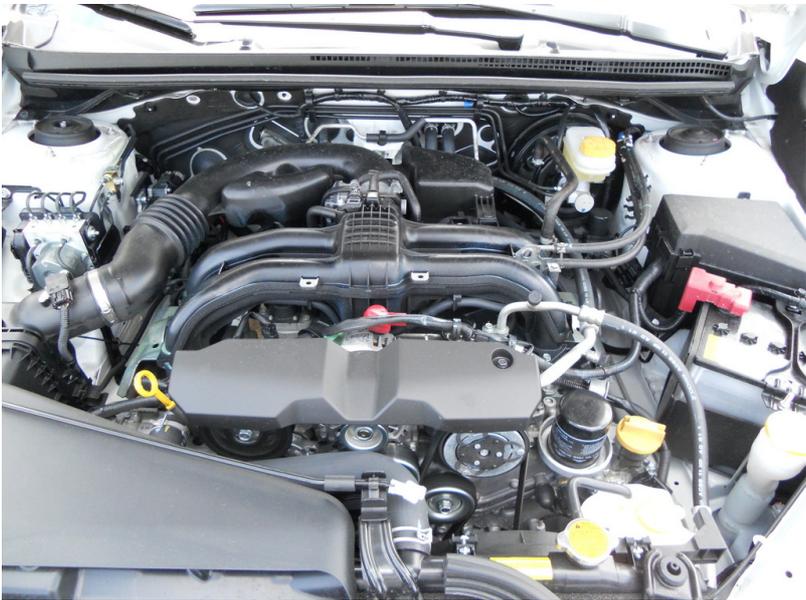


Subaru XV.



Subaru XV.

Subaru XV.



Subaru XV.