

---

## Fahrbericht Subaru XV / Forester 2.0ie: Welcher darf's denn sein?

Von Jens Riedel, cen

Subaru hat in Deutschland eine feste Fan-Gemeinde. Einen Boxermotor mit Allradantrieb gibt es sonst nur bei Porsche. Die Modellpalette darf als recht beständig gelten. Die zunehmend schärferen Abgas-Grenzwerte zwingen aber auch diese Marke dazu, sich mit Hybridtechnik ein wenig Luft zu verschaffen. So gibt es den Klassiker Forester in der aktuellen Generation ausschließlich nur noch als so genannten e-Boxer mit elektrischer Unterstützung. Beim XV hat der Kunde noch die Wahl und kann alternativ zum 114 PS (84 kW) leistenden 1,6-Liter-Benziner greifen.

Der e-Boxer setzt sich bei Forester und XV aus einem 2,0 Liter großen und 150 PS (110 kW) starken Benziner und einem Elektromotor mit 17 PS (12 kW) zusammen, der in Teilbereichen Unterstützung leistet. Auch wenn bei Geschwindigkeiten unterhalb von 40 km/h bis zu 1,6 Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden können und in der Praxis immer wieder etliche hundert Meter im Stadtverkehr lautlos unter die Räder genommen werden, spricht Subaru seltsamerweise von einem Mild- statt von einem Vollhybrid. Die Techniker verweisen auf die relativ geringe E-Reichweite und die recht schwache Leistung des E-Antriebs von unter 20 kW. Also einigen wir uns einfach auf Hybrid.

Nah am WLTP-Wert

Dennoch sind beide Fahrzeuge allein schon wegen des serienmäßigen Allradantriebs keine Sparwunder. Der XV kam auf Testverbräuche zwischen 7,9 und 8,4 Litern je 100 Kilometer und der Forester auf 8,3 bis 9,2 Liter. Doch das klingt nur höher als es sein soll. Die offiziellen WLTP-Werte weisen 7,9 bzw. 8,1 Liter aus. Insofern haben sich beide Modelle im Alltag gut geschlagen. Apropos Alltag: Angenehm fiel ebenfalls auf, dass Subaru seinem Lineartronic genannten stufenlosem CVT-Getriebe offenbar dank der zusätzlichen E-Power halbwegs den berühmt-berüchtigten Gummibandeffekt abtrainiert hat. Hinterlegt sind auch sieben feste manuelle Fahrstufen.

Der kompaktere XV war einer der ersten echten Crossover. Im Prinzip verbirgt sich dahinter ein höhergelegter (und weit weniger erfolgreicher) Impreza. Er wirkt deutlich moderner gezeichnet als der – mit Rücksicht auf die anvisierte Klientel – doch recht konservativ eingekleidete Forester. Bei der Armaturenbrettgestaltung sind die Unterschiede gar nicht so groß, aber orangene Ziernähte geben dem XV frischen Pepp. Dazu passen mattes Sillberdekor und Carbonimitat sowie der wohltuend zurückhaltende Einsatz von Klavierlack.

Ohnehin versteht sich Subaru auf Farbe. Das gilt nicht nur für die auffälligen Lacktöne für den XV, sondern beispielsweise auch für die Instrumentierung in beiden Modellen. Chromumrandete Rundinstrumente mit blauem Grund und die grünen Anzeigen des Fahrerinformationssystem oben auf der Mittelkonsole werden als angenehm wahrgenommen.

In beiden Fällen gibt es ein sich optisch bis weit in die Tür hineinziehendes und recht flaches Cockpit, eine recht klare Bedienstruktur und den neben Bordcomputer und Infotainmentdisplay dritten Bildschirm. Er informiert über allerlei Fahrzeugdaten und -parameter bis hin Steigungs- oder Neigungswinkel des Fahrzeugs im Gelände. Zudem visualisiert er auf klare Weise die momentanen Aktivitäten der Assistenzsysteme, die Subaru unter dem Begriff „Eyesight“ bündelt. Und genauso sieht das Stereo-

---

Kamerasystem über dem Rückspiegel auch aus: Wie zwei Augen blicken die Linsen auf die Straße.

Die Warntöne der Assistenten sind angenehm zurückhaltend. Das gilt auch für die Fahrhilfen selbst. Der Abstandsregeltempomat greift nach der Erkennung eines vorausfahrenden Fahrzeugs zunächst einmal sanft ein und nicht erst abrupt bei deutlich geringerem Abstand. Zudem wird die Erfassung des Vordermanns nicht nur optisch, sondern auch akustisch gemeldet, ebenso, wenn das vorausfahrende Fahrzeug wieder aus dem Regelbereich verschwindet – eine sinnvolle und nachahmenswerte Sache. Spurhalter und -verlassenswarner arbeiten ebenso unaufgeregt. So fühlt sich der Fahrer nicht bevormundet und erliegt nicht – wie bei manch anderem Hersteller – der Versuchung, das eine oder andere Helferlein abzuschalten. Ein nettes Gimmick sind die im Display des Bordcomputers mit aufleuchtenden Bremslichter der stilisierten Heckansicht.

#### Aufmerksames Driver Monitoring

Trotz gleichen Namens bei der Ausstattungsstufe (in diesem Fall Platinum) unterscheiden sich XV und Forester diesbezüglich dennoch in etlichen Punkten. Der Forester bringt deutlich mehr Technik mit, das fängt beim erweiterten X-Mode-Allradsystem mit mehr Auswahlmöglichkeiten („Schnee und Schotter“/ „Tiefschnee und Schlamm“) an. Zudem gibt es noch eine etwas sportlichere Fahrstufe zur Auswahl. Mit dem Head-up-Display kommt eine weitere und gut zu erfassende Symbolik für die Assistenzsysteme hinzu, die damit gleich dreifach auf den verschiedenen Anzeigen auftaucht. Das ist eigentlich schon zuviel des Guten, aber im Fall des Head-up-Displays perfekt positioniert, während der in der Mitte des Armaturenbretts aufgesetzte Zusatzbildschirm den Blick von der Straße lenkt. Zum Glück arbeitet das „Driver Monitoring“ sehr aufmerksam und alarmiert den Fahrer schon, wenn er nur einen kleinen Augenblick zu lange zur Seite schaut, mit dem Hinweis „Bitte nach vorn schauen“. Ebenso hilfreich ist die Seitensichtkamera für das rechte Vorderrad, wenn es zum Parken an den Bordstein geht. Für die größeren Subaru typisch und nachahmenswert ist die Trittfläche auf dem hintern Seitenschweller, wenn es darum geht, den Dachgepäckträger zu beladen.

Auch der rund 6000 Euro günstigere XV bietet im Fond ausreichend Platz und viel Beinauflage auf den Sitzen. Nach umklappen der Rückenlehnen entsteht eine ebene und rund 1,60 Meter lange Ladefläche. Das reicht in der Regel aus. Wer mehr braucht, dem bietet der 4,63 Meter lange Forester maximal 1779 Liter Gepäckvolumen und eine bis zu knapp zwei Meter lange Ladefläche. Da bleibt dann auch noch Platz, um das Kofferraumrollo bei Nichtgebrauch im Unterboden verschwinden zu lassen.

Dass der Forster ein echter Geländegänger ist, ist kein Geheimnis. Eher überrascht etwas, dass der XV ihm in dieser Disziplin kaum nachsteht. Der hochbeinige Auftritt ist im Gegensatz zu vielen anderen Crossovern keine Show, sondern echtes Offroad-Attribut. So bringt der XV nicht nur die gleiche Bodenfreiheit wie der Forster mit (22 Zentimeter), sondern sticht ihn aufgrund der kürzeren Überhänge sogar beim Rampenwinkel und dem hinteren Böschungswinkel aus. (ampnet/jri)

#### Daten Subaru XV 2.0ie Platinum

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,80 x 1,60  
Radstand (m): 2,67  
Motor: 4-Zyl.-Boxer, 1995 ccm  
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5600–6000 U/min  
Max. Drehmoment: 194 Nm bei 4000 U/min  
E-Motor: 12 kW / 17 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h

---

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter  
CO2-Emissionen: 180 g/km  
Effizienzklasse: B  
Leergewicht / Zuladung: 1574 kg / 495 kg  
Kofferraumvolumen: 340–1193 Liter  
Böschungswinkel: 18 Grad (v.) / 28,6 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 21,5 Grad  
Max. Anhängelast: 1270 kg  
Wendekreis: 11,6 m  
Bereifung: 225/55 R18  
Wartungsintervall: 2 Jahre / 30.000 km (Inspektion)  
Preis: 36.594 Euro

Daten Subaru Forester 2.0ie Platinum (abweichend)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,82 x 1,72  
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter  
CO2-Emissionen: 185 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 1652 kg / max. 553 kg  
Kofferraumvolumen: 509–1779 Liter  
Bodenfreiheit: 220 mm  
Böschungswinkel: 20,1 Grad (v.) / 25,8 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 21 Grad  
Max. Anhängelast: 1870 kg  
Wendekreis: 11,6 m  
Bereifung: 225/60 R17  
Preis: 42.394 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 XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



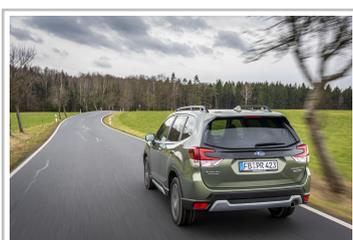
Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



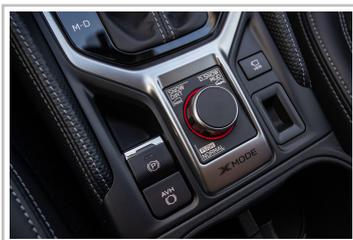
Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



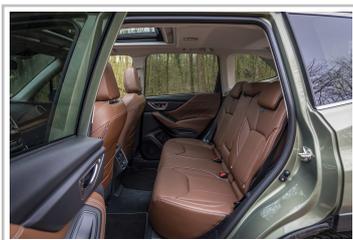
Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Nomen est omen: Eyesight-Kamerasystem des Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Nomen est omen: Eyesight-Kamerasystem des Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---



Subaru Forester.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

---