







Sonderdruck aus OFF ROAD 02/2018

Subaru Werksangaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen gemäß EU-Richtlinie 1999/94/EG: Subaru XV 1.6i mit 84 kW (114 PS) Kraftstoffverbrauch (I/100 km): innerorts: 7,9; außerorts: 5,6; kombiniert: 6,4. CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 145. Subaru XV 2.0i mit 115 kW (156 PS) Kraftstoffverbrauch (I/100 km): innerorts: 8,7; außerorts: 5,8; kombiniert: 6,9. CO₂-Emission (g/km) kombiniert: 155. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist. Abbildungen enthalten Sonderausstattung. Sonderdruck für SUBARU Deutschland GmbH aus Offroad 2/18 vom 9. Januar 2018 mit freundlicher Genehmigung des Verlags.



Hip, trendy, stylisch – Subaru zeigt mit dem brandneuen XV, dass kompakte SUV nicht nur in der Modewelt was hermachen, sondern auch abseits des Asphalts zu gebrauchen sind.

Es gibt sicherlich viele Gründe, ein japanisches Fahrzeug zu kaufen. Neben der modernen Technologie, die in den meisten Modellen aus Fernost implementiert ist, spielt hier oftmals das gute Preis-Leistungs-Verhältnis eine entscheidende Rolle. Bei Subaru kommt noch ein weiterer wichtiger Faktor hinzu: Lovalität, Kaum ein Hersteller auf dem Markt hat so treue Kunden wie die japanische Allrad-Ikone. Das birgt allerdings nicht nur viele Vorteile, sondern auch einige Risiken in sich. Denn die Fans der Marke sehen es gar nicht gerne, wenn das bewährte Konzept allzu stark modifiziert oder gar verwässert wird. Das dürfte auch der Grund gewesen sein, warum der neue XV die Subaru-Charakteristika hochhält und mit einem permanenten Allradsystem sowie den typischen Boxermotoren an den Start geht. Auch in puncto Styling bleibt eine echte Revolution aus. Ganz sanft wurden die Linien des Japaners überarbeitet, um der zweiten Generation ein eigenständiges Gesicht zu verleihen.

OFFROAD ZU HAUSE

Mehr war aber auch nicht nötig. Der aktuelle XV kommt bei der treuen Kundschaft super an. Seine Karosserieform ermöglicht ihm eine erfolgreiche Gratwanderung zwischen zwei Welten. Wie sein Vorgänger muss sich der Neue nämlich sowohl in urbanem Gefilde als auch im Gelände bewähren. Das schafft er mit links. Denn fürs Offroad prädestinieren ihn neben dem permanenten 4x4-System seine nochmals angewachsene Bodenfreiheit (mindestens 220 Millimeter) sowie die für ein SUV durchaus beachtlichen Karosseriewinkel von 19.5 Grad vorn und 31,2 Grad hinten, ergänzt durch einen Rampenwinkel von 21,6 Grad. Wer trotz dieser guten Voraussetzungen noch Hilfe benötigt. darf sich über den aus dem Forester bekannten und im XV serienmäßig eingesetzten X-Mode freuen. Einmal aktiviert, unterstützt das System den Fahrer durch Eingriffe ins Motormanagement, die

Bremskraftverteilung und das permanente Allradsystem bei der Fahrt über schwieriges Geläuf. Wer beim Ausritt auf Schnee, steinigem Untergrund oder matschigem Waldweg eine clevere Linie wählt und gefühlvoll an die Sache rangeht, kommt selten an die Grenzen des Japaners. Einzig ein Blick in die Motorenpalette trübt die Gelände-Freuden ein wenig. Vorerst bietet Subaru im XV nämlich keinen Diesel mehr an und setzt auf zwei Boxer-Benziner mit 1,6 oder 2,0 Liter Hubraum und einem maximalen Drehmoment von 196 Nm. Offroad bleibt sich der XV also weitestgehend treu, ja konnte dank des X-Mode sogar noch zulegen. Doch wie sieht es eigentlich im Alltag aus?

Auch hier braucht sich der Neuling nicht verstecken. Das überarbeitete Fahrwerk minimiert die Wankneigung im Vergleich zum Vorgänger deutlich, passend dazu ermög-

35 | OFF ROAD 2/18 www.off-road.de



Ansehnlich: Hochwertige Materialien und Hingucker (wie die farbigen Ziernähte) werten das Cockpit des XV deutlich auf.





Sichere Sache: Die Kameras des Eyesight-Assistenzsystems.

Fremdgezündet: Vorerst gibt es keinen Diesel.

licht die direkte Lenkabstimmung noch genauere Manöver. Das trägt ebenso zum Komfort bei wie die Überarbeitungen im Innenraum. Was hier sofort positiv auffällt, ist die wesentlich höhere Qualität der verwendeten Materialien.

MODERNER ALLROUNDER

Vom griffigen Lederlenkrad bis hin zu den beguemen Stühlen gibt sich der Subaru tadellos. Unterwegs punktet der XV durch das überarbeitete Infotainment- und Navigationssystem. Auf einem acht Zoll großen Display lassen sich die Hinweise zur Verkehrsführung einfach ablesen und stressfrei umsetzen. Abgerundet wird die Cockpit-Modernisierung durch die verbesserte Dämmung, die vor allem Wind- und Außengeräusche vom Piloten fernhält. Bei einem beherzten Tritt auf das Gaspedal machen sich die Vierzylinder-Benziner weiterhin deutlich bemerkbar, was aber größtenteils dem merk hat Subaru beim Generatio-

serienmäßigen CVT-Getriebe und den damit einhergehenden hohen Drehzahlen zuzuschreiben ist. Dafür reagiert das überarbeitete Aggregat direkter auf Gasbefehle und ermöglicht bei der 156 PS starken Topmotorisierung den Sprint auf Tempo 100 in kaum mehr als zehn Sekunden. Ein besonderes Augennenwechsel auf die Sicherheit gelegt. Serienmäßig überwacht

Subaru XV

Otto-T, 4-Zylinder-B, vorn längs, DOHC Hubraum: 1.600 cm³ Leistung: 84 kW/114 PS bei 6.200 min⁻¹ max. Drehmoment: 150 Nm ab 3.600 min⁻¹

Schadstoffklasse

Otto-T, 4-Zylinder-B, vorn längs, DOHC 1 995 cm² Hubraum: Leistung: 115 kW/156 PS bei 6.000 min

max. Drehmoment: 196 Nm ab 4.000 min⁻ Schadstoffklasse:

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanentes Allradsystem "Symmetrical AWD" mit elektronisch/hydraulisch geregelter Kupplung, Active Torque Vectoring, CVT-Automatikgetriebe "Lineartronic" serienmäßig

AHR7FIIGAIIFRAII

selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitzplätze

BREMSEI ABS, EBV, ESP

innenbelüftete Scheibe vorn: hinten: innenbelüftete Scheibe

FAHRWERK

Einzelradaufhängung, vorn: McPherson-Federbein hinten: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbein

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

4.465/1.800/1.615 mm Länge/Breite/Höhe: Radstand: 2.665 mm Leergewicht: 1.425-1.439 kg 1.940 kg zul. Gesamtgewicht: Laderaumvolumen: 385-1.310 Liter Anhängelast (ungebr./gebr.) 650/1.400 kg

FAHRLEISTUNGEN / VERBRAUCH

Beschl. (0-100 km/h): 10,4/13,9 s Vmax: 194/175 km/h Verbrauch ges.: 6.9/6.4 L

MARKTEINFÜHRUNG

ab sofort zu Preisen ab 22.980 Euro (84 kW)

das optische Assistenzsystem Eyesight das Geschehen und greift zur Not mittels Notbrems- oder Spurhalteassistenten helfend ein. Dank des Upgrades kommen XV-Fahrer auch in den Genuss einer adaptiven Abstands- und einer Geschwindigkeitsregelung, die sich spielend leicht über Tasten am Multifunktionslenkrad bedienen lassen. Optional erhöhen Totwinkelwarner, Spurwechselassistent und Querverkehrwarner das Sicherheitsgefühl an Bord. Angesichts dieser erfreulichen Neuerungen dürften selbst eingefleischte Subaru-Fans nichts gegen die umfangreiche Modernisierung des Subaru XV einzuwenden haben, sondern sie sogar begrüßen.

T | Bastian Hambalgo F | Subaru



Kein Thema: Dank des bewährten Symmetrical AWD hält den XV auch loses Geläuf nicht weiter auf.



Der neue Subaru XV.

Mit seiner Stereokamera erkennt EyeSight¹ potenzielle Gefahren und hilft mit dem Notbremsassistenten, Unfälle möglichst zu vermeiden. Das ist nur einer der Gründe für die Bestnote von 5 Sternen beim Euro NCAP Crashtest 2017.

Abbildung enthält Sonderausstattung. *Die gesetzlichen Rechte des Käufers bleiben daneben uneingeschränkt bestehen. ¹Die Funktionsfähigkeit des Systems hängt von vielen Faktoren ab. Details entnehmen Sie bitte unseren entsprechenden Informationsunterlagen. ²Getestet wurden Notbremssysteme. Quelle: auto motor und sport 09/2015 und www.adac.de



www.subaru.de

