



Wilbert Huls
9 mei 2012

Eigenzinnig

Subaru heeft als eigenzinnig merk altijd sympathie gekregen van allerlei kanten. Toch betekent die genegenheid niet meteen dat we met potentiële kopers te maken hebben en daar zit hem precies de crux voor Subaru. De verkoopaantallen zijn de laatste jaren steeds verder afgenomen, maar daar moet met een heus offensief dit jaar verandering in komen. Tegen het najaar zal de nieuwe Impreza zijn opwachting maken en enkele maanden eerder zal de sportwagen BRZ in de showroom verschijnen. Maar eerst is daar de XV.



Opvallend

De XV is een lastig te duiden auto; het is geen gewone hatchback, maar ook geen SUV. Dan komt natuurlijk direct de inmiddels alweer gezapige term crossover om de hoek kijken, maar toch is die combinatie van de twee genoemde carrossievormen het duidelijkste hokje waar de XV in past. Subaru heeft zelf Oosterse modellen als de Kia Sportage en Nissan Qashqai op de korrel als directe concurrenten. Deze XV doet - in tegenstelling tot zijn voorganger, de Impreza XV - in ieder geval erg zijn best om op te vallen. In de basis heeft de auto nog een redelijke alledaagse koets, zonder teveel uitspattingen van de designer, maar het kleurtje van de lak maakt al veel goed. Tangerine Orange Pearl laat je, uitgezonderd op Koninginnedag, niet meer ongemerkt door de straat gaan. Daarnaast heeft Subaru een paar sinistere zeventienduims wielen onder de XV geschroefd die de stoerheid nog wat aanzet, die met de grote bodemvrijheid en kunststof randen al standaard aanwezig is.



Standaard compleet

Subaru zegt zelf geen kale auto's te verkopen. Standaard staat er al een complete auto en met wat opties is het alleen maar luxer te maken. Je kan er je twijfels bij hebben omdat dit natuurlijk de vanafprijs beïnvloedt en daarmee het bereik in de markt, maar dat neemt niet weg dat de luxe natuurlijk prettig is. Zo ook bij deze XV. Cruise control, stoelverwarming, stuurwiel- en spraakbediening en een uitgebreid multimediasysteem zijn zomaar een greep uit de niet noodzakelijke, maar wel gerieflijke onderdelen. Naast het grote scherm in de middenconsole, staat er bovenop het dashboard nog een scherm onder een koepeltje. Deze unit is puur en alleen in gebruik door de boardcomputer en kan de bestuurders van veel informatie voorzien. Naast de te verwachten displays springen er twee voor ons uit. De eerste is een mooie grafische weergave van het huidige verbruik ten opzichte van je gemiddelde en de tweede is de bespaarmeter die bijhoudt hoeveel tijd het startstopsysteem zijn werk al heeft gedaan

en welke besparing daarmee is gedaan. Iedereen weet dat zo'n systeem positief werkt, maar iedere milliliter besparing die per seconde of vier wordt bijgeteld is weer meegenomen. De kwaliteitsbeleving in het interieur is helaas niet zo hoog als gehoopt. Zo is er wel een zachte kunststof gebruikt om het dashboard te bekleden, maar matcht het niet met andere materialen eromheen qua look and feel. Je ziet dat er wel werk van gemaakt is, maar er zijn toch teveel net-niet puntjes. Zo is het multimediasysteem wel van Subaru zelf, maar ziet de inbouw eruit als aftermarket. Daarnaast hebben we nog de materialen onderin de auto. Dat ze hard zijn, is vrij logisch, zeker voor een auto die nog wel eens een paar blubberlaarzen zal kunnen zien, maar dat zo'n vrij nieuwe auto al getekend wordt door krassen en strepen onderin, is jammer.



Royaal

Japanse auto's kregen in het verleden nog wel eens kritiek op de zitpositie van te korte

Subaru XV 2.0i CVT Luxury Plus AWD

stoelen, maar je zit prima in de XV. De verstelbaarheid en het comfortabele materiaal maken dat je het er lang kan uithouden. Waar je in hoge auto's meestal een vrij rechte, hoge zit hebt, voelt het wel apart om binnen de auto toch relatief laag te zitten, maar verkeerd is het zeker niet. Eventuele passagiers zullen wat ruimte betreft weinig reden tot klagen hebben. De hoofdruimte achterin is ronduit opvallend, en de beenruimte ligt nog binnen acceptabele marges. De CVT-automaat draagt nog een steentje bij aan het comfort van de inzittenden door alles in geleidelijkheid te laten verlopen. Enkel wanneer een flinke acceleratie wordt ingezet, merk je dat de automaat echt even op zoek moet naar de juiste oplossing. Het mooie is dan dat die actie begeleid wordt door het heerlijke geluid van de boxermotor. Normaal gesproken verdwijnt deze typische Subaru-sound helaas wat teveel naar de achtergrond, al is dat natuurlijk wel weer comfortverhogend.



Kruising

Alle drie verkrijgbare motoren zijn uiteraard boxers en wij reden met de sterkste benzinevariant die een maximaal vermogen kent van 150 pk. Dat is voldoende voor de niet al te lichte XV, maar de reserves doen ons wel een beetje vrezen voor de prestaties van de 114pk sterke 1.6, die slechts 1.000 euro goedkoper is. Wel scheelt het je dan net dat beetje verbruik om in de huidige regeling van een C- naar een B-label te schuiven. De fabrieksopgave voor onze testauto ligt met 6,6 liter per 100 kilometer helemaal niet gek voor een all-wheel-drive, maar wat ons betreft kan daar in ieder geval een liter bijgeteld worden. We noemden eerder in dit verhaal al de term crossover en doelden toen op het uiterlijk, maar in de verdere rijeigenschappen komt de kruising van twee karakters weer tot uiting. Waar SUV's veelal een royale demping kennen, is deze hoge Subaru echt een snaartje strakker afgesteld en wordt een goede middenweg gevonden tussen het gladstrijken van oneffenheden en gevoel met de ondergrond. In het sturen had de XV nog wel iets scherper mogen zijn, wat met name op het asfalt prettig zou zijn, maar bij een auto die ervoor kiest om twee werelden te bedienen is het natuurlijk altijd makkelijk om ƎƎƎƎ kant als onderbedeeld te zien.



Hokjes

Dat laatste kenschetst deze Subaru sterk. Doordat we graag een bepaald hokje als referentiekader nemen, is het makkelijk kritiek leveren, omdat de XV eenvoudig in geen enkel hokje perfect past. De XV kent echter naast zijn eigenzinnige Subarutechniek met standaard vierwielaandrijving en een boxermotor wel degelijke duidelijke plussen in de vorm van royale binnenruimte, compleetheid en een prettig comfortabele inborst. Voor mensen die diezelfde eigenschappen zoeken in een auto maar daarbij erg twijfelen over welke carrosserievorm ze dat kan bieden, heeft Subaru dus de perfecte oplossing in huis. De AWD maakt het alleen nog maar aantrekkelijker wanneer regelmatig een aanhanger op sleeptouw genomen moet worden of buiten de gebaande paden gereden wordt.

Plus

- + Ruim
- + Compleet
- + Comfortabel

Min

- Geen echte instapper
- Gebruikssporen
- Sturen mag scherper