



Martijn Verhoef
13 maart 2016

Hond in wolfskleren

Als er één merk is dat aan de ene kant sympathiek is en aan de andere kant lekker een eigen gang gaat, dan is het Subaru wel. Jarenlang op bijna elk model vierwielaandrijving leveren en in haar bestaan al meer dan vijftien miljoen boxermotoren produceren is redelijk eigenzinnig te noemen. En hoewel het vlakke Nederland niet het meest aantrekkelijke decor is voor een vierwielaangedreven auto en de gemiddelde Nederlander huivert van een al te opvallende wagen, is het merk nog steeds erg geliefd en schaft een vaste schare fans steevast een Subaru aan. Tijdens de introductie kwamen we er al achter dat de Levorg de term 'legacy' veel meer waard is dan de auto die daadwerkelijk zo heette. Waar we bij de introductie voornamelijk op een testcircuit reden, zochten we nu uit hoe de auto zich houdt tijdens een weekje dagelijks leven.



LEgacy reVOLution touRinG

Er staat een échte Subaru, in tegenstelling tot de wat saaie Legacy die Subaru tot voor kort leverde. Met zijn grote velgen, spoilers en luchthap in de motorkap dwingt de auto respect af. Vaak wordt tijdens de testperiode gevraagd wat voor beest van een motor onder die motorkap te vinden is. En het teleurstellende antwoord dat er slechts 170 paardenkrachten kunnen worden opgeroepen komt onverwachts. De Levorg ziet er namelijk uit alsof hij minstens twee keer zo sterk is en zijn handen niet omdraait voor een stoplichtsprintje. Het staat de auto erg goed, maar sneller rijden doet de auto er niet van. De bodemvrijheid is beperkt, wie het veelvoud aan Nederlandse verkeerdrempels het liefst met een vaart neemt, doet er goed aan om een Outback aan te schaffen in plaats van zijn lage broertje. Het Ice Silver metallic temt de auto een beetje, waardoor de auto zakelijk gezien nog geaccepteerd wordt. En het moet gezegd worden, tussen het eentonige zakelijke wagenpark valt de Levorg wel op. Toch is de verwachting dat het gros van de verkochte Levorgs in particuliere handen terechtkomt; liefhebbers die graag iets bijzonders rijden, zonder aan praktische bruikbaarheid in te leveren.



Praktisch en gerieflijk

Het interieur past goed bij de auto: in het geval van de Premium is de auto voorzien van een fraai blauw stiksel dat het sportieve karakter uitvergroot. De sportstoelen zitten uitstekend en de grote wangen geven een prima zijdelingse steun. Ongeacht de uitvoering is het multimediascherm standaard aanwezig in de Levorg. Het heldere scherm is zeer goed afleesbaar en de bediening is in de basis duidelijk. Totdat je dingen wilt aanpassen, want er zijn nogal wat menu's achter elkaar gezet, waardoor het vaak zoeken is naar instellingen. De gesproken routebegeleiding is zelfs helemaal niet uit te schakelen, dit terwijl de blikkerige computerstem vrij irritant is. Navraag bij de importeur levert op dat een software-update het uitschakelen binnenkort wel mogelijk maakt. Bovenin het dashboard is ook een display te vinden, die allerlei relevante informatie geeft over het verbruik, de olietemperatuur en de werking van de vierwielaandrijving. Aansluitingen zijn er ook te over, zelfs achterin kunnen twee USB-apparaten opgeladen worden. Hoewel de auto vrij laag oogt door de zijspoilertjes, is er aan hoofdruimte zowel voor- als achterin geen gebrek. Ook de beenruimte is vergelijkbaar met andere stationwagens in deze klasse, zoals de Seat Leon

Subaru Levorg 1.6 GT-S Premium

X-PERIENCE. Ook de 522 liter grote bagageruimte is mede door de gemakkelijke toegankelijkheid erg bruikbaar. Het is te merken dat Subaru een enorme inhaalslag heeft gemaakt als het om gebruikte materialen gaat in het interieur. Mooie sierlijsten, zachte materialen en een solide uitstraling zonder rammeltjes en kraakjes maken het rijden in de Levorg nog prettiger.



Niet krachtig, wel sportief

Zeg je Subaru, dan zeg je Symmetrical All-Wheel Drive en CVT. En laten die twee componenten in de Levorg ook nog eens in topvorm zijn. Om te beginnen met de Lineartronic CVT: dit is simpelweg de fijnste traploze automaat die er te krijgen is. De acceleratie gaat soepel, de overbrengingsverhoudingen zijn variabel, waardoor de motor in het juiste toerengebied wordt gehouden. Hoewel de auto niet overdreven snel aanvoelt, gaat accelereren erg gemakkelijk en heb je in de regel geen gebrek aan vermogen. Bovendien werkt het handmatig schakelen met de flippers erg direct. De vierwielaandrijving is zoals gezegd ook in opperste staat van paraatheid. Mede door het lage zwaartepunt (lang leve de boxermotor) en de symmetrische aandrijving voelt

Subaru Levorg 1.6 GT-S Premium

de Levorg zich in bochten erg goed thuis. Het is daarom wel jammer dat de besturing niet zo direct is, want dat had het feest compleet gemaakt. Rechttuit rijdend is het sportieve karakter niet echt aanwezig. Hoewel het uiterlijk anders doet vermoeden, is de Levorg eigenlijk heel comfortabel. Zelfs de achttien inch wielen met platte banden doen geen afbreuk aan het comfort en oneffenheden worden keurig weggefilterd. Een auto met twee karakters dus: aan de ene kant sportief bochtgedrag en aan de andere kant comfortabel rechttuit. De motor doet wel enige afbreuk aan het sportieve karakter, want hoe fijn de viercilinder boxer ook klinkt, echt snel voelt de Subaru nooit aan. Het indrukken van de SI-knop (Subaru Intelligent Drive) zorgt ervoor dat de auto een tandje alerter reageert, terwijl de auto in de stand Intelligent juist wat meer afwachtend is. Laat je hem in die stand staan, dan kun je best efficiënt rijden in de Levorg. Wij testten uiteraard beide modi, waardoor het testverbruik uiteindelijk op 9,2 liter/100km uitkwam. Bijna 1 op 11 is nog best netjes voor de vierwielaangedreven Soeb, maar met iets meer moeite zal dit resultaat gemakkelijk te verbeteren zijn.



Beperkte keuze

Subaru Levorg 1.6 GT-S Premium

De 1.6 liter turbomotor is de enige motorisering die te verkrijgen is in de Levorg. Wij hopen stiekem dat er krachtigere varianten onderweg zijn, maar dit heeft als keerzijde dat de BPM-toeslag om de hoek zal komen kijken. Voor de 170 pk sterke boxermotor valt dit nog erg mee, zodat de Levorg vanaf 35.995 euro als Comfort in de prijslijsten staat. AWD, de CVT-automaat, achteruitrijcamera en LED-lampen met grootlichtassistent zijn dan standaard. Voor navigatie betaal je 1594 euro, terwijl voor de metallic lak 795 euro wordt gevraagd. De premium is 5000 euro duurder, maar biedt dan wel al navigatie. Bovendien is de fraaie lederen bekleding aanwezig (niet leverbaar op de Comfort) en kun je extra van de zon genieten door een schuifdak. Als we de prijzen vergelijken met de directe concurrenten (en dat zijn er niet veel) dan blijkt dat Subaru een hele goede aanbieding doet. Je rijdt een overcomplete stationwagen met AWD en automaat echt nergens goedkoper.



Aanrader

De Subaru Levorg is een allemansvriend, die erg prettig in de omgang is. Het is natuurlijk de vraag hoeveel mensen daadwerkelijk op zoek zijn naar AWD in deze



Subaru Levorg 1.6 GT-S Premium

klasse, maar je hebt er meer aan dan je denkt. Het geeft een vertrouwenwekkend gevoel in bochten en bij regen en sneeuwval. Bovendien mag de Levorg gewoon 1500 kg trekken, waardoor je bij het meenemen van een caravan of aanhangwagen ook een beroep op de Subaru kunt doen. Hoe fijn de motor en CVT ook zijn, een keuze in motorisering en transmissie zou erg fijn zijn. Ook omdat een handbak, net als bij de BRZ en WRX, erg goed bij het sportieve karakter past. De nieuwste telg van de Subaru-familie is de merknaam in ieder geval meer dan waard en zal zijn eigenaren, mede door de beproefde techniek en wereldwijd bekende betrouwbaarheid van het merk, jarenlang rijplezier geven.

Plus

- + Lekker onderscheidend
- + Fijne CVT
- + Heerlijke bochtenrijder

Min

- Geen keuze in motorisering en transmissie
- Gesproken navigatiebegeleiding kan (nog) niet uit
- Macho-outfit past niet bij de motor