

La nuova wagon dal carattere sport modernizza i crismi stilistici e qualitativi tipici del Subaru pensiero. Qualche accento sul dinamismo ma senza azzardi. La tecnica e



le tecnologie, l'essenzialismo come effetto della qualità costruttiva ricalcano le vocazioni del marchio delle Pleiadi. Marchio che più che ai numeri di vendita, si dedica a una clientela abbastanza selezionata e preparata. Magari la Levorg avrà modo di alzare i valori anche dal punto di vista commerciale, proprio per la personalità più sportiveggiante rispetto all'ammiraglia Outback commercializzata in Italia, variante SUV della Legacy.

La missione nel nome - Per la Levorg il programma è di introdurla nella gamma in **autunno 2015**.

In Italia il prezzo dei due allestimenti, GT e GT-S si potrebbe aggirare tra i 26 mila e i 30 mila euro. **Ben sotto i confini di Outback** quindi. Almeno questo è quanto intende fare **Subaru Italia** per favorire le potenzialità commerciali (come concorrenza principale, Volvo



V60 e Mazda6).

Curiosa l'interpretazione del nome, che cela poi una specie di missione: Levorg è acronimo o se vogliamo, bizzarro mix di sillabe di **LEGacy eVOLution touRinG** - come a ridefinire i parametri della Legacy di nuova generazione. O se vogliamo, **come una Subaru XV rimodellata in chiave sport wagon**. L'allestimento più alto è ovviamente il più completo, anche in fatto di dotazioni di sicurezza e comprensivo del sistema EyeSight con doppia telecamera frontale che gestisce la frenata automatica, il cruise control attivo e l'involontario superamento di corsia. Abbiamo avuto

l'occasione di avere un breve contatto ravvicinato con questo veicolo, molto interessante.



Forze da guidare - Come dicevamo, una wagon dal piglio sportivo ma anche funzionale. Lunga 4,69 metri, la Levorg conta sul noto sistema simmetrico della cinematica, a cominciare dal **Symmetrical AWD** dove la trazione 4WD ha alberi perfettamente bilanciati e ripartitore della coppia tra i due assali (uguali). In più il contributo dell'elettronica, con il sistema **Active Torque Vectoring** che rende più reattiva la ripartizione in curva tra le ruote. Ne trae vantaggio la precisione contrastando effetti deriva ed eccessi di brio.

E di brio volendo ce n'è, insieme alla fluidità. Perché nel cofano c'è il nuovo **motore boxer di 1.6 litri da 170 CV**. Un quattro cilindri turbo a iniezione diretta di benzina nella configurazione a cilindri contrapposti amata da Subaru: minor peso (è pure in alluminio) e soprattutto in grado di mantenere baricentro basso ed equilibrio con la meccanica.



La taratura del turbo è impostata per dare vivacità ma anche per favorire la progressività, quasi fosse un motore aspirato; non deve essere tenuto per forza su di giri ma sa anche rispondere con vigore. E poi a esaltarne il rendimento c'è il ben progettato **cambio automatico CVT**, che è a **variazione continua** ma oltre a svolgere la funzione di automatico offre la prelibatezza dell'utilizzo in **manuale con modalità sequenziale**. Infatti mette a disposizione i programmi **"I Mode"** e **"S Mode"**

che consentono di variare i tempi di risposta sia dell'acceleratore e del motore sia dei rapporti del cambio. In modalità manuale c'è chi saprà divertirsi con i paddle dietro le razze del volante. Per cambiate rapide, anche in scalata.

Non previsto su Levorg invece il Diesel 2.0 150 CV (che è anch'esso in configurazione Boxer); peccato perchè è un bel motore. Ma a quanto ci dicono in Subaru questo è un modello per il quale è stato appositamente previsto il nuovo 1600 benzina 170 CV.



Esteticamente, alle suggestioni sportive contribuiscono i cerchi da 18", la presa d'aria sul cofano, i parafranghi muscolosi e i due tubi di scarico. Alla modernità, le pieghe spigolose sul cofano, i gruppi ottici comprensivi di file di Led a forma di boomerang e le scanalature disegnate anche nella coda

Arredi con personalità - Questa volta oltre alla cura costruttiva si vede negli interni anche più personalità rispetto alla media Subaru. Rivestimenti a parte (sedili in pelle sull'allestimento superiore), l'abitacolo dà una bella impressione, per lo stile, gli strumenti, il display multifunzione e per l'intelligente utilizzo dei materiali nel creare un **ambiente**



raffinato.

Peccato per la mancanza delle bocchette di aerazione ai posti posteriori. Il cruscotto strumenti VDO ha i principali cerchi analogici con profilatura blu, accompagnati dagli strumenti digitali. Sopra la plancia, al centro è incastonato un altro display ad approfondire le funzioni di bordo e più in basso il

monitore multifunzione con navigatore e visualizzazione delle telecamere. E altro ancora. Le profilature e varie coperture stile alluminio modernizzano l'insieme e danno tono anche alle plastiche; tutto con un livello di assemblaggio degno di nota. Il volante poi ha una personalità massiccia, robusta, con veri comandi sulle razze e un'impugnatura modellata per renderlo imponente e sportivo.

Funzionalità degli spazi con pro e contro - Lunga 4,69 metri (10 centimetri in meno della Legacy), ha un passo di 2,65 m, quindi non lunghissimo in rapporto. Soprattutto lo sbalzo posteriore è ben evidente; tutto o quasi dovrebbe andare a favore del bagagliaio, che in realtà è di forma regolare e anche ampio, ma il volume di carico viste le caratteristiche potrebbe essere maggiore. Invece non ha valori da top class. E il piano di carico non è bassissimo, ma questo è un piccolo scotto da pagare per avere i vantaggi della trazione integrale. La sua capacità varia da 522 a 1.446 litri facilmente sfruttabili anche grazie al sistema di ripiegamento rapido delle due sezioni degli schienali, tramite levette.



Comunque gli sviluppatori hanno pensato a come ripagare bene in funzionalità. Il pratico **portellone** con apertura a comando **elettrico**, per cominciare. Sotto il piano del bagagliaio, inoltre, si trovano disposti con attenzione numerosi scomparti e per celare il kit di riparazione pneumatici in caso di foratura, con compressore e sigillante. Utile anche l'incavo per riporre il copri bagagli (per esempio quando si ospita un cane e il suo separatore dall'abitacolo o si ribaltano gli schienali).

Quanto allo spazio dell'abitacolo, davanti nulla da eccepire; la comodità è garantita. I passeggeri dei sedili posteriori possono contare su un buon spazio per le gambe millimetri e sull'utile possibilità di **variare l'inclinazione degli schienali**, ma in senso trasversale tre adulti starebbero appiccicati, insomma, un po' stretti. Come detto mancano i convogliatori d'aria dedicati a chi siede dietro, e questo è un bel neo. Per contro, è ottima l'accessibilità anche ai posti posteriori grazie all'ampia apertura delle porte.

Avremo modo di approfondire nei dettagli questa Levorg, che comunque entrerà a

competere sul mercato con tecnica, tecnologia e attenzione costruttiva molto interessanti, specie per le potenzialità nella guida. E anche nel carattere di vari dettagli dello stile Subaru sembra aver aperto le porte a una generazione più carica di dinamismo.

Fabrizio Romano

Photo Gallery

