

Test - 2 Video - Un contatto diretto a focalizzare la nuova Subaru Levorg - la tourer che fa sport - un po' tradizionalista ma con una ventata fresca secondo i crismi della Casa delle Pleiadi. Levorg come tourer che fa sport - un po' tradizionalista ma col compito di portare aria fresca. Portando a nuovi livelli i crismi del marchio delle Pleiadi -



Levorg come - LEgacy eVolution touRinG - codice genetico per interpretare la ben definita missione di Tourer o Wagon di nuova generazione. Non si pensi a esagerazioni hi-tech. Il connubio tra eleganza e sicurezza, pragmatismo e una dosata sportività seguono il Subaru pensiero, non convenzionale.

Per fare il punto abbiamo intervistato Andrea Placani . responsabile comunicazione con la Stampa di Subaru Italia .

Eleganza eclettica tra le forme - La stazza è massiccia, vistosamente lunga pur segnando una decina di cm in meno rispetto alla Legacy n. 5. Misura da familiare con i suoi 4,690 mm, ma che si ben chiaro da subito, nella guida decisamente non si avverte.

[youtube url="https://www.youtube.com/watch?v=pDl6uoLB2wk" width="100" height="315"]

La somma dei lavori sul design servono all'eleganza da rappresentanza quanto al gusto di lasciar intravedere del sano dinamismo. Le nervature che sfilano ai fianchi in contrasto con l'andamento del tetto "a scendere" in coda, formano un cuneo che sintetizza il concetto. Frontale da multiruolo Subaru - un bel vestito in cui spicca forte la presa d'aria sul cofano per l'intercooler : accento di sportività del marchio che qui porta all'eleganza un tocco eccentrico. "Un po' come indossare una giacca di alta moda allargando i bottoni della camicia. A ricordare che sotto ci sono muscoli col turbo. I due terminali di scarico comunicano anch'essi la doppia personalità ricercata".

Eleganza sport pure per i gruppi ottici a "occhio di falco", con proiettori a LED per l'allestimento Sport Style sul quale ci siamo più concentrati nella prova (il maggiore dei due disponibili).

Al posteriore, i LED delle luci di posizione e degli stop fanno risaltare la larghezza della vettura. Indicatori di direzione e retronebbia usano invece tradizionali luci alogene.



La differenza nelle scelte - Gli interni rappresentano chiaramente l'evoluzione delle esperienze di XV e Forester. Pulsante per ravvivare la strumentazione; pronti a partire. Con Levorg ci è apparsa molto valorizzata la percezione qualitativa. E' stato fatto un lavoro notevole sui rivestimenti, i materiali e la finitura generale. Alcune coperture stile alluminio modernizzano realmente il risultato.

Il cruscotto strumenti gioca bene con gli effetti luce, la luminosità blu contornata dalla finitura metal-diamantata dei tondi analogici accompagnati dalle informazioni digitali del computer di bordo LCD 3,5".

In alto, a centro plancia, c'è poi il piccolo display 4,3" per approfondimenti sulle informazioni di bordo, compresi clima e schermate consumi. Sempre con gli stessi temi grafici. Segue sotto, il più grande display 6,2" touch votato al multimediale, in stile smartphone. A parte la gestione musicale, comprende doppie prese USB e telecamera in retromarcia sulla Sport Style. Stranamente non c'è il navigatore; una scelta decisa anche per contenere i prezzi. L'up-grade predisposto come accessorio prevederebbe la sostituzione dell'impianto, con il touch screen da 7", navigazione, Bluetooth.



La guida come

esperienza - Il volante rivela già i connotati basilari di una vettura e, in tal senso, Subaru (specie sulla Sport Style) ha caricato di capacità espressiva la conformazione dell'impugnatura sportiva alle "10 e 10" (o come per i sedili) la piacevolezza al tatto della pelle, le cuciture blu.

Il cambio automatico CVT Lineartronic sfrutta la variazione continua (praticamente a rapporti infiniti) e la facilità dell'automatico in un modo che, bisogna ammettere, è una reale prelibatezza; per la scioltezza (come non esistessero assorbimenti di potenza) e per la possibilità dell'utilizzo in modalità manuale sequenziale. Trattandosi di un cambio CVT i **sei rapporti sono "virtuali"** ma gli effetti realistici. Le cambiate in manuale (dalla posizione "M") sono però gestibili **solo attraverso i paddle** a lati del piantone sterzo; non prevista la manualità mediante l'uso della leva del cambio: all'uso dei paddle come unica soluzione manuale bisogna farci un po' l'abitudine, oppure deve già rientrare tra i gusti e le passioni personali. Nelle curve consecutive non lo abbiamo trovato comodissimo, specie volendo mantenere l'impugnatura ottimizzata al volante. Soggettivo ma neppure vantaggioso. In "D" per Drive, la gestione dei rapporti sfrutta comunque molto bene il rendimento prestazionale.

A muovere la Levorg è il nuovo motore boxer di 1.6 litri da 170 CV. Scelta decisa quella di Subaru: un solo motore previsto e calibrato con accurate soluzioni e tarature.

In alluminio, è un'unità a iniezione diretta di benzina, sovralimentazione turbo, fasatura variabile delle valvole di aspirazione e di scarico. Sulla carta vale 170 CV di potenza

massima con coppia corposa per un benzina di questa cilindrata: 250 Nm.



La turbina di diametro contenuto è estremamente progressiva; il motore non ha bisogno di essere tenuto su di giri, e anzi, appagante per la disponibilità nella scioltezza dell'erogazione in un ampio regime di giri. Con il picco di coppia motrice tra 1.800 e 4.800, spinge deciso già prima che la lancetta segni i mille. La progressività diventa comfort ad alto livello, oppure si trasforma in voracità, in gran carattere, vivace con reali spunti sportivi. Ma soprattutto, ciò che merita un plauso è che in qualsivoglia variabile, la Levorg sembra annullare la percezione della sua reale stazza. Ovviamente gran merito va dato al lavoro del cambio, ma di fatto il suo peso e le misure spariscono come nel gioco di un abile illusionista.

I consumi medi dichiarati (6,9 per versione Free e 7,1 litri/100 km per Sport Style), ottimistici rispetto alle rilevazioni via computer di bordo, non fanno gridare al record; risultati che viaggiano sul livello "apprezzabile" per il rapporto massa/dimensioni/prestazioni.

Come si vede dall'estetica, lo si nota anche nella guida: la Levorg in versione Sport Style monta cerchi da 18" (invece di 17); un altro punto che carica l'effetto sport.

Il servosterzo ha il pregio della concretezza, risponde evitando sensazioni virtuali, abbastanza rigido per far assaporare il gusto del guidare; freni pronti evitando violenze del tipo "ci ha agganciato un Tir".

Legato ai sensori di sicurezza attiva, da annotare le frecce che lampeggiano rapidamente in caso di brusca decelerazione.

I geni del dinamismo - La Levorg vanta un dettaglio da non sottovalutare che riguarda la struttura portante (o il telaio). Ebbene, la parte anteriore, fino al montante B, è

praticamente quello della Subaru WRX, una "cattiva" verace del marchio. La sportività, come la sicurezza, sfruttano poi il meglio della tradizione e delle evoluzioni tecnologiche Subaru.



L'asso che sa fare la differenza è l'impianto basato sul sistema simmetrico della cinematica. Il cuore è il **Symmetrical AWD** (trovate l'approfondimento con [Clic al LINK](#)). In questo caso abbinato al cambio Lineatronic è il sistema Active Torque Split con azione di **ripartitore attivo della coppia** tra i due assali. L'impianto elettroidraulico e l'elettronica reagiscono a varie sollecitazioni. La Levorg risponde agile, fa percepire le traiettorie ed è meno influenzata dalla stazza. I cambiamenti o le interferenze nella guida vengono contrastate dai controlli attivi.

Sovrasterzi o accelerazioni eccessive vengono praticamente riequilibrate per agevolare l'aderenza: una sicurezza maggiorata per tutti, e che un guidatore dotato di una certa sensibilità riesce ad a percepire più concretamente.

Per esempio, con il sistema SI- Drive si riesce a sfruttare la combinazione tra risposta del cambio ed erogazione del motore. Tra i comandi al volante, i pulsanti S (Sport) e I (Intelligent) modificano appunto progressività dei rapporti e della potenza. 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. Il VDC (Vehicle Dynamic Control) è un po' da considerare il cervello dell'impianto di chip e relativi controlli elettronici. VDC e controllo trazione TCS possono essere disattivati per gestire meglio la vettura su superfici nevose o fangose.

La sua parte familiare - Pur con il passo del veicolo non proprio lunghissimo, l'abitacolo è trattato sapientemente. Lo abbiamo visto accogliente per i materiali, l'utilizzo della climatizzazione, il comfort generale. E lo spazio. Gli alzacristalli sono tutti a impulso automatico, ci sono due prese USB anche per i posti dietro.

I sedili posteriori hanno lo schienale regolabili in 5 inclinazioni, per stare più comodi o favorire la capacità di carico del vano bagagli. Sotto il piano di carico sono ricavate ampie

vasche portaoggetti.



Subaru non è marchio dai grandi numeri di vendita; si dedica soprattutto a “coccolare” una clientela selezionata e per lo più provvista di una buona preparazione ed esperienza. Una clientela che si allontana dal convenzionale, che più dell’apparenza privilegia la concretezza, che piuttosto della quantità vuole fare i conti con la qualità. In tutto ciò la nuova Levorg può segnare un altro importante passo avanti. Trasportare gli ideali della Casa verso l’innovazione. Con scelte che per certi versi possono essere anche fonte di discussione, ma insieme ad altre che abbiamo visto e appurato come armi vincenti.

Ad esempio, Subaru non ha fatto con Levorg “un pieno” di tecnologie super avanzate, mentre ha puntato su quelle ritenute più importanti o valorizzanti nell’ottica della funzionalità e della sicurezza.

A parte l’importante impianto cinematico che assiste la trazione integrale AWD, si può citare l’introduzione dell’High-Beam Assist (HBA) (per Sport Style) che regola automaticamente gli abbaglianti.

Aggiornato il Rear Detection Vehicle: se si azionano le frecce, i LED sugli specchietti avvertono della presenza di veicoli nei punti ciechi.

Oppure il Rear Cross Traffic Alert (RCTA) (sempre per la Sport Style), come prevenzione alla collisione: se in fase di retro sono rilevati “veicoli in avvicinamento”, parte l’avviso visivo e sonoro. Il sistema copre un rettangolo di 7 m di larghezza per 70 m di lunghezza dietro al veicolo.

Ma notevole è già il lavoro della citata nuova **videocamera posteriore grandangolare**, con un campo visivo di 160°.

OK : Levorg parcheggiata: ricordare che con il Keyless senza chiave, per bloccare e sbloccare la vettura basta **sfiorare i sensori tattili** all’interno della maniglia.

Ora, dopo la novità Levorg, Subaru è pronta a concretizzare idee alternative. Contando anche sulla forte **complicità di Toyota** (Subaru vi è fortemente legata e integrata) i programmi prevedono novità di rilievo nell'arco di un paio d'anni. Spingendo il tasto dell'innovazione sia sulla tipologia di veicolo, come il crossover formato compatto, sia sui sistemi di alimentazione per la mobilità di nuova generazione .

Fabrizio Romano

PREZZI SUBARU LEVORG (10/2015)

LEVORG 1.6 GT FREE € 25.990

LEVORG 1.6 GT-S SPORT STYLE € 29.990

I Pregi

Qualità percepibile. Arredi e dettagli fanno una bella impressione

Motore/Cambio. Accoppiata vincente. Alto rendimento del 1600 turbo valorizzato dal CVT sequenziale.

Comportamento e cinematica. L'evoluzione del sistema di trazione integrale AWD e la sua attivissima compagnia informatica fanno la differenza.

Comfort. Riguarda i trattamenti e lo spazio a bordo quanto la scioltezza e sicurezza nella guida. La stazza è da auto importante ma non si sente. Levorg ha la maneggevolezza che non ti aspetti.

I Nei

Sbalzi pronunciati e passo non lunghissimo.

Due soli allestimenti. Molte e sostanziali le differenze di dotazioni.

Modalità manuale/sequenziale del cambio utilizzabile solo mediante i paddle al volante.

Almeno la Sport Style meriterebbe di includere il sistema con navigatore e touch screen ampliato.



Valutazioni e Guida all'acquisto

La nuova Subaru Levorg viene commercializzata con un'unica motorizzazione in due differenti allestimenti: Free e Sport Style. Equipaggiamenti di serie interessanti, compresi contenuti di moderna generazione. Di fatto Subaru ha puntato più a valorizzare aspetti concretamente funzionali che soluzioni da "esibizione tecnologica" fine a se stessa. I gruppi ottici definiti a "occhio di falco", perseguono a esempio il connubio di stile elegante-sportivo. I proiettori sono a LED per l'allestimento Sport Style.

La versione Sport Style è dotata in più di: fari LED, fendinebbia, cerchi da 18" in lega leggera d'alluminio, tetto apribile in vetro, sedili sportivi riscaldabili, keyless Access, telecamera posteriore e i nuovi sistemi di sicurezza attiva SRVD (Subaru Rear Vehicle Detection) e HBA (High Beam Assistant)

In esclusiva per la Sport Style, l'abitacolo accentua senso qualitativo e sportivo con coperture e trame in carbon look.

Il battitacco sfoggia la classica scritta Subaru su fondo in alluminio.

In assenza del navigatore, la parte da protagonista va al controllo del suono (dal "restauro della compressione digitale alla riproduzione dei bassi all'occorrenza rinforzata).

Levorg è disponibile nei nuovi colori STEEL BLUE GRAY, LAPIS BLUE PEARL, PURE RED.
 □Altri colori: CRYSTAL WHITE PEARL, ICE SILVER METALLIC, DARK GRAY METALLIC, CRYSTAL BLACK SILICA.

La scelta di non esagerare con le tecnologie più avanzate ha permesso di contenere i costi. Con il risultato di poter offrire contenuti di qualità a prezzi concorrenziali. Ecco, magari le differenze negli equipaggiamenti "di pregio" tra le due sole versioni proposte sono piuttosto sostanziose. La presenza nella gamma di una versione intermedia potrebbe essere utile. Puntare su un unico motore a disposizione dei clienti è anche questa una scelta. Del resto,

investire su un motore omologato Euro 6 richiede investimenti importanti. Il tempo potrà portare sorprese.



Caratteristiche Subaru Levorg

Motore

benzina DOHC 16 valvole - Boxer 4 cilindri orizzontali contrapposti, turbo con intercooler
Cilindrata: 1.600 cc

Alimentazione: iniezione diretta (DIT)

Potenza max: 125/170 (kW/CV) 4.800-5.600 giri/min.

Coppia max 250 Nm da 1.800 a 4.800 giri/min.

Velocità max: 210 km/h



Accelerazione (0-100 km/h): 8,9 secondi

Consumo carburante (Free / Sport Style)
Urbano

8,3 / 8,5 litri/100 km

Extra-urbano

6,1 / 6,3 litri/100 km

Combinato

6,9 / 7,1 litri/100 km

Emissioni CO2 (Ciclo Combinato)

159 / 164 g/km

Capacità serbatoio: 60 litri

Trasmissione

Integrale - Sistema AWD con ripartizione attiva della coppia

Dimensioni e Pesì

Lunghezza 4.690 mm

Larghezza 1.780 mm

Altezza 1.485 / 1.490 mm

Passo 2.650 mm

Altezza minima da terra 135 mm

Capacità di carico standard (comprese le vasche sotto il piano di carico)

522 litri

Capacità di carico max (sedili post. ribaltati)

1.446 litri

Vano di carico misure

profondità 1.070 mm, larghezza 1.080 mm, altezza 770 mm (fino al tetto).

Posti 5

Peso in o.d.m.

1.531 / 1.551

Cambio

Lineartronic - CVT 6 rapporti (virtuali) con funzione manuale/sequenziale

Sospensioni a 4 ruote indipendenti)

Ant. MacPherson



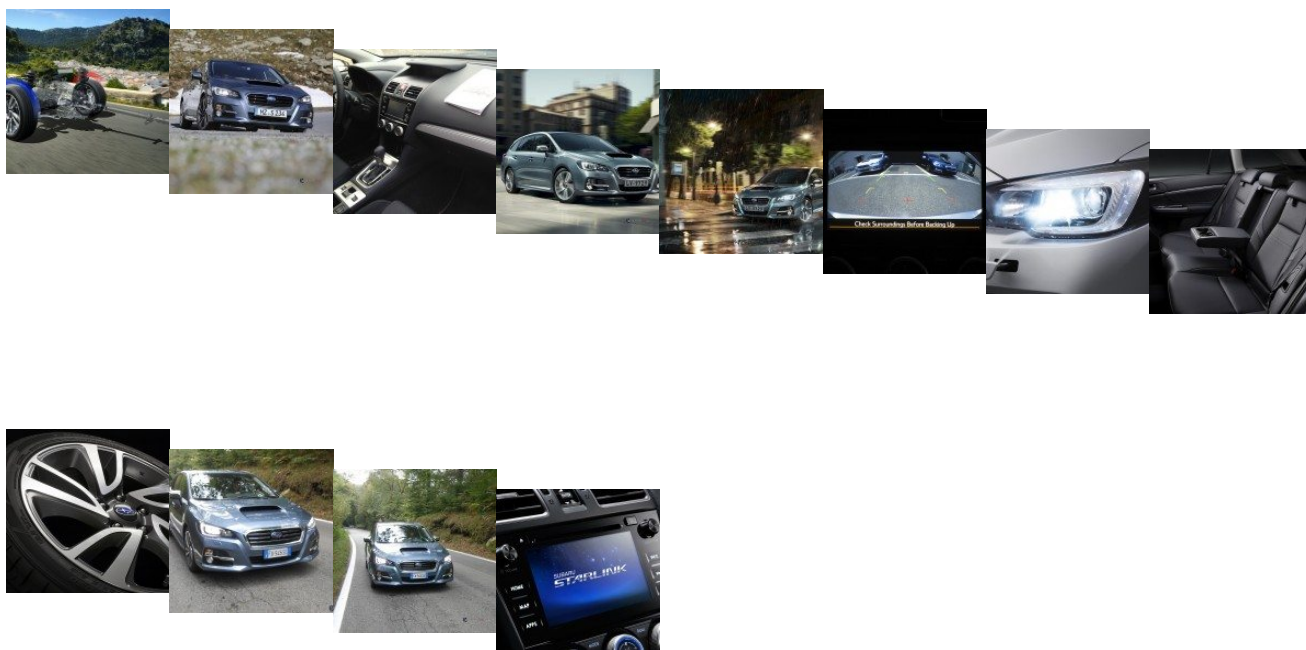
Post. A doppio braccio oscillante con molle elicoidali

Sterzo a cremagliera
Raggio di sterzata minimo 5,4 metri

Freni
Ant./Post. dischi ventilati

Dimensioni pneumatici/cerchi
215/50R17, 17 x 7"J / 225/45R18, 18 x 7.5"J

PHOTO GALLERY





[youtube url="https://www.youtube.com/watch?v=LloxaUL-Rfs" width="100" height="315"]

