



## Subaru Outback

### Gemoedsrust

Autotest | Subaru is een klein merk met zeer trouwe klanten. Wie een Subaru koopt, zal daarna waarschijnlijk opnieuw een Subaru kopen. En wie een bestaande Subaru Outback rijdt, kan niet wachten op de nieuwste Outback. De reden is simpel: gemoedsrust. Lees zelf hoe en waarom.

Waarom een Subaru Outback? Omdat het een auto is die alles kan, maar daar niet mee te koop loopt. Wie niet beter weet, denkt dat de Outback een heel gewone stationcar is.

Parkeer de Outback echter naast een stationcar van een willekeurig ander merk en het verschil wordt snel duidelijk. De Outback is een stuk steviger gebouwd en staat hoger op de poten. Dat wil zeggen: de Outback is niet alleen hoger, maar heeft ook meer bodemvrijheid.



De royale buitenmaten vertalen zich direct in royale binnenmaten. De hoofd- en beenruimte voorin is prima, ook voor lange bestuurders. De ruimte achterin is goed. De bagageruimte is met maximaal 1.848 liter

ver boven het gemiddelde voor een stationcar in dit segment.

## Uitrusting

Terwijl de vorige Outback overduidelijk was ontworpen voor de Amerikaanse markt en was "geïnspireerd" op de Toyota Avensis, appelleert de nieuwe Outback beter aan de Europese smaak. Nog steeds zijn veel onderdelen (deurhendels, startknop, bediening verlichting en ruitenwissers) van stalgenoot Toyota herkenbaar, maar de Outback heeft een heel eigen stijl.



Het centraal geplaatste beeldscherm is gevat in een glimmend zwart paneel en heeft geen mat maar juist een fraai glanzend beeldscherm. Dat staat prachtig in de showroom, maar zodra er buitenlicht op valt is het even onleesbaar als bijvoorbeeld een iPad in de zon. Ineens is het duidelijk waarom andere fabrikanten voor een "saai" mat beeldscherm kiezen!

Subaru heeft een eigen audio-, navigatie- en communicatiesysteem ontwikkeld onder de naam "StarLink". De mogelijkheden ervan zijn vergelijkbaar met die van soortgelijke systemen van andere merken, de bediening is iets anders. Subaru kiest voor een minimum aan knoppen rondom het beeldscherm en zelfs een minimum aan knoppen in het hoofdmenu, waardoor flink moet worden gebladerd om iets van het systeem gedaan te krijgen. Het "Premium Audiosysteem" klinkt niet onverdienstelijk, maar de naam is wat pretentius.

## Veiligheid

Net zoals bij andere merken is veiligheid belangrijk voor Subaru. Subaru heeft hier echter altijd een andere invulling aan gegeven. Uiteraard doet Subaru er alles aan om een auto veilig te maken met de gebruikelijke airbags en kreukelzones (passieve veiligheid).



Bij Subaru heeft het voorkomen van ongelukken (actieve veiligheid) echter altijd een centrale rol gespeeld. In de Outback is hier een nieuwe invulling aan gegeven met het "EyeSight"-systeem. Dit bestaat niet uit één, maar uit twee camera's die meekijken met de bestuurder. Het belangrijke voordeel hiervan is dat twee camera's diepte zien en dus snelheid kunnen inschatten. Daarmee zijn de beelden betrouwbaarder en kan het systeem accurater ingrijpen, mocht dat nodig zijn.

Primair is EyeSight bedoeld om te remmen om ongelukken te voorkomen (bij snelheden tot 50 km/u). Daarbij beperkt de Outback zich niet alleen tot andere auto's, maar wordt ook automatisch geremd voor voetgangers, fietsers en zelfs kleine objecten zoals spoorbomen. Daarnaast waarschuwt EyeSight wanneer de belijning op het wegdek onbedoeld (zonder richting aan te geven) wordt overschreden.



Wat in het lijstje van veiligheidsvoorzieningen ontbreekt, is dodehoek-detectie. Wel is de Outback voorzien van adaptieve cruise-control. Hiermee past de Outback de snelheid aan aan de snelheid van het overige verkeer en hoeft de bestuurder alleen nog maar te sturen. In de praktijk werkt dit uitstekend en kan de computer zelfs filerijden!



## All Wheel Drive

Als vanouds is Subaru's belangrijkste troef op het gebied van veiligheid "All Wheel Drive" ofwel vierwielaandrijving. Door alle wielen individueel aan te drijven wordt het wringen van banden in snelle

bochten voorkomen (de binnenste wielen leggen een kleinere afstand af dan de buitenste en dienen dus een andere snelheid te draaien).

In vergelijking met de vorige Outback is het weggedrag iets minder zweverig geworden, zonder dat dit afbreuk doet aan het comfort. Alhoewel de Outback absoluut niet uitdaagt tot hard rijden, is in snelle bochten duidelijk merkbaar dat de grenzen veel verder liggen dan gebruikelijk. Zelfs wanneer kalm wordt gereden, is het een geruststellend gevoel te weten waartoe de auto in staat is.



Mede dankzij de forse bodemvrijheid (200 mm) kan de Outback worden gebruikt voor licht off-road rijden. Met een druk op de "X-Mode" knop worden de gasrespons en het karakter van de anti-slip regeling zo aangepast dat de Outback verder komt dan zomaar een vierwielaangedreven personenauto. Een afdaalhelp voorkomt dat wielen blokkeren tijdens het afdalen (blokkerende wielen maken een auto onbestuurbaar).

## Boxer

De Outback is leverbaar met een benzine- en een dieselmotor. In beide gevallen kiest Subaru voor een "boxermotor". Dit betekent dat de cilinders niet staan, maar liggen. Het grootste voordeel hiervan is dat het zwaartepunt van de auto lager komt te liggen en dat komt het weggedrag weer ten goede.

De 2.0 liter dieselmotor toont grote gelijkenissen met die uit de vorige Outback, maar is op details verfijnd.



Het vermogen is exact gelijk gebleven. Omdat een continu variabele transmissie (CVT) voortaan standaard is, zijn het verbruik en de CO2-uitstoot gedaald. En omdat de prijs van een auto in Nederland sterk wordt bepaald door de CO2-belasting, is deze "automaat" voortaan voordeliger dan een handgeschakelde uitvoering.



Ondanks de verlaagde CO2-uitstoot, blijven het verbruik en de uitstoot (1 op 16.4 en 159 gram CO2 per kilometer) hoger dan gemiddeld in dit segment. Zelfs inmiddels verouderde modellen van andere merken zijn zuiniger, waardoor de meerprijs van een dieselmotor bij de concurrentie gemakkelijker wordt terugverdiend. Ook jammer: de Outback benzine mag een zwaardere aanhanger (2.000 kg) trekken dan de diesel (1.800 kg).

Tegenover deze bezwaren staat het feit dat de dieselmotor (eenmaal warmgereden) stil, soepel en sterk is. Daarbij zorgt de CVT voor een soort "kussen" tussen de motor en de bestuurder. Haastige rijders zullen dit karakter als hinderlijk ervaren, omdat de auto weldegelijk snel is maar dit pas na sterk aandringen bewijst. Wie kalm rijdt, zal de CVT juist als extra comfortabel ervaren, omdat het mechaniek steeds die overbrengings-verhouding zoekt waarbij de motor het mooist en het meest efficiënt loopt.



## Conclusie

Wie een Subaru Outback rijdt, wil nooit meer iets anders. Wie een stationcar van een ander merk rijdt, snapt niet waar al die ophef bij Subaru om te doen is. Na een proefrit is het de Autozine-redacteur echter (opnieuw) duidelijk geworden: gemoedsrust.

Op alle vlakken biedt de Outback meer dan zomaar een stationcar. Dankzij de hoge bouw is de ruimte enorm. Dankzij "EyeSight" kijkt de Outback letterlijk met de bestuurder mee en grijpt de elektronica in wanneer dat nodig mocht zijn. Dankzij de forse bodemvrijheid en de vierwielaandrijving kan de Outback op plekken komen die voor gewone personenauto's onbereikbaar zijn.

Daarbij geldt steeds dat deze capaciteiten niet continu aangesproken hoeven te worden, maar dat het heel veel gemoedsrust geeft dat het kan wanneer dat nodig is. ■



## Specificaties

### Subaru Outback 2.0D Premium Lineatronic

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	482 x 184 x 161 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.664 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	1848 l
Bandenmaat	225/60R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 3600 tpm
Koppel	350 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	192 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 51.495,-
Prijs instapmodel	€ 38.995,-