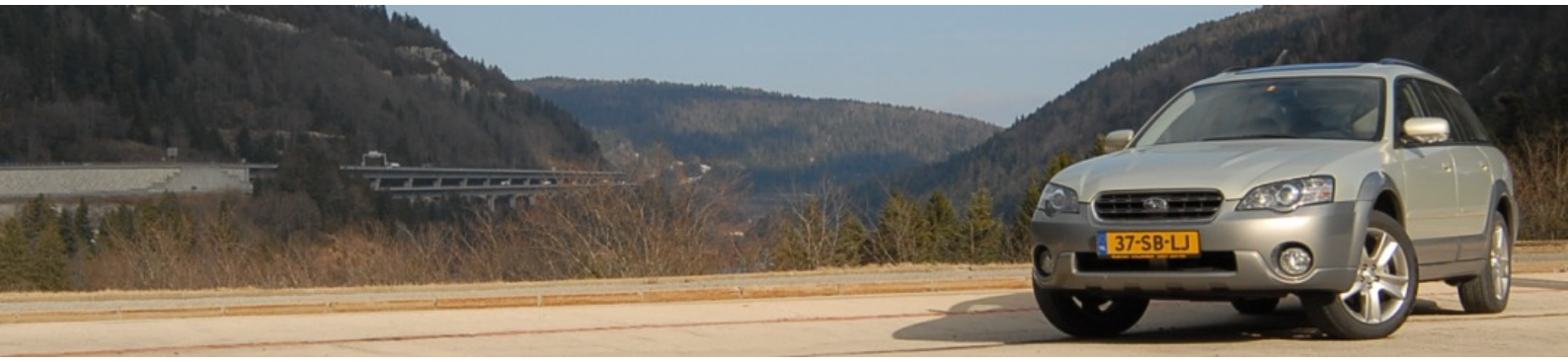
AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 2 maart 2006
www.autozine.nl



Subaru Outback (2003 - 2009)

Europa als achtertuin

Autotest | Alles heeft z'n plaats en z'n tijd. De tijd is winter en de plaats van bestemming is de Autosalon van Genève. Voor die rit staat een comfortabele vierwielaangedreven auto op het verlanglijstje. Maar door de matige wegligging en het brandstofverslindende karakter heeft een luxe terreinauto niet de voorkeur. De keuze voor de jaarlijkse reis naar Zwitserland valt op de Subaru Outback: die biedt de ruimte en vierwielaandrijving van een SUV, maar geen van de nadelen.

Al jaren is de Subaru Outback de eerste keuze voor de reis naar Genève, maar ieder jaar kwam er iets tussen. Dit jaar is het zo ver. De Outback is klaar voor de reis. Of het het wachten waard was, zal nu blijken. De Outback is het topmodel van Subaru en vooral gericht op comfort. De onmiskenbare band met de rallywereld, waar de andere modellen om bekend staan, is bij de Outback niet meer dan een sportieve ondertoon. De rit begint in Den Haag, met een volle tank en 1.088 km in het verschiet.

Nederland

De testauto is voorzien van een 3-liter 6-cilinder boxermotor. Dat is een bijzondere techniek, want een boxermotor is eenvoudiger van opzet dan een traditionele motor. Dat maakt deze (en iedere andere Subaru) betrouwbaarder en voordeliger in het onderhoud. Bovendien ligt het zwaartepunt van een auto met boxermotor lager en dat geeft de auto een betere (lees: veiligere) wegligging.

De Outback 3-liter is standaard voorzien van een 5-traps automaat, die naar wens ook sequentieel kan worden geschakeld. De bijzondere motor en het schakelgedrag van de automaat geven de Outback een al even bijzonder karakter. Eigenlijk is "karakters" een beter woord, want de Outback kan zich gedragen als een comfortabele limousine, maar verandert net zo makkelijk in een briesend en brullend racemonster.

Wanneer kalm wordt gereden heeft de Outback het karakter van een typische luxe auto met grote motor. Alles gaat makkelijk en in de cabine heerst een welhaast volmaakte rust. Druk het gaspedaal een tikje dieper in en de inzittenden worden prettig en beschaafd iets in de lederen stoelen (elektrisch verstelbaar en verwarmbaar) gedrukt. Alleen op hellingen laat de krachtbron even van zich horen als moet worden teruggeschakeld om het gewenste tempo vast te houden. De echte kracht komt namelijk pas los bij hoge toerentallen en dat is ongebruikelijk voor een grote motor als deze.

Duitsland

Eenmaal op de Duitse Autobahn gaat de rechtervoet in één resolute beweging naar de vloer en dan toont de Outback een heel ander karakter. Uit het vooronder klinkt een brul, de atleet in de Outback wordt wakker en als een projectiel schiet de luxe stationcar op de horizon af. De naald van de snelheidsmeter blijft onophoudelijk klimmen. Pas bij 170 km/u kiest de automaat de hoogste versnelling en gaat het accelereren onverminderd verder. Het is gedaan met de rust, maar de kilometers vliegen op de teller en Duitsland lijkt kleiner dan ooit.

De beloofde acceleratie van 0 naar 100 km/u in 8,7 seconden mag niet heel indrukwekkend zijn, op de snelweg is de Outback 3.0 ronduit spannend. De Zwitserse grens is binnen 8 uur bereikt en de Outback heeft zich bewezen als een uiterst comfortabele en bovenal capabele stationcar.

Zwitserland

De rest van de dag wordt besteed aan zwerven door het berglandschap op zoek naar geschikte fotolocaties. Terwijl vormgeving nooit het sterkste punt van Subaru is geweest, vormt de Outback de bekende uitzondering op de regel. Sterker nog: de Outback is volgens ondergetekende de mooiste stationcar in z'n klasse! De facelift in 2003 heeft de auto goed gedaan en vooral de two-tone lak staat 'm goed.

Ook het interieur is het mooiste Subaru-interieur tot nu toe. In tegenstelling tot andere modellen lijkt het niet door onafhankelijke designers te zijn getekend waarna het voor het eerst samen is gekomen in de auto. Het dashboard straalt harmonie en logica uit, de bestuurder voelt zich meteen thuis. De ruimte voor- en achterin is riant, alhoewel het elektrische schuif/kanteldak de hoofdruimte met kostbare centimeters vermindert.

Het interieur kent vele bakjes en vakjes, maar die zijn stuk voor stuk te klein uitgevallen. Het grootste deel van het handschoenenkastje wordt door de DVD-speler van het navigatiesysteem in beslag genomen, de deurvakken zijn gering en ook de ruimte in de middentunnel is matig. De grote collectie CD's en versnaperingen voor onderweg belandt uiteindelijk op de vloer. De bagageruimte is enorm, zij het dat slimmigheden als een dubbele bodem of uitklapbare schotten om de ruimte flexibel in te delen ontbreken. Zelfs een eenvoudig bagagenet is niet standaard.

Niet alleen op dit punt, maar ook in de elektronica is te

merken dat de jaren beginnen te tellen voor de Outback. Zo is het prettig klinkende audiosysteem geheel onbekend met de term "mp3". In plaats daarvan kent het naast de 6-CD wisselaar in het dashboard nog een onvervalste cassettespeler. Wel weer heel modern is de bediening ervan op het kleine sportieve Momo-stuurwiel.

Ook de uitrusting is iets gedateerd voor een auto van bijna 50.000 euro. Zo is het klimaatcontrolesysteem niet links/rechts gescheiden. De koplampen gebruiken gewoon halogeenlicht en schakelen niet automatisch aan. Ook de ruitenwissers zijn niet voorzien van een sensor en moeten dus met de hand worden bediend. Parkeerhulp en een carkit voor de telefoon ontbreken eveneens.

Subaru maakt veel goed door de Outback standaard met een DVD gebaseerd navigatiesysteem uit te rusten dat in de praktijk uitstekend werkt. Toch blijft de emotie uit die andere luxe auto's wel geven: een bevoorrecht gevoel. De Outback is ruim, praktisch, comfortabel, snel en heel mooi, maar de bestuurder voelt zich niet uitverkoren om dit topmodel van Subaru te mogen rijden.

Frankrijk

Daar komt verandering in op de terugweg. 's Nachts is een flink pak sneeuw gevallen en de Zwitserse politie geeft het advies niet de weg op te gaan als dat niet strikt noodzakelijk is. Op de wegen rondom Genève is een verkeerschaos ontstaan en in Duitsland is het al niet veel beter. Kortom: het is tijd om Subaru's geheime wapen uit de kast te halen: vierwielaandrijving.

De alternatieve route loopt door Frankrijk waar het verkeer in een lange stoet over de snelweg kruipt. De linker rijstrook ligt vol sneeuw, maar is vrij van verkeer. Dankzij de vierwielaandrijving is een laagje sneeuw geen enkel probleem voor de Outback. Bovendien is Subaru specialist op het gebied van vierwielaandrijving en voorziet het de Outback van "symetrical all wheel drive". Dat zorgt er onder andere voor dat de auto de ingezette koers onder alle omstandigheden perfect blijft volgen. De Outback gaat keurig rechtdoor en wordt niet naar links of rechts gedrukt door sporen van andere auto's. Het tempo kan zelfs worden opgevoerd en met een kleine 75 km/u wandelt de Outback al het overige verkeer voorbij.

Het bijzondere gevoel dat andere luxe auto's geven mag dan ontbreken, nu is het een voorrecht Subaru te mogen rijden. Na een kleine 100 km zijn de wegen weer begaanbaar voor alle verkeer. 10 uur en 3

sneeuwstormen later, staat de Outback veilig in de warme garage waar het eergisteren allemaal begon. De auto ziet wit van de pekel, maar de bestuurder toont geen spoortje van vermoeidheid. Dat is waar het bij de Subaru Outback allemaal om gaat: sportiviteit, veiligheid en heel veel comfort.

Conclusie

Al jaren was de Subaru Outback de eerste keuze voor de rit naar de autoshow van Genève, maar steeds kwam er iets tussen. De Subaru Outback biedt alle voordelen van een SUV, maar geen van de nadelen. De auto is bijzonder ruim, heeft iets meer bodemvrijheid dan een gewone personenauto en biedt de veiligheid van vierwielaandrijving. Toch heeft de Outback een uitstekende wegligging en is het brandstofverbruik in verhouding tot de spectaculaire prestaties beschaafd.

De jaren zijn echter gaan tellen voor de Outback, want de uitrusting en elektronica blijven achter op die van de concurrentie. Op mechanisch vlak blijft Subaru onveranderd superieur en ook de sportieve ondertoon geeft de Outback nog steeds een onweerstaanbaar karakter (Ivo Kroone). ■

Specificaties

Subaru Outback (2003 - 2009) 3.0R Executive automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	473 x 177 x 155 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.495 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	459/1649 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	3000 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	245 pk @ 6600 tpm
Koppel	297 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	224 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	13 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 57.995,-
Prijs instapmodel	€ 36.995,-