



Subaru e-Outback

Subaru is terug!

Autotest | Eens een Subaru Outback, altijd een Subaru Outback. De Outback is namelijk op maat gemaakt voor een heel specifiek publiek. Een Outback is bedoeld voor kenners die technische superioriteit verkiezen boven imago of uiterlijk vertoon. Echter, door het uitblijven van een elektrisch aangedreven variant prijsde Subaru zichzelf uit de markt. Daar komt nu verandering in met de komst van de e-Outback!

De Outback is van origine een slanke stationcar met een boxermotor voorin en aandrijving op alle vier de wielen. Bij deze elektrische "e-Outback" is dat anders. Een elektromotor neemt nauwelijks ruimte in, maar de batterij des te meer. Om toch de kenmerkende vorm van de Outback te kunnen behouden is de elektrische variant in alle richtingen gegroeid. Op die manier is het silouet behouden, terwijl de neus en achterzijde een moderne interpretatie van de klassieke Outback vormen. Wie eenmaal oog in oog met de e-Outback staat, merkt echter dat dit een zeer grote auto is. In feite is de e-Outback even groot als een Volvo EX60, Mercedes-Benz GLB of Audi Q6 e-tron.

"Het is als het verschil tussen zoute en zoete popcorn: alhoewel de kern gelijk is, zorgt het buitenste laagje voor een uniek karakter"



Ruimte en zithouding

De e-Outback is zo groot om ruimte te bieden aan een grote batterij. Een bijkomend voordeel is dat de ruimte voor- en achterin overweldigend is. Met de voorstoelen in de achterste stand zijn de pedalen en het stuurwiel voor menigeen niet meer bereikbaar, terwijl er ook dan volop ruimte achterin resteert. Dit alles gaat niet ten koste van de bagageruimte, want ook die is fors. Helaas heeft Subaru geen kans gezien om bergruimte te maken onder de motorkap.



Subaru kiest voor een klein stuurwiel, zodat de digitale klokken boven de stuurkolom kunnen worden geplaatst. Op die manier vraagt het minder energie om de blik af te wisselen van de weg voor de auto naar de snelheidsmeter. Om te garanderen dat dit beeldscherm voor iedereen leesbaar is, is de bestuurdersstoel ook in de laagste stand relatief hoog.

De e-Outback biedt daarom niet de diepe zit en het geborgen gevoel van de voorgaande generaties van de Outback. Het stuurwiel is afgeplat aan de bovenkant zodat bestuurders die klein van stuk zijn niet onnodig hoog hoeven te zitten.

Uitrusting

Subaru heeft de e-Outback samen met Toyota ontwikkeld. De bedrijven hebben naar eigen zeggen ieder de helft bijgedragen aan de ontwikkeling. Toyota is daarbij verantwoordelijk voor de elektronica. Het audio-, communicatie- en navigatiesysteem is daarom gelijk aan dat van de bZ4X Touring. Het functioneert naar behoren, maar blinkt niet uit in de schoonheid van de vormgeving of gebruikersvriendelijkheid. Bovendien laat de spraakherkenning te wensen over. Gelukkig is het systeem met software-updates tot in lengte van jaren te verbeteren en uit te breiden.

Subaru heeft de veiligheid voor zijn rekening genomen. Daartoe behoren geavanceerde systemen om ongelukken mee te voorkomen alsmede de alom gehate "bestuurders-assistenten" die de Europese Unie verplicht. Gelukkig zijn de meesten daarvan met één tikje rechts bovenin het centrale beeldscherm uit te schakelen.

Elektrische Outback

De batterij en elektromotor van de e-Outback zijn ontwikkeld door Toyota. Echter, Subaru heeft hier eigen software aan toegevoegd en daarom heeft de e-Outback een eigen karakter. Een Toyota is gericht op een groot publiek en heeft daarom het karakter van een allemansvriend. Een Subaru is bedoeld voor kenners en die hoeven minder tegen zichzelf te worden beschermd. De e-Outback is goed voor 381 pk en dat zal de bestuurder weten ook! Zelfs in de standaardmodus is dit een opmerkelijk snelle auto, waarbij de geringste hint van de rechtervoet voldoende is om machtige tussenacceleraties neer te zetten. De e-Outback levert zijn vermogen gewillig en duwt alle inzittenden daarbij stevig in de stoelen.



Door de sportmodus te activeren bouwt de e-Outback niet langer op naar een piek, maar wordt al het vermogen vrijwel direct losgelaten. Dan gaat het er niet langer zachtzinnig aan toe en is dit een ronduit snelle auto die zelfs de legendarische Impreza WRX in een sprint compleet zoek rijdt! In de eco-modus heeft de e-Outback een tam karakter en daarom kan die stand ook als comfortstand worden gebruikt.

Middels hendels achter het stuurwiel kan in vijf stappen worden bepaald hoe sterk de e-Outback afremt op de motor en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen. Daarbij wordt de mate van recuperatie slim verdeeld over de voor- en achterwielen voor maximale efficiëntie, terwijl de balans in het koetswerk wordt behouden. Helaas komt de auto bij het loslaten van het stroompedaal nooit helemaal tot stilstand en dus is rijden met één pedaal niet mogelijk. Volgens Subaru is dit omwille van de veiligheid. Autozine ziet dit omgekeerd: als de bestuurder even niet oplet zal de e-Outback blijven rollen en uiteindelijk iets raken, terwijl een auto die stilstaat niets kan raken.



Mede dankzij het terugwinnen van energie ligt het gemiddelde verbruik op 16.5 kWh per 100 km en dan bedraagt de daadwerkelijke actieradius 420 km (fabrieksopgave: 477 km). Opladen kan bij een snellader met een snelheid van maximaal 150 kW en bij een publiek laadpunt met 22 kW.

Weggedrag: openbare weg en terrein

De Outback is bedoeld voor de openbare weg én het terrein. Dat vraagt om een geavanceerd onderstel en daarom heeft Subaru het onderstel fijn geregeld. Op de openbare weg weet de e-Outback te overtuigen met exacte besturing en rust in het koetswerk. De auto legt daarom moeiteloos lange afstanden af. Houd er in de stad rekening mee dat de e-Outback veel groter is dan het uiterlijk doet vermoeden; de testrijder heeft zich hier meer dan eens in vergist.



Net als de vorige generaties van de Outback is de e-Outback geen terreinwagen, maar wel een voertuig dat zich beter thuisvoelt in het terrein dan een doorsnee personenauto. De testroute liep daarom voor een groot deel over bospaden en onverharde wegen. Daar maakt "X-mode" het mogelijk het motorvermogen beter te doseren om steeds een balans tussen slip en grip te bewaren. Bovendien wordt op lage snelheid automatisch beeld van camera's rondom de auto getoond, zodat een rots of boomstam niet over het hoofd kan worden gezien.

De bodemvrijheid van 21 cm is in de praktijk voldoende om behoorlijke kuilen, obstakels en hellingen te overwinnen. Bij een auto met verbrandingsmotor vereist het kostbare aanpassingen aan de motor om te blijven functioneren onder extreme hoeken, maar bij elektrische aandrijving speelt dit probleem niet. De e-Outback kan daarom zulke zijwaartse hoeken aan, dat het lijkt alsof de deurklinken de grond zullen raken! Alhoewel zulke extremen waarschijnlijk alleen tijdens deze test zullen worden opgezocht, maakt het duidelijk dat de e-Outback uiterst capabel is. Daarom werd zelfs de lange rit door het terrein moeiteloos en dus in relatief comfort volbracht.



Conclusie

De zevende generatie van de Subaru Outback is een elektrische auto. In de praktijk brengt dat voornamelijk voordelen met zich mee. Het enige echte nadeel betreft de enorme groeisprong, waarmee de Outback niet meer zo handelbaar en ingetogen is als voorheen. De vormgevers zijn er goed in geslaagd om de enorme omvang te verhullen, waardoor ook de e-Outback direct herkenbaar is als Outback. Het voordeel van de toegenomen buitenmaten is dat de e-Outback zeer ruim is.

De elektrische aandrijving biedt louter voordelen. Dit is de sterkste en snelste Outback ooit, terwijl de aandrijving ook nog eens stiller, soepeler en efficiënter is. Omdat vierwielaandrijving bij een elektrische auto afkomstig is van twee aparte motoren, kan Subaru de aandrijflijn nog preciezer aansturen dan voorheen. Dat zorgt voor merkbaar meer stabiliteit en het maakt de auto capabeler in het terrein. Het belangrijkste voordeel is de prijs: omdat de e-Outback geen CO2 uitstoot, hoeft er ook geen CO2-belasting te worden betaald en daarom is de prijs concurrerend.

Ondanks het feit dat Subaru en Toyota hebben samengewerkt om technisch identieke auto's onder hun eigen namen uit te brengen, leert de proefrit dat de verschillen groot zijn. Niet voor niets wordt de e-Outback in Subaru's eigen fabriek in Yajima (Japan) gebouwd. Met aanpassingen aan het onderstel en de software weet Subaru de e-Outback een ander

karakter te geven dan de Toyota bZ4X Touring. Het is als het verschil tussen zoute en zoete popcorn: alhoewel de kern gelijk is, zorgt het buitenste laagje voor een uniek karakter. Subaru is dus helemaal terug! ■



Specificaties

Subaru e-Outback

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

485 x 186 x 168 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.010 kg
n.b.
1.500 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

75 kWh
595/1704 l
235/50R20

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

381 pk @ 0 rpm
0 Nm @ 0 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.5 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

16.60 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

477 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 55.900,-
€ 52.900,-