



Pawel Piotrowski
17 oktober 2015

Hoger instappen

Waar andere merken hun modellenaanbod steeds verder laten uitdijen, doet Subaru in Europa het tegenovergestelde. Met de introductie van de zesde generatie Legacy is de vertrouwde naam uit de Nederlandse prijslijsten verdwenen. Vanaf nu staat alleen nog maar de avontuurlijk uitgedoste Subaru Outback in de showroom te pronken. Om trouwe klanten tegemoet te komen is de nieuwe Outback enkele duizenden euro's goedkoper geworden en bovendien rijker uitgerust dan voorheen. Wij reden met een 2.5i Premium naar de Ardennen om uit te zoeken of dit voor bestaande Legacy-klanten voldoende reden is om de letterlijke en figuurlijke overstap naar een hoger model te maken.



Goedkoper en rijker uitgerust

Sinds 1994 is de Subaru Outback het stoere zusje van de Legacy Touring Wagon. In technisch opzicht verschillen de modellen nauwelijks van elkaar. Beide hebben in de basis hetzelfde koetswerk, dezelfde boxermotoren en symmetrical all-wheel drive aan boord. De Outback staat vooral bekend om zijn robuustere looks en hogere grondspeling. Mede dankzij de hogere instap was de Outback altijd iets gewilder, maar ook duurder. Tot nu. De door ons gereden Outback 2.5 Premium Lineartronic CVT kost 43.495 euro, wat exact 4.500 euro minder is dan voorheen. Zelfs voor de gewone Legacy Touring Wagon 2.5i Executive moest je tot voor kort een hoger bedrag naar het IBAN-nummer van de plaatselijke Subaru-dealer overmaken.

Met andere woorden: je krijgt nu voor minder geld meer auto. Zonder addertjes onder het gras. Ten opzichte van de vorige generatie is de Outback namelijk niet alleen gegroeid, maar ook rijker uitgerust. De Comfort heeft al standaard een Lineartronic CVT transmissie, LED koplampen, EyeSight rijassistentie met adaptieve cruise control, een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel, 7 inch aanraakscherm met

achteruitrijcamera en nog meer luxe aan boord. De Premium voegt daar 18 inch velgen, lederen bekleding, DAB+ radio, een elektrisch glazen schuif- / kanteldak, Keyless Access, Privacy Glass en een navigatiesysteem aan toe. Veel meer kan een mens niet wensen.



Geen bijzonder obstakel

Klinkt allemaal prima zou je denken, maar ziet het er ook een beetje leuk uit? Nou en of. Ten opzichte van de voorganger zijn de wijzigingen niet schokkend, maar voldoende om de Outback fijner op het netvlies te laten liggen. Met name het nieuwe front oogt een stuk gladder en minder geforceerd. En hoewel de wielbasis gelijk is gebleven, lijkt de Outback dankzij het bredere en langere koetswerk aanzienlijk beter geproportioneerd. De vreemde bolle wielkasten zijn verdwenen en ook de achterlichten hebben een fraaiere vorm gekregen. Al met al een flinke visuele vooruitgang ten opzichte van generatie vijf.

In Nederland zijn de voordelen van een hoog-op-de-poten-model op Ã©Ã©n hand te

tellen, maar zodra je de landsgrenzen passeert, is het best fijn om in een hogere auto te zitten. Met name de aanvullende grondspeling en grote aanloophoeken maken de Outback tot een ideale reisgenoot in ruwer terrein. Wie de gebaande paden in de Ardennen verlaat, zal niet snel op een steil heuveltje of gravelpad vastlopen. De extra centimeters speling maken het verschil tussen wel of niet over de grond schrapen. De lange veerwegen slokken grove oneffenheden prima op en met X-Mode geactiveerd ploegt de Outback zelfs door mul zand heen. Met een Volkswagen Passat Variant of Audi A4 Avant zou je dat soort fratsen wel uit je hoofd laten, maar voor de Subaru vormt het geen bijzonder obstakel.



In lijn met het prijskaartje

Vallen de wijzigingen aan de buitenzijde nog vrij bescheiden uit, het interieur heeft duidelijk een grote stap voorwaarts gemaakt. Vooral het nieuwe dashboard past qua materiaalkeuze, afwerking en ergonomie beter bij het bijbehorende prijskaartje. De kolossale middenconsole uit de voorganger heeft plaats gemaakt voor een slanker en behoudender vormgegeven exemplaar. Daarbij is het aantal losse knoppen



gereduceerd en het aanraakscherm van het infotainmentsysteem vergroot. De algehele bedieningsstructuur is versimpeld, terwijl het aantal functies flink is uitgebreid. Zo leest het MirrorLink-systeem tijdens het rijden nu ook in vloeiend Nederlands binnenkomende sms'jes voor. En wie in het bezit van een smartphone is, kan online gaan en naar internetradio luisteren. Helemaal bij de tijd, deze Subaru. Des te vreemder is het dat verkeersinformatie nog wel via een achterhaalde TMC-verbinding binnenkomt.

Met het royale ruimteaanbod voor bestuurder, passagiers en bagage wist de Outback zich altijd al positief te onderscheiden. Ook de nieuwe generatie eert deze traditie. Voorin is de been- en schouderruimte op het niveau van een E-segmenter en ook achterin hebben lange medemensen weinig te klagen. Goed, het is geen Skoda Superb, maar klemzitten doe je nergens. De stoelen zijn van het type Zweeds: lekker groot, zacht gevoerd en uitstekend verstelbaar. Ook achterin is de rugleuning in meerdere stappen vast te zetten. Zo kan iedereen zijn favoriete zitpositie vinden en in comfort naar de eindbestemming reizen. Met een inhoud van 559 liter is de bagageruimte niet buitengewoon groot voor dit segment, maar voor een Japanner uiterst zorgvuldig afgewerkt. Los van de dubbele laadvloer beschikt de Outback over een handig ontgrendelmechanisme van de achterbankleuning, volledig vlakke laadvloer en veel praktische details. Daarbij opent en sluit de achterklep af-fabriek per knopdruk elektrisch. Een Mercedes-Benz E-Klasse Estate, toch wel toonaangevend, zit wat dat betreft niet beter in elkaar.



Capabele kilometervreter

Wie interesse in de Outback heeft staat niet voor een onmogelijke keuzestress. Er is keuze uit een 2.5i benzinemotor met 175 pk en 235 Nm of een 2.0D met 150 pk en 350 Nm. Schakelen gaat altijd via de traploze Lineartronic CVT-transmissie. Losse opties zijn er nauwelijks: je kiest simpelweg de luxe Comfort of bomvolle Premium. Dan nog een leuk kleurtje voor het in- en exterieur en je bent klaar. De boxermotoren zijn vrijwel ongewijzigd uit de voorganger overgenomen en presteren prima, waarbij de 2.5i voor de particuliere rijder de meest interessante keuze zal zijn. Als vanouds kenmerkt de atmosferische boxermotor zich door een stille en zuivere loop. Dankzij het grote slagvolume beschik je 'onderin' over voldoende koppel om goed van je plek te komen. Handig als je een keer iets moet trekken, maar soms ook wat onverwacht. Met het puntje van je teen kun je de neus al omhoog laten schieten; een typisch fenomeen van een variabele transmissie. Via de SI-Drive knoppen op het stuurwiel laat de motorkarakteristiek zich wel enigszins beïnvloeden.

Eenmaal op gang zal de aandrijflijn voor weinig verrassingen zorgen. Naarmate het



toerental stijgt, komen er steeds meer pk's vrij. Bij een rustige rijstijl simuleert de Lineartronic-transmissie een traditionele automaat, slechts bij onverwachte gaspedaalbewegingen kan de elektronica het niet helemaal bijbenen en raakt de CVT-bak in de stress. Voor een sportieve rijstijl is deze set-up derhalve wat minder geschikt, maar onder normale omstandigheden heb je daar nauwelijks last van. Ook in de bergachtige omgeving van de Ardennen is de aandrijflijn niet van de wijs te brengen. Door met de schakelflippers het commando over te nemen kun je bergafwaarts zelfs redelijk op de motor afremmen, iets wat vaak niet het sterkste punt van een CVT is. Maar ook zonder af te remmen kan de Outback een haarspeldbocht veilig nemen. Dankzij het lage zwaartepunt, directe besturing en elektronische koppelverdeling is de bochtstabiliteit voorbeeldig.

Een goed stuurgedrag was altijd al een kenmerk van de Outback. Nieuw is daarentegen dat de Subaru zich ook op Europese snelwegen als een vis in het water voelt. Bij de vorige generatie waren hoge snelheden redelijk uitputtend voor bestuurder en passagiers. Het geluidsniveau lag hoog, de rechtuitstabiliteit was matig en de onderstelafstemming Amerikaans soft. Verre van ideale ingrediënten voor een snelle vakantierit op de Autobahn. In de nieuwe Outback heeft Subaru dat rechtgezet. Het geluidsniveau ligt aanmerkelijk lager, de rechtuitstabiliteit is flink verbeterd en de onderstelafstemming is straffer dan voorheen. De Outback ligt nu zelfverzekerder op de weg en deint een stuk minder. Als bestuurder merk je nauwelijks nog dat je in een hooggekrikte auto zit. In combinatie met de 2.0D dieselmotor is de Outback nu eindelijk een capabele kilometervreter. Maar ook met de 2.5i benzine kom je op één tankvulling behoorlijk ver. Tijdens onze testweek lag het gemiddelde verbruik op 7,7 liter per 100 kilometer. Voor een auto met een ledig gewicht van 1.573 kg, vierwielaandrijving en een 'ouderwets' motorconcept een zeer nette waarde.



Vriendjes maken

Trouwe klanten en fans zullen de nieuwe Subaru Outback op waarde weten te schatten. Niet alleen vanwege het merklogo op de neus, maar vooral vanwege de toegenomen kwaliteitsindruk in het interieur, de vergrote functionaliteit en het verbeterde weggedrag. In combinatie met het ruime interieur, de soepele aandrijflijn, uitstekende standaarduitrusting en flinke prijsverlaging is de concurrentiepositie onverwachts met een grote stap verbeterd. Anderzijds is aan het sympathieke en buitenissige karakter niet gemorreld; de Subaru Outback is nog steeds een buitenbeetje. Of dat ook zo zal blijven? Wij denken van niet. De Outback is eindelijk in staat om meer Nederlandse vriendjes te maken.

Plus

- + Uitstekende standaarduitrusting
- + Royaal ruimteaanbod
- + Fijne kilometervreter

Min

- CVT past niet bij een sportieve rijstijl
- Verkeersinformatie nog op TMC-basis
- Beperkte individualiseringsmogelijkheden