



Martijn Verhoef  
20 maart 2022

## 'Moetje' pakt goed uit

Bij Subaru geven ze het ruitertlijk toe: de weg naar volledig elektrische voertuigen is geen vrijwillig gekozen route. Door de marktomstandigheden ontkomt het merk er niet aan om een batterij-elektrische auto te introduceren. Het merk heeft in Europa last van de steeds strenger wordende emissienormen en belastingen op auto's met een brandstofmotor. Het maakt het gamma van Subaru in Nederland behoorlijk duur, zo staat de ooit zo populaire Forester nu voor minimaal 60.000 euro in de orderboeken. De auto waarmee we nu kennismaken, ziet Subaru als een soort elektrische versie van die Forester. De auto moet nog steeds de merkwaarden van Subaru ademen, maar dan volledig elektrisch. Samen met Toyota ontwikkelde het merk de Solterra, die - hoe kan het ook anders - bij Subaru standaard is voorzien van permanente vierwielaandrijving. Op een testcircuit krijgen we de kans om al eens grondig kennis te maken met deze elektrische Subaru, die vanaf juli 2022 in de showrooms is te vinden.



## Groter dan gedacht

De Solterra, een samentrekking van zon en land, is een stuk pakkender genaamd dan zijn evenknie bij Toyota. Qua ontwerp weet de auto ook te overtuigen een Subaru te zijn, al zie je natuurlijk grote gelijkenis met het ontwerp van de Toyota bZ4X. Zeker van de zijkant gezien is het zoeken naar verschillen, al is het ontwerp onmiskenbaar Japans en in de lijn van Toyota en Lexus. De koplampen en achterlichtunits van de twee neven zijn wel afwijkend, waarbij de achterlichten van de Subaru niet in één lijn doorlopen naar elkaar. Dat de Solterra ambities heeft die verder reiken dan het asfalt, blijkt wel uit de stoere kunststof delen rondom de wielkasten en bumpers.

Hoewel de auto een stuk langer en breder is dan een Forester, komt de auto niet zo imponerend, maar juist een stuk dynamischer over dan die auto. Hij is dan ook een stuk lager, wat hem meer cross-over dan SUV maakt. Een karaktertrek die hem qua koets in hetzelfde rijtje plaatst als de Hyundai Ioniq 5, Kia EV6 en de Nissan Ariya. De lange wielbasis moet hem in ieder geval lekker praktisch maken, maar daarover later meer.



## Ruim en toch ook niet

Als je de foto's van de bZ4X al hebt gezien, kan het interieur van de Solterra geen verrassing zijn. De auto is overzichtelijk ingedeeld, waardoor het binnenste van de Subaru rust en ruimte uitstraalt. Om met dat laatste te beginnen: je kunt heel goed met vier volwassenen in de auto plaatsnemen. De beenruimte is uitstekend en ondanks het aanwezige panoramadak is hoofdruimte ook voldoende aanwezig. Ook is nagedacht over slimme opbergmogelijkheden, zoals een enorm opbergvak onder de middenconsole. Een dashboardkastje schittert dan weer door afwezigheid. De kofferbak is ook lekker diep en biedt een extra opbergvak onder de mat, waar je de laadkabel bijvoorbeeld kan opbergen. Door de schuin aflopende daklijn is de hoogte van de kofferbak minder indrukwekkend. Het maakt dat je zo'n 452 liter inhoud hebt, toch nog een stukje minder dan bij een EV6. Bestel je het Sky Package, dan lever je door de plaatsing van de subwoofer nog eens 11 liter in.

De kofferruimte is dus niet indrukwekkend, maar als inzittende heb je alle ruimte. Bovendien kun je de voorstoelen uitgebreid verstellen, waardoor je binnen no-time een

fijne zitpositie creëert. Als bestuurder valt het op dat de digitale tellers in een ruitvorm achter het stuur zijn geplaatst, wat een cockpitgevoel oproept. Het scherm fungeert op die manier als een soort van head-up display, hoewel niet doorzichtig. Maar door subtiele afmetingen blokkeert het niet je zicht. Naast de digitale cockpit beschik je over een groot multimediascherm, dat snel reageert op aanrakingen. Zoals we van Subaru gewend zijn, gaat vorm nooit voor functie, wat betekent dat je naast de digitale schermen ook nog steeds beschikt over een boel fysieke knoppen. Waar veel concurrenten inzetten op haptische en digitale bediening, blijft het bij Subaru nog vertrouwd knoppen indrukken op stuur, dashboard en middenconsole. Als je net instapt in de 'Soeb' is het een zoektocht naar welke functie er achter de bedieningsknoppen schuilgaat, maar we kunnen je zeggen dat dit snel went.



## X-Mode als USP

Zeg je Subaru, dan zeg je natuurlijk Permanent All-Wheel Drive. Het mag dan ook geen verrassing heten dat Subaru de volle zeggenschap had in de ontwikkeling van een vierwielaandrijving van de elektrische cross-over, die samen met Toyota is ontwikkeld.



# Subaru Solterra All-Wheel Drive Sky Package

De AWD is voor beide auto's beschikbaar, maar er is een beduidend verschil. Anders dan zijn neef komt de Subaru alleen maar als vierwielaangedreven versie op de markt en wij kregen bij de kennismaking de kans om dit systeem onder verschillende omstandigheden te testen.

Met X-Mode kun je zelfs op een steile, gladde helling eenvoudig wegrijden zonder slip. Je merkt dat de elektrische auto een berg koppel op de wielen loslaat, maar dit wordt door de systemen goed verdeeld, zodat enige wielspin ook snel de kop wordt ingedrukt. De Solterra weet mede door dit systeem een rotsvast vertrouwen in de auto te wekken, of dit nu op kruipstand in een steile afdaling is, of bij een stevige acceleratie naar 120 km/h. De auto voelt stabiel aan, ook op hogere snelheid. Daarnaast zit er best wat gevoel in het stuurwerk en kun je de auto hard de bocht om hoeken, zonder dat er sprake is van stevig overhellen. Ondanks zijn flinke afmetingen en hogere koetswerk is de auto dus best plezierig om te rijden, iets waar de Japanners dan ook de nodige inspanningen voor hebben verricht. Het blijkt in de praktijk dus een uitstekende rijdersauto te zijn, die bovendien niet lawaaiig wordt bij een gangetje van 120 kilometer per uur.



## Niet vernieuwend op EV-gebied

Het systeemvermogen van 160 kW (218 pk) is genoeg om de ruim 2.000 kg zware Subaru in 6,9 seconden naar de 100km/h te brengen. Bij 160 km/h is de begrensde topsnelheid bereikt. Doordat de auto op dit moment nog de laatste fase van de homologatie doorgaat, kunnen we nog niets zeggen over het trekvermogen van de auto. Al tempert Subaru de verwachtingen omtrent dit onderwerp. Ook een WLTP rijbereik is nog niet afgegeven, al meldt Subaru dat de auto minimaal 400 kilometer verkomt onder gemiddelde omstandigheden.

De auto ondersteunt snelladen tot een vermogen van 150 kW, waarmee de auto in zo'n 30 minuten van 10-80% is geladen. Opladen aan een laadpaal neemt meer tijd in beslag, want de boordlader kan niet meer dan 6,6kW aan. In zo'n elf uur is de auto dan volgeladen, al is de kans zeker aanwezig dat een versie met driefasen boordlader niet lang op zich laat wachten.



## Wat zou 'ie kosten?

Naast de laatste technische details, is het ook nog even wachten op de officiële verkoopprijs in Nederland. Subaru heeft een richtprijs van 55.000 euro afgegeven, dus ga ervan uit dat de uiteindelijke prijs en fiscale waarde daarbij in de buurt liggen. Bekend is wel dat je naast de prijs voor het standaardvoertuig niet veel keuzestress hoeft te hebben. Je kunt namelijk alleen nog kiezen voor een lakkleur en het Sky Package. Dat Sky Package voorziet onder meer in stoelverwarming achterin, een Harman Kardon geluidssysteem en lederen bekleding. Een panoramisch dak wordt dan ook in de auto geplaatst, dit dak is niet te openen (in ieder geval niet vaker dan 30 keer). Een compleet uitgeruste Solterra zoals we die bij de kennismaking reden, zal de 60 mille overstijgen is onze verwachting.

Qua aanschafprijs zit de Solterra daarom in een segment waar het wemelt van de concurrenten. Zet je zijn specificaties zoals rijbereik en oplaadsnelheid tegenover die competitie, dan zal de auto met moeite de middenmoot ontstijgen. Maar de Subaru weet zich wel te bewijzen als het gaat om de vierwielaandrijving en de

rijeigenschappen in het algemeen. De directe communicatie met de auto en de stabiliteit die de Subaru biedt, pleiten in zijn voordeel. Bovendien rijd je met deze auto iets bijzonders, naast de zoveelste Enyaq of ID.4. En dat is ook wat waard!

## Plus

- + Standaard AWD
- + Veel ruimte voor inzittenden
- + Communicatieve en stabiele auto

## Min

- Technisch niet vernieuwend
- Relatief kleine kofferruimte