Joep de Heer
4 oktober 2026

100% elektrisch, 100% Outback?

De Subaru Outback geldt al sinds 1995 als dÃ© stationwagon die zich op vrijwel ieder terrein thuis voelt. Een alleskunner, ontworpen als een vertrouwde metgezel onder uiteenlopende omstandigheden. Alle benodigde vinkjes worden gezet: royale bodemvrijheid, beschermende kunststof carrosseriedelen en permanente vierwielaandrijving. Daarmee heeft de Outback door de jaren heen een trouwe schare liefhebbers opgebouwd.

Na de facelift van de vijfde generatie in 2018 verdween de boxerdieselmotor uit het gamma en moesten we het uitsluitend doen met een benzinevariant. Nu maken we kennis met de nieuwe E-Outback, die alleen leverbaar is als volledig elektrische uitvoering. Een ingrijpende verandering die bij puristen wellicht de wenkbrauwen doet fronsen. Hoog tijd om te ontdekken of de E-Outback, met zijn volledig elektrische aandrijflijn, nog altijd recht heeft op zijn reputatie als alleskunner.

Broeders

Wie in de E-Outback de Toyota bZ4X Touring herkent, heeft een scherp oog. Dat is namelijk geen toeval. Toyota en Subaru hebben bij de ontwikkeling van deze modellen nauw samengewerkt. Het gaat daarbij verder dan hetzelfde ontwerp voorzien van een ander logo; beide merken werkten gezamenlijk aan de engineering en productie. Daardoor rollen zowel de E-Outback als zijn Toyota-broer van de band in Subaru's Yajima-fabriek in Japan.

Subaru heeft de E-Outback daarbij een eigen gezicht weten te geven. De karakteristieke dagrijverlichting met zes opvallende lichtpunten is nadrukkelijk toebedeeld aan Subaru. De uitstraling moet duidelijk maken dat we met een echte avonturier te maken hebben. Zwarte kunststof wielkastranden, robuuste dakrails met een draagvermogen tot 80 kilogram tijdens het rijden en 317 kilogram in stilstand, beschermende dorpellijsten en een bodemvrijheid van 211 millimeter onderstrepen dat karakter.
Qua design weet de E-Outback een mooie balans te vinden tussen stationwagon en

SUV. Hij combineert de stoere uitstraling van een SUV met de praktische eigenschappen van een stationwagon. Daarmee oogt hij een stuk avontuurlijker dan de Solterra en spreekt hij de doelgroep aan die waarde hecht aan een actieve levensstijl.

Het kenmerkende Subaru-blauw vormt een aantrekkelijke introductiekleur. Mooi meegenomen: alle zes beschikbare carrosseriekleuren zijn zonder meerprijs leverbaar. Al zul je van die kleur na een uur ploeteren over een modderig bospad waarschijnlijk weinig meer terugzien, wanneer een dikke laag modder de lak aan het zicht onttrekt.

Ruimer dan ooit

In het interieur komt het grote voordeel van een stationwagon direct naar voren: ruimte, veel ruimte. Neem alleen al de bagageruimte van maximaal 633 liter, goed voor 74 liter meer dan bij de vorige Outback. Met de achterbank neergeklapt groeit dat volume tot maximaal 1.718 liter, bereikbaar via een elektrisch bedienbare achterklep. Genoeg plek voor kampeerspullen tijdens een avontuurlijke reis of de voetbaltassen van een compleet elftal. Een frunk ontbreekt helaas.

Ook achterin valt weinig te klagen. De achterbank biedt ruim plaats aan drie passagiers, die zowel hoofd- als beenruimte in overvloed hebben. Een rij naar voren treffen we de bestuurdersplek, waar een overvloed aan knoppen en schakelaars zichtbaar is. Dat vergt enige gewenning en staat haaks op de huidige trend waarbij fysieke bedieningsschakelaars juist verdwijnen. Persoonlijk zijn we minder enthousiast over de harde kunststof rand ter hoogte van het middenconsole, waar je knie tijdens langere ritten tegenaan rust. Afhankelijk van lengte en zitpositie kan dit na verloop van tijd voor irritatie zorgen.

Er is echter ook iets dat Subaru slimmer heeft aangepakt dan zijn Toyota-broer. Het stuurwiel is aan de bovenzijde afgevlakt, waardoor de rijinformatie achter het stuur beter zichtbaar is. Omdat je over het stuur heen naar het instrumentarium kijkt, zorgt deze vorm ervoor dat de informatie duidelijker afleesbaar is dan in de bZ4X Touring, die voorzien is van een volledig rond stuur.

Voor wie een paardentrailer, vouwwagen, caravan of andere aanhanger wil meenemen, beschikt de E-Outback over een geremd trekgewicht van 1.500 kilogram. Dat is minder dan de Outback met verbrandingsmotor, die 2.000 kilogram mag trekken, maar slechts 100 kilogram minder dan de elektrische Toyota Hilux.

Een pluim voor het onderstel

Met een systeemvermogen van 381 pk sla je in de E-Outback in ieder geval geen modderfiguur. Sterker nog: de elektrische Outback beschikt over meer vermogen dan de iconische Subaru WRX STI. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt afgewerkt in ongeveer 4,5 seconden. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 180 km/u.

Tot zover de prestaties op het verharde asfalt. Snel door naar het terrein waarvoor deze auto in de kern is bedoeld: het onverharde werk. Dankzij zijn permanente vierwielaandrijving weet de auto zich uitstekend staande te houden, zeker wanneer de speciale terreinmodus X-MODE wordt geactiveerd. Daarbij kan worden gekozen tussen sneeuw/gravel en diepe sneeuw/modder. In deze standen verdeelt de auto automatisch het vermogen over de vier wielen voor optimale tractie en controle. Tijdens het rijden over bergpaden valt op hoe prettig het onderstel is afgestemd. De auto voelt zich op onverhard terrein uitstekend thuis en biedt een geslaagde balans tussen comfort en sportiviteit. Dat zorgt voor rust in de koets, ook wanneer het terrein ruwer wordt.

De functie Grip Control werkt als een soort terreincruisecontrol bij lage snelheden en is instelbaar tussen 2 en 10 km/u. Volgens Subaru kan de bestuurder zich hierdoor volledig concentreren op het sturen, terwijl de auto gecontroleerd vooruit kruipt en het momentum behoudt.

Met de flippers achter het stuur kan de mate van regeneratie in vijf standen worden ingesteld. Vanuit veiligheidsoverwegingen kiest Subaru er bewust voor om geen one-pedal driving aan te bieden. De auto zal zichzelf dus nooit volledig tot stilstand afremmen via regeneratief remmen. Dat voelt als een gemiste kans.

Elektrisch laden en leveren

De eerste lichting Solterra was uitsluitend leverbaar met een enkelfasig laadsysteem. Dat betekende in de praktijk dat zelfs een lange nacht laden soms niet voldoende was om de accu volledig te vullen. Gelukkig wordt die fout bij de E-Outback niet herhaald.

Een driefasige aansluiting is standaard aanwezig en thuis of aan een publieke laadpaal

kan met maximaal 22 kW worden geladen. Bij een snellader loopt het laadvermogen op tot maximaal 150 kW. Niet grensverleggend, maar voor dit segment acceptabel. Met een volledig geladen accu komt de E-Outback volgens de WLTP-cyclus tot 523 kilometer ver op de 18-inch wielen. De uitvoering op 20-inch wielen levert wat rijbereik in en komt uit op 477 kilometer. Uiteraard zijn deze waarden sterk afhankelijk van de omstandigheden. Een caravan, aanhanger of lange bergpas heeft direct invloed op het energieverbruik. De accucapaciteit bedraagt 74,7 kWh.

De E-Outback beschikt bovendien over een praktische V2L-functie (Vehicle-to-Load). Via de 230 volt-aansluiting in de bagageruimte kan de auto fungeren als mobiele energiebron. Handig voor het aansluiten van bijvoorbeeld kampeeruitrusting, elektrisch gereedschap, een koelbox of zelfs een koffiemachine wanneer er geen stopcontact in de buurt is. Een functie die goed past bij het avontuurlijke karakter van de Outback.

De Outback blijft zichzelf

De E-Outback is wars van keuzestress op de prijslijst. Slechts twee uitvoeringen prijken

in de configurator. Beide beschikken over dezelfde batterij, hetzelfde vermogen, gewicht en trekgewicht. Het verschil zit voornamelijk in de wielmaat: 18 inch tegenover 20 inch. Dat heeft vooral invloed op het verbruik en daarmee het rijbereik.
Daarnaast is de luxere 4E-xperience+ rijker uitgerust met onder meer een Harman Kardon-audiosysteem, een bestuurdersstoel met geheugenfunctie, geventileerde voorstoelen en een panoramisch glazen dak. Voor de 4E-xperience betaal je â,¬ 52.000, terwijl de 4E-xperience+ â,¬ 3.000 duurder is.

Veel auto voor een relatief aantrekkelijk bedrag. Bovendien een auto die je in tal van omstandigheden de helpende hand biedt. Het kenmerkende gebrom van de boxermotor moet je missen, maar verder zijn er weinig redenen tot klagen. Subaru weet zelfs met een volledig elektrische aandrijflijn overtuigend als Subaru voor de dag te komen. Trouw blijven aan de eigen kernwaarden bij zo'n ingrijpende verandering is een prestatie van formaat.

Plus

+ Behoud van karakter
+ Zeer ruim en praktisch
+ Fijn onderstel

Min

- Geen one padel drive
- Harde kunststof rand bij knie bestuurder