



Bjorn Blokzijl
21 augustus 2011

Trendsetter

Sinds enkele jaren is er een trend dat autofabrikanten bestaande modellen een crossover-uitstraling geven door middel van zwarte spatbordranden en bumpers en al dan niet voorzien van vierwielaandrijving. Vooral Audi en Volvo doen goede zaken met de A4 Allroad, de A6 Allroad en de XC70. Toch zijn deze merken niet de grondleggers van dit principe. Subaru kwam in 1996, ruim voordat anderen iets dergelijks op de markt hadden gebracht, met de Outback. De Outback is eigenlijk niks meer of minder dan een Legacy Wagon die hoger op de poten is gezet, waardoor de terreinvaardigheid wordt vergroot. Ook van de nieuwe Legacy is door Subaru weer een Outback-variant op de markt gebracht en dat is voor ons een mooie gelegenheid om deze eens uitgebreid aan de tand te voelen.



Grijze muis

Waar bij bijvoorbeeld de Audi A4 Allroad het uiterlijk behoorlijk verschilt met dat van de normale Avant-uitvoeringen, is het verschil tussen de Outback en de Legacy Wagon beperkt. Door de grotere bodemvrijheid en uitgeklopte wielkasten ziet de auto er echter wel uit alsof hij ook daadwerkelijk meer kan dan zijn braver broertje. De auto is standaard voorzien van 17-inch lichtmetaal, maar door de grote ruimte in de wielkasten zou een grotere velgmaat het stoere uiterlijk zeker verbeteren. Omdat de auto in de basis een Legacy is, is de lijnvoering in grote mate gelijk. Subaru's staan al niet bekend om sprankelende designs en ook deze heeft geen uitgesproken ontwerp. Frivoliteit ontbreekt, waardoor de Outback een grijze muis in het verkeer is. Voordeel van deze gekozen designrichting is dat kopers die voor de bijzondere aandrijftechniek voor dit model kiezen, niet afgeschrikt worden door een bijzonder lijnenspel.



Heerlijke stoelen

Waar het exterieur niet overspoeld is met modern design, is dit in het binnenste beter voor elkaar. Het lichtgekleurde hoge dashboard, het sportief aandoende stuur en het grote navigatiescherm geven het interieur een goede eerste indruk wanneer het portier van de Outback wordt geopend. Bij een tweede blik op het dashboard wordt het enthousiasme enigszins getemperd. De gebruikte materialen in het binnenste van de Subaru zijn van matige kwaliteit en ook de looks van deze plastics zijn bij nadere inspectie niet bijzonder fraai. Hoewel hard plastic wel tegen een stootje kan en rammels en kraakjes ontbreken, zou gebruik van mooiere materialen het interieur een behoorlijke boost geven. Het aanraakscherm van het navigatiesysteem - dat ook gebruikt wordt voor bediening van het audiosysteem - is achteraf ingebouwd, maar dat is geen storende factor. De bediening geschiedt gewoon via het stuur en ook de manier waarop het geheel is ingepast in het dashboard is een knap staaltje vakmanschap.

Uiteraard is het geluidssysteem voorzien van de nodige aansluitingen voor de iPod/USB-stick en zelfs voor een SD-card!



Praktisch

Door de verhoogde bodemvrijheid is de Outback nog praktischer dan zijn lager op de wielen staande broertjes. De instap is aangenaam hoog en ook de grote bagageruimte achterin de auto ligt op een prettiger niveau. Bruikbare ruimte is sowieso een sterk punt van Subaru's troef in het D-segment. Zowel voorin als achterin zijn ruime zitplaatsen gerealiseerd, maar ook de afleg- en bagageruimte is dik in orde. De stoelen in de auto zijn het toonbeeld van dat design niks zegt over het praktisch nut. *â€œGedateerdâ€* is het eerste wat bij je opkomt als je kijkt naar de zetels in de testauto. Saaie kleuren en weinig geprononceerde vormen geven een saaie uitstraling, maar een fantastische zitpositie! Ook op langere ritten bieden de stoelen precies de

goede ondersteuning die je nodig hebt om na uren weer fit uit de auto te stappen. Het fijn in de hand liggende stuur helpt hierin zeker mee.



Vertrouwenwekkend rijgedrag

Door de hogere ligging van de carrosserie boven het wegdek verwacht je geen uitgesproken sportieve rijeigenschappen, al zegt Subaru zelf dat de auto over een "superieure wegligging" beschikt. In rechte lijn is dit ook zeker het geval. Niks laat de Outback van zijn koers recht vooruit afbrengen, waarbij oneffenheden voldoende soepel worden verwerkt door het onderstel, zonder gevoelloos of deïnerig te worden. In bochten is het een ander verhaal. Door de lange veerweg en hoge wangen van de banden stuurt de Soeb enigszins wollig en vaag in. Toch stuurt de auto redelijk strak en zijn de grenzen van grip verder weg dan verwacht. Comfortabel cruisen van A naar B is het rijgedrag wat past bij de Outback, wat wordt versterkt door de soepele en stille 2.5



Subaru Outback 2.5i Luxury

liter viercilinder boxer motor die in het vooronder ligt. Bij constante snelheden is wind- en bandengeruis het enige wat doordringt in het interieur. Wordt er geaccelereerd, dan hoor je de typische boxerroffel van onder de motorkap. Constante snelheden aanhouden werkt tevens in het voordeel van het verbruik. De boordcomputer geeft bij een snelheid van 120 km/u een verbruik aan van 8.1 liter/100km. Heel zuinig is dit niet, maar gezien de permanente vierwielaandrijving en de hoge carrosserie is het wel acceptabel. Het gemiddelde verbruik tijdens de testperiode lag op 9.6 liter/100km, wat ongeveer 10% boven de fabrieksopgave ligt. Hoewel er door de soepele loop van de boxer motor weinig geschakeld hoeft te worden, is de hakerige versnellingsbak en de gevoelloze koppeling een smet op het rijgenot. Het kost teveel moeite om de pook in de juiste versnelling te krijgen, waarbij de koppeling zich met weinig gevoel laat bedienen en zo een afslaan motor zelfs bij geoefende bestuurders geen unicum is.

Het grote voordeel van de Outback ten opzichte van de Legacy zit uiteraard in de hogere terreinvaardigheid. Ook op modderige paden blijft het weggedrag vertrouwenwekkend en komt het punt wanneer de bodemplaat de grond raakt en zo gripverlies optreedt, een stuk minder snel. Voor diegene die de auto wil gebruiken als trekauto voor de paardentrailer " de Outback 2.5 mag 1.500kg trekken " is door ervaring gebleken dat de symmetrische vierwielaandrijving, waarover de Subaru beschikt, grip houdt daar waar andere systemen falen.



Beperkte doelgroep

Voor een auto als de Subaru Outback is een beperkte doelgroep. Auto's als deze worden vaak ingezet als trekauto en/of reiswagen. Voor beide doelen is de nieuwe Outback met glans geslaagd. Deze kopersgroep moet het weinig bijzonder vormgegeven exterieur, de matige materialen in het interieur en het wollige stuurgedrag dan wel op de koop toe nemen. Zijn voorgenoemde minpunten van ondergeschikt belang, dan heb je aan de Subaru Outback 2.5 een prima auto die, gezien de grote betrouwbaarheid waar het merk om bekend staat, zorgt voor vele tevreden kilometers.

Plus

- + Soepele motor
- + Veilig weggedrag
- + Praktisch nut vierwielaandrijving

Min

- Hakerig versnellingsbak
- Matige materialen interieur
- Hoog verbruik