Fahrbericht Subaru Outback: Boxer ohne Saft

Von Frank Wald

Der Outback zählt zu den erfolgreichsten und langlebigsten Modellen in Subarus Modellprogramm. Und wird doch immer ein Nischenfahrzeug bleiben. Weil der japanische Allradspezialist selbst eine bedient. Dennoch weiß auch die sechste Generation des Offroad-Kombis zu überzeugen: mit Geräumigkeit und alltagerleichternder Variabilität, üppiger Komfortausstattung und zeitgemäßen Sicherheitsassistenten sowie nicht zuletzt der schlagkräftigen Kombination aus Boxermotor und Allradantrieb.

Fährt man in einem Subaru, drängt sich stets das Bild des berühmten gallischen Dorfs auf: umzingelt von automobilen Großmächten behauptet sich die kleine, eigenständige japanische Marke hierzulande seit inzwischen vier Jahrzehnten mit einem ebenso eingeschränkten wie eigentümlichen Modellprogramm am Markt. Mit ihren stets von Boxermotoren und Allrad getriebenen Fahrzeugen haben die Japaner mittlerweile eine kleine, aber treue Fangemeinde um sich geschart. Einer ihrer Dauerläufer ist der Outback, ein höher gelegter Kombi im Stil eines Audi Avant Allroad oder Passat Variant Alltrack – nur mit dem Unterschied, dass Subaru diese Autogattung (zusammen mit Volvos XC70) in den 90ern des letzten Jahrhunderts erfunden hat. Damals hieß er noch Legacy Outback, weil er eine rustikalere Variante ebendieses Mittelklassekombis war. Inzwischen ist er als Offroad-Kombi mit der Bodenfreiheit eines SUV zur eigenständigen Modellreihe mutiert und die Nummer drei in Subarus Modellprogramm hinter Forrester und XV. Am kommenden Wochenende erlebt die sechste Generation ihre Händlerpremiere.

Und die basiert erstmals auf der Subaru Global Platform, die neben einer steiferen Karosserie und erhöhter Crashsicherheit mehr Stabilität und Laufruhe sowie geräumigere Platzverhältnisse ermöglicht. Der Outback wuchs in allen Dimensionen, um fünf Zentimeter auf 4,87 Meter in der Länge, um 3,5 Zentimeter auf 1,88 Meter in der Breite und um knapp sieben Zentimeter auf 1,67 Meter in der Höhe. Bei unveränderten 2,75 Metern Radstand kam der Raumgewinn vor allem den Hinterbänklern zugute. Der Kofferraum hingegen blieb bei 561 bis 1822 Liter, wobei der topfebene Ladeboden durch die breitere Öffnung besser zu erreichen ist. Auch die sensorgesteuerte Heckklappe, die durch ein Wischen über das Markenlogo (meistens) öffnet, erleichtert das Ein- und Ausladen. Serienmäßig ist auch die zum Teil verkleidete Dachreling zum Befestigen von Basisträgern für Dachbox, Fahrräder, Surfbretter und Skier.

Vertikaler Tablet-Touchscreen wie bei Volvo und Tesla

Bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt, wahlweise in Stoff-, Kunst- oder Nappaleder, dazu reichlich Chrom und Hochglanz-Applikationen prägen den Innenraum. Der Hingucker aber ist das erstmals verbaute Infotainment-System mit vertikal angeordnetem Touchscreen im Tablet-Design wie bei Volvo und Tesla, wenn auch mit 11,6 Zoll-Diagonale nicht ganz so üppig. Er dient hier wie dort als zentrales Bedienterminal, über den sich per kachelförmiger Oberfläche unter anderem Digitalradio, Sitzheizung, Klimatisierung, Navigation (in den höheren Ausstattungen) und die Apps der per Apple CarPlay oder Android Auto eingebundenen Smartphones steuern lassen. Dankenswerterweise gibt es für Lautstärke und Temperaturregelung aber auch noch analoge Knöpfe und Tasten.

Über den Touchscreen in Smartphone-Optik lässt sich außerdem die üppige Schar an Assistenzsystemen dirigieren. Rückgrat der elektronischen Helfer ist das sogenannte Eyesight-System, dessen Stereokamera nun direkt oben an der Windschutzscheibe und nicht mehr am Rückspiegel befestigt ist. Durch den Weitwinkel ergibt sich ein vergrößerter Arbeitsbereich, was sich vor allem an Kreuzungen positiv bemerkbar macht. Das Notbremssystem mit Kollisionswarner erkennt Gefahren und Hindernisse nun noch früher

und kann notfalls eingreifen. Das gilt übrigens auch fürs Rückwärtsfahren, bei dem das System bei drohender Kollision automatisch bremst. Auch ein Ausweichassistent mit automatischem Lenkeingriff sowie ein aktiver Spurhalteassistent mit Spurzentrierung, die den Wagen in der Mitte der Fahrbahn hält, sind an Bord.

Weitere Eyesight-Bestandteile sind ein Anfahrassistent und Abstands-Tempomat sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsbegrenzer, der das eigene Tempo auf Wunsch mit den Verkehrsschildern angleicht. Für Sicherheit sorgen außerdem ein Müdigkeitswarner sowie die serienmäßigen LED-Scheinwerfer mit dynamischer Kurvenlichtfunktion und selbsttätig regulierendem Fernlicht.

Boxermotor ohne Elektrifizierung

Trotz neuer technischer Plattform wurde der Boxermotor des Outback jedoch, anders als bei den übrigen Subaru-Modellen, nicht elektrifiziert. „Als Importeur in Europa haben wir hier nur wenig Einfluss darauf, weil der bei weitem größte Outback-Absatz in den USA erzielt wird“, sagt der deutsche Geschäftsführer Volker Dannath. So bleibt es bei einem 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, dessen Leistung zur Einhaltung der Abgasnorm Euro 6d außerdem noch um sechs auf 169 PS (124 kW) gedrosselt wurde. Am Lenkrad ist davon nur wenig zu spüren. Dafür aber von dem früher einsetzenden Drehmoment von maximal 252 Nm, das für einen spontanen Antritt und mehr Durchzug sorgt. Möglicherweise auch noch mehr, wenn das immer noch etwas zähe stufenlose Lineartronic-Getriebe die Kraft schneller übertragen würde. Und trotz Sport-Modus-Taste und acht simulierten manuellen Schaltstufen vergehen im besten Fall 10,2 Sekunden bis der mindestens 1641 Kilogramm schwere Outback die Hunderter-Marke reißt. Umgekehrt gefällt der sanfte Übergang und die Laufruhe, mit dem der bullige Kombi Reisegeschwindigkeit aufbaut.

Für das gute Gefühl beim Fahren auch unter schwierigen Bedingungen sorgt außerdem der permanente Allradradantrieb. Egal, ob auf nasser und rutschiger Fahrbahn oder auf Schnee und Matsch, dessen duale X-Mode-Elektronik koordiniert automatisch Motormanagement, Allradantrieb, Bremskraft und andere Funktionen und gibt – wie bei unseren Probefahrten geschehen – auch bei plötzlich einsetzendem Platzregen und Hagel sicheres Geleit. Zusammen mit der um 13 Millimeter auf 21,3 Zentimeter angehobenen Bodenfreiheit, die viele zeitgenössische SUV nicht erreichen, wird der Outback seinem Namen gerecht und macht auch bei der Abkürzung über Feld und Wiese eine gute Figur. Sollte es ganz dicke kommen, kann der Fahrer mit den Einstellungen „Snow/Dirt“ („Schnee/Schmutz“) und „Deep Snow/Mud“ („Tiefschnee/Schlamm“) die Traktion auf schwierigstem Terrain nochmals verbessern.

Üppige Serienausstattung

Angeboten wird der neue Outback in vier Ausstattungslinien, darunter auch in der Version Exclusive Cross als optisch robustere Variante mit bis zu 318 Kilogramm Dachlast, Kühlergrill, Felgen und Außenspiegel in Schwarz sowie abwaschbaren Kunstledersitzen. Die Preise beginnen ab 40.890 Euro für das Basismodell Trend inklusive üppiger Serienausstattung wie etwa Infotainment-System mit 11,6-Zoll-Touchscreen, elektrisch einstell- und beheizbare Vordersitze, 2-Zonen-Klimaautomatik oder LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und adaptivem Fernlicht. Die Topausstattung Platinum (ab 45.990 Euro) fährt serienmäßig mit Schiebedach und Harman/Kardon-Audiosystem mit zehn statt sechs Lautsprechern inklusive Subwoofer. Alle Modelle kommen mit fünf Jahren Garantie bis 160.000 Kilometer Laufleistung.

Zum Marktstart gibt es darüber hinaus als Hommage an den 40. Geburtstag des Importeurs die limitierte „Edition Trend 40“ inklusive „Premium-Fußmatten und speziellem Emblem im Interieur“ für 39.990 Euro. (ampnet/fw)

Daten Subaru Outback

Länge x Breite x Höhe (m): 4,87 x 1,88 x 1,67

Radstand (m): 2,75
Motor: 4-Zylinder-Benziner-Boxer, 2498 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 124 kW / 169PS bei 5000–5800 U/min
Max. Drehmoment: 252 Nm bei 3800 U/min
Kraftübertragung: CVT-Automatik
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,4 Liter
CO2-Emissionen: 169 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
Effizienzklasse: C
Leergewicht / Zuladung: min. 1641 kg / max. 559 kg
Anhängelast: 2000 kg
Bodenfreiheit: 213 mm
Böschungswinkel vorn/hinten: 19,7 Grad/22,6 Grad
Rampenwinkel: 21 Grad
Wendekreis: 12,2 m
Kofferraumvolumen: 561-1822 Liter
Tankvolumen: 63 l
Bereifung: 225/60 R 18
Basispreis: 40.890 Euro

Bilder zum Artikel

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Subaru Outback.

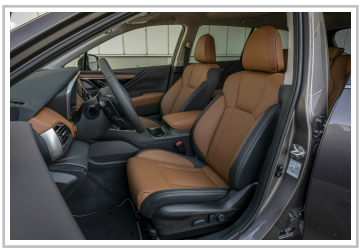
Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru

Autor Frank Wald im Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/André Tillman

Autor Frank Wald und der Subaru Outback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/André Tillman