
Praxistest Subaru Outback 2,5i: Sanfter Begleiter mit inneren Werten

Von Michael Kirchberger, cen

Der Subaru Outback ist automobiles Urgestein. Nicht, dass er technisch überholt wäre, im Gegenteil. In seiner sechsten Generation zeigt sich der Geländekombi in bester Form, ohne dabei seine angestammten Tugenden und die charakteristischen Merkmale der japanischen Spezialitätenmarke aus den Augen zu verlieren. Der Vier-Zylinder-Boxermotor mit 2,5 Litern Hubraum und der permanente Allradantrieb gehören seit jeher zu den bewährten Zutaten, die das Flaggschiff des Herstellers ausmachen. 45.990 Euro kostet der Outback in der Spitzenausstattung Platinum. Dafür gibt es 169 PS (124 kW) und eine Fülle von Komfort- und Sicherheitsdetails.

Auf Anhieb erschließen sich die Qualitäten des 4,87 Meter langen Kombis nicht. Auffällig ist vielleicht die außergewöhnliche Bodenfreiheit von gut 21 Zentimetern, auch die Seitenschweller, die geschickt die unteren Türleisten verdecken und so eine Verschmutzung der Hosenbeine beim Ein- und Aussteigen verhindern, zeugen von den bevorzugten Einsatzbereichen des Subaru. Im Gelände oder zumindest auf unwegsamen Pfaden fühlt sich der Crossover wohl. Innere Werte geben sich erst nach längerer Wegstrecke zu erkennen. Denn zunächst gibt der wuchtige Kombi eher die Rolle eines behäbigen Gesellen. Was vor allem am traditionellen CVT-Getriebe liegt, das zwar modifiziert wurde und mit vermeintlichen Schaltvorgängen die Motordrehzahl leicht variiert, aber eben ein stufenloses Getriebe bleibt. 252 Newtonmeter Drehmoment liefert der Benziner, das ist ebenfalls keine Meisterleistung und macht die Beschleunigung zur Nebensache. 10,2 Sekunden vergehen beim Sprint von 0 auf 100 km/h, 193 km/h Spitzentempo sind drin, sie zu erreichen ist ebenfalls ein Frage der Geduld.

Also heißt es, die Eile des Lebens beiseite zu schieben und die Dinge mit gesteigerter Ruhe anzugehen, und da zeigt der Outback plötzlich seine Schokoladenseite. Die Entschleunigung wird zunehmend angenommen, auch wenn der Verbrauch von 8,4 Litern Benzin auf 100 Kilometer selbst bei gemäßiger Gangart keinen Glanz hat. Auch Lenkung und Fahrwerk taugen eher für gemächliche Fahrten, dabei aber leisten sie ausgezeichnete Dienste. Vor allem der Federungskomfort glättet die Straßen und die Gemüter der Mitfahrer, die spürbaren Karosserieneigungen stören dabei nicht.

Die Insassen können sich außerdem über ein großzügiges Raumangebot auf allen Plätzen freuen, der Sitzkomfort ist dazu höchst angenehm, die Rückenlehne auch hinten in der Neigung verstellbar. Sehr großzügig geht der Outback mit dem Transportvolumen um. 561 bis 1822 Liter passen in den Frachtraum, die Ladekante siedelt in rückenfreundlicher Höhe. Und mit einer Anhängelast von maximal 2000 Kilogramm spielt er obendrein weit vorne in der Liga der Zugfahrzeuge mit. Die Windgeräusche sind kaum nennenswert, der Motorklang ist ebenfalls unaufdringlich.

Der Innenraum gefällt mit der serienmäßigen Lederausstattung in Schwarz und Schokobraun, die Bedienung fällt leicht, und der große Touchscreen auf der Mittelkonsole liefert nicht nur gestochen scharfe Darstellungen, sondern ist auch ohne allzu große Menütiefen zu kontrollieren. Navigation, Klimatisierung oder Radio lassen sich über ihn steuern. Allein, dass der Spurassistent erst in mehreren Stufen zu deaktivieren ist, findet keine Zustimmung. Ablagen gibt es reichlich, die Türtaschen könnten jedoch etwas größer sein, weil sie maximal Halbliter-Flaschen fassen.

Wir haben uns nach einigen Kilometern mit dem Outback durchaus anfreunden können. Zwar sind seine Maße in der City beim Rangieren eher hinderlich, dafür gibt es eine Rückfahrkamera serienmäßig, die hilft, Rempel beim Einparken zu verhindern. Lange

Strecken, die ohne Eile zurückgelegt werden können, meistert er trefflich. Auch der Preis ist angesichts der Komplettausstattung attraktiv. Er liegt dort, wo andere erst anfangen. Selbst die Lederausstattung gehört zum Standard, einzig die Metall-Lackierung schlägt mit 590 Euro extra zu Buche. Zwar dürfte auch der neue Outback seinem Hersteller in Deutschland keine rasante Verkaufssteigerung bescheren, aber seine Fangemeinde empfängt ihn gewiss mit offenen Armen. (aum/mk)

Daten Subaru Outback 2,5i Platinum

Länge x Breite x Höhe (m): 4,87 x 1,86 x 1,68
Radstand (m): 2,75
Antrieb: V8-Benziner, 2498 ccm,
Allradantrieb, stufenloses Automatikgetriebe
Gesamtleistung/Leistung: 124 kW / 169 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 252 Nm bei 3800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,6 Liter
Testverbrauch: 8,4 Liter
Effizienzklasse: E
CO2-Emissionen: 193 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1759 kg / max. 441 kg
Kofferraumvolumen: 561 - 1822 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Basispreis: 45.990 Euro
Testwagenpreis: 46.580 Euro

Bilder zum Artikel



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Subaru Outback 2,5i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
