Fahrbericht Subaru Outback: Eigenleistung

Von Peter Schwerdtmann, cen

Eigen sind sie alle, die Modelle des japanischen Herstellers Subaru. Das gilt auch für den Subaru Outback, den wir in seiner sportlichsten und höchstgerüsteten Version als 2,5i Sport Lineatronic erlebten. Die Subarus sind in Deutschland keine Massenerscheinung, aber mit den für sie typischen Eigenheiten akzeptiert. Sie tummeln sich in einer sehr speziellen Nische mit einem breit gestreuten Spektrum von Menschen mit sehr individuellen Ansprüchen am Steuer – von Freizeit-Abenteurern bis zu den harten Profis, vom jungen Städter mit Familie bis zum Bergbauern.

Die Reihe der Besonderheiten ist beachtlich und die hat Tradition. Das liegt an einem sehr einfachen und daher unglaublich einleuchtenden Prinzip. Alle Subarus haben Allradantrieb, und zwar einen total symmetrischen: Von der längs liegenden Antriebsachse gehen die Achsen zu den Rädern ab, alle gleichlang, weil die Antriebsachse genau in der Mitte liegt. Verwindungen oder ungleich verteilte Kräfte nur aufgrund der unterschiedlichen Längen sind also ausgeschlossen. Die Kraft für den Antrieb kommt immer von einem Boxermotor in der Fahrzeugnase. Ein Boxer baut flacher, was gleich zwei Vorteile mit sich bringt. Die Designer sind freier beim Gestalten der Motorhaube, und der Schwerpunkt liegt niedriger, was bekanntlich schnelleres Kurvenfahren mit weniger Seitenneigung bringt.

Zu all dem gesellt sich als Getriebe immer eine stufenlose Riemenautomatik, ein CVT (oder Continuously Variable Transmission), also eine Automatik, die unter den Anhängern klassischer Getriebe – ob handgeschaltet oder automatisch – gern verspottet wird, weil zum Bespiel beim Kick down das Geräusch des Motors und das Gefühl der Beschleunigung nicht zusammenpassen. Der Motor jault in den höchsten Drehzahlen und die Beschleunigung kommt nicht hinterher. Gummiband-Effekt wird das genannt. Aber erstens ist der inzwischen durch simmulierte Schaltstufen weniger hör- und spürbar und zweitens kann einem das Geräusch doch eigentlich völlig egal sein. Das Riemengetriebe tut seinen Job, bei jeder neuen Version ein bisschen besser.

Außerdem ist so eine CVT immer auch für eine Überraschung gut. Fahrer von Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetrieben (DKG) sollten vorsichtig anfahren. Anders als beim DKG kommt das CVT beim Anfahren ohne Gang-Einlege-Gedenksekunde aus. Beim Subaru Outback mit dem 2,5 Liter Vierzylinder mit 175 PS reißt der Riemen sofort an. DKG-Fahrer reagieren auf solche Spontanität in einem Subaru etwa beim Anfahren an der Ampel oft mit einer kleinen Notbremsung, bis sie sich daran gewöhnt haben, dass es sofort losgeht.

Die Spontanität, mit der Leistung und Drehmoment sofort an dem (nach DIN) gut 1,7 Tonnen schweren Outback zerren, lässt die 188 PS sehr agil wirken. Dabei bewegt er sich mit dem Spurt von 0 auf 100 km/h in etwas mehr als zehn Sekunden und knapp 200 km/h Höchstgeschwindigkeit auf Klassenniveau. Die Leistung entsteht in einem für einen Vierzylinder großen Hubraum von 2,5 Litern und mit einem höheren – wenn auch nicht hohen – Drehzahlniveau. Der Verbrauch hält sich mit 8,6 Litern auf 100 km, gemessen nach der neueren WLTP-Rollenprüfstands-Norm, der sich auf einen NEFZ-Wert von 7,3 Litern runterrechnen lässt. Unser Verbrauch in der Praxis auf der Straße (nicht im Gelände) lag eher unter als über zehn Litern.

Das ist für einen Benziner dieser Klasse mit großer Bodenfreiheit, 18-Zöllern, einer Höhe von 1,61 Metern und eben den mindestens 1,7 Tonnen Leergewicht ein annehmbarer Wert. Diese Verhältnisse erleichtern es dem Vertrieb in Europa sicherlich, den Kunden zu gestehen, dass es – zumindest zunächst – keinen Subaru mit Dieselmotor mehr gibt.

Noch so eine Besonderheit bei Subaru: Das Unternehmen fand es zu teuer, einen neuen Dieselmotor nach den neuesten Vorgaben zu entwickeln. Viele eingefleischte Fans wird das nicht stören, zumal sie ja auch noch auf den im Moment tobenden Kampf gegen den Diesel als Argument ins Feld führen können.

Zu den weiteren Besonderheiten gehört bei dieser japanischen Marke auch der Umgang mit dem Design. Dazu gehört ein großer Innenraum auf 4,82 Meter Gesamtlänge. Fahrer und Beifahrer haben es gut. Auch vor den Rücksitzen bleibt viel Raum, obwohl der Radstand von 2,75 Metern nicht gerade üppig ausfällt. Im Heck mit dem großen Überhang bleibt Raum für 559 Liter, der sich bis auf knapp 1850 Liter erweitern lässt. Außerdem darf der Outback einen gebremsten Anhänger mit zwei Tonnen Gewicht ziehen. Das entspricht zwei Pferden im Transportanhänger.

Doch Vorsicht! Das macht den Outback nicht zum Nutzfahrzeug. Mit Fahrer (75 kg) und einem zu 90 Prozent gefüllten Tank wiegt er leer (nach DIN) mit ein paar zusätzlichen Zubehörkilogramm zwischen 1750 kg und 1800 kg. Da können noch vier DIN-Erwachsene à 75 Kilogramm Körpergewicht einsteigen und der Outback ist ausgelastet. Koffer- und Laderaum müssen dann leer bleiben. Die knappe Zuladung ist auch eine Besonderheit, aber nicht von Subaru allein. Viele Japaner reichen da nicht an die Werte europäischer Autos heran.

Wenn auch die Zuladung in einigen Fällen Zurückhaltung angezeigt sein lässt, so lässt der Outback das nicht vermuten. Er wirkt groß, schon fast wie ein Crossover auf dem Weg zum SUV. Die Kombikarosse wirkt von der Seite groß, mag sich aber ins aktuelle Erscheinungsbild seiner Wettbewerber mit seinen großen Überhängen nicht einordnen. Er wirkt modern, aber nicht spektakulär. Da entwickelten die Designer beim Gesicht schon mehr Ehrgeiz, im Rückspiegel des Vordermanns eine gute Figur zu machen.

Aber außen wie innen gibt es kein Drama. Alles so schön normal hier, zeitgemäß aber bloß nicht futuristisch, die Armaturen leicht zerklüftet, aber angenehm anzuschauen und anzufassen. Die Sitze sind Sitze. Wir reisten auf ihnen bequem, versuchten uns allerdings auch nicht als Kurvenkünstler, denn dazu animiert der Outback nicht. Er fühlt sich an wie ein schwereres Fahrzeug, solider als die normalen Blechstärken vermuten lassen. Er gibt sich gediegen. Fährt sich unspektakulär. Lockt nicht ins Risiko. Gibt aber Fahrer und Insassen das Gefühl, in Sicherheit zu sein.

Zu dieser Gelassenheit kommt noch die Gewissheit, dass auch beim Subaru Outback alle Assistenten an Bord sind, die in seiner Klasse üblich sind. Neu an Bord beim Jahrgang 2019 ist ein verbessertes „Eyesight“-System, das Fußgänger und Radfahrer schneller erkennt und deswegen auch schneller reagiert, wenn es eng wird, mit einer automatischen Vollbremsung. Zum Eyesight-System gehören auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit automatischer Abstandshaltung und Stop&Go im Stau sowie ein aktiver Spurhalteassistent. Auch bei so viel Digitalem verzichtet Subaru auf laute Darstellung. Infotainment, Vernetzung mit dem Internet und die Assistenten wirken in diesem Auto so normal, als seien sie schon lange selbstverständlich.

Subaru schafft es immer wieder auch bei neuen Modellen, eine Atmosphäre zu schaffen, in der sich niemand herausgefordert, sondern alle gut aufgehoben fühlen. (ampnet/Sm)

Daten Subaru Outback 2.5i Sport Lineatronic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,82 x 1,84 x 1,61
Radstand (m): 2,75
Motor: Vierzylinder-Boxer, Benziner, 2498 ccm, Saugrohreinspritzung
Leistung: 129 kW / 175 PS bei 5800 U/min
Max. Drehmoment: 235 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,6 Liter/100 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,3 Liter/100 km
Testverbrauch: 9,7 Liter/100 km
Effizienzklasse: C
CO2-Emissionen: 193 g/km (Euro 6d-TEMP)
Leergewicht (o. Fahrer) / Zuladung: min. 1631 kg / max. 469 kg
Kofferraumvolumen: 559 - 1848 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Wendekreis: 11,8 m
Bodenfreiheit: 200 mm
Böschungswinkel: 18,8 Grad (v.) / 23,1 Grad (h.)
Rampenwinkel: 20,3 Grad
Räder / Bereifung: 18,7 J offset + 50mm / 225/60R18 100V
Basispreis: 41 300 Euro
Testwagenpreis: 41 937,50

Bilder zum Artikel



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/Walter Tillmann



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



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