



Subaru Outback 2.0D Sport Lineartronic

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Ursprünglich war der Outback eine geländetauglichere Karosserievariante des Subaru Legacy, und damit 1996 eines der ersten Crossovermodelle auf dem Markt. Seit 2015 wird der Legacy in Deutschland nicht mehr vertrieben, der Outback hat hier also seinen Technikspender überdauert. Die rustikale Optik verspricht nicht zuviel, denn der Wagen verfügt serienmäßig über Allradantrieb und schreckt so auch vor leichtem Gelände nicht zurück. Typisch Subaru sind auch beim Diesel die Zylinder in Boxerform angeordnet, die Laufruhe weiß durchaus zu gefallen. Der zwei Liter große Motor leistet 150 PS und dreht die Kurbelwelle zwischen 1.600 und 2.800 Umdrehungen mit ordentlichen 350 Nm. Die Leistung würde ausreichen, das in dieser Ausstattung serienmäßig verbaute, stufenlose Automatikgetriebe nervt allerdings im Alltag mit seiner Trägheit und schluckt gefühlt einige der 150 Pferdestärken. Nicht überzeugen kann auch der Verbrauch, die im EcoTest ermittelten 6,4 Liter auf 100 Kilometer sind zu viel. Schade, dass der getestete Antrieb also nicht vollständig überzeugen kann, denn der Rest des Outback ist durchaus eine Alternative in seiner Klasse. Eine ordentliche Verarbeitung, großzügige Platzverhältnisse, ein sicheres Fahrverhalten und ein gut nutzbarer Kofferraum gefallen im Alltag. Darüber hinaus ist der Wagen im ADAC Crashtest sehr gut bewertet. Der Einstiegspreis der getesteten Topausstattung ist mit 43.800 Euro zwar hoch, allerdings ist dann alles Wichtige an Bord, auch umfangreiche Fahrerassistenzsysteme. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 allroad, Skoda Octavia Scout, VW Passat Alltrack.

- +** umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau, großzügiges Platzangebot, großer Kofferraum
- teure Versicherungseinstufungen, träges Getriebe, hoher Verbrauch, schwache Heizung im Fond



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,3 Langstrecke

2,1 Transport

3,1 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Der Outback wirkt solide und langlebig, auf den letzten Schliff wurde jedoch verzichtet. So ist die Karosserie ordentlich zusammengefügt und der Kofferraum mit robustem und wertigem Stoff ausgekleidet, die Türen aber aus mehreren Teilen verschweißt und viele Schrauben nicht überlackiert. Sitzt man im Fahrzeug, blickt man auf ein sehr solide verarbeitetes Interieur, das aber aus nicht nur hochwertigen Materialien besteht. Die Armaturentafel ist im oberen Bereich angenehm weich geschäumt, genauso wie die Türverkleidungen. Ansonsten wurden nur kratzempfindliche, harte Kunststoffe verwendet, die die Anmutung im ordentlich gemachten Subaru schmälern.

⊕ Der Unterboden ist im Bereich des Motors komplett geschlossen und schützt diesen so vor Verschmutzung. Auch der restliche Bodenbereich ist mit Verkleidungen versehen, die einerseits als Unterfahrschutz fungieren und andererseits die Luftverwirbelungen unter dem Auto reduzieren. Sorgfältig konstruiert sind auch die Dichtungen der Türen, die Einstiegsbereiche werden zuverlässig vor Schmutz und Feuchtigkeit geschützt. Schutzleisten, die ärgerliche Kratzer auf dem Schweller verhindern können, befinden sich aber nur an den vorderen Einstiegen. Besser gegen kleine Schäden geschützt zeigen sich die Stoßfänger, insbesondere der hintere ist durch unlackierte Stoßleisten gut gegen Parkplatzrempler gefeit.

⊖ An der Zapfsäule muss der Tankdeckel per Hebel im Innenraum entriegelt werden - außerdem hat der Outback keinen Fehlbetankungsschutz. So kann versehentlich der falsche Kraftstoff eingefüllt werden, was unter Umständen teure Reparaturen nach sich zieht. An den Fahrzeugflanken ist der Subaru gegen Parkplatzrempler nicht geschützt, die beplankten Schweller sind hier nicht als Schutz vor kleinen Dellen und Kratzern zu werten und schützen eher im Offroadeinsatz vor Schäden durch aufgewirbelte Steine.

Der Subaru Outback bietet vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte dagegen nur als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden. Die maximale Zuladung beträgt lediglich 450 Kilogramm, für mehr als vier Personen wird es mit Gepäck ohnehin kaum reichen. Im innerstädtischen Verkehr zeigt sich das große Auto etwas unhandlich.

⊕ Dank des großen 60 Liter großen Kraftstofftanks sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 935 km möglich (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 80 kg transportiert werden. Dem Japaner dürfen gebremste Anhänger bis 1.800 kg angehängt werden, ungebremste Anhänger sind auf 750 kg limitiert. Die zulässige Stützlast beträgt 90 Kilogramm - so können auch Radträger mit zwei E-Bikes darauf montiert werden.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad ist nicht lieferbar, zumindest aber findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber serienmäßig an Bord.

2,5 Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Outback ordentlich ab. Die Dachsäulen sind insgesamt nicht zu breit ausgeführt, die Glasflächen groß. Die hoch eingebaute Heckscheibe blockiert aber die Sicht nach draußen. Auch über den recht kleinen Innenspiegel ist die Sicht nach hinten nur ausreichend. Immerhin blendet er in der getesteten Ausstattungslinie Sport serienmäßig automatisch ab.

⊕ Die Front ist dank der hohen Sitzposition und durch die kantige Motorhaube gut abschätzbar - zum Glück, die optionale Einparkhilfe ist im Testwagen nicht verbaut. Das Heck ist ebenfalls gut abschätzbar, da das Heck steil ist. Hier hilft die serienmäßige Heckkamera zusätzlich weiter. In den großen Außenspiegeln wird eine gute Rücksicht geboten, eine Abblendautomatik oder asphärische Bereiche zur Verkleinerung des toten Winkels sucht man aber vergebens. Auffallend gut ist die Wischleistung, es bleibt kein Streifen an der A-Säule stehen. Nur im oberen Eck der Beifahrerseite bleibt ein kleiner Bereich ungewischt. Ebenfalls für eine gute Sicht sorgen die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen und über eine Fernlichtautomatik verfügenden LED-Scheinwerfer, eine Kurven- oder Abbiegelfunktion bieten sie aber nicht. Das Tagfahrlicht wird über ein gesondertes Lichtsegment in den Nebelscheinwerfern dargestellt.

⊖ Bodennahe Hindernisse sind hinter dem Auto nicht zu erkennen - die Heckkamera ist nicht ohne Grund serienmäßig an Bord.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg klappt beim Outback insgesamt auf allen Plätzen gut, der hohe Schweller ist aber stets zu überwinden.

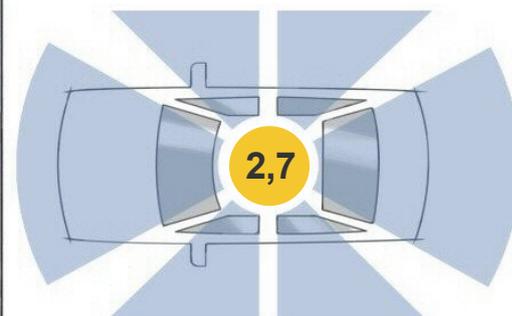
⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es serienmäßig. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", ob der Schlüssel noch im Auto liegt, und dann nicht verriegelt. Die vorderen Sitze sind in angenehmer Höhe montiert, was gerade das Aussteigen erleichtert. Der nicht besonders breite Schweller und die hohe Türöffnung unterstützen ein bequemes Ein- und Aussteigen zusätzlich. Auch die hinteren Plätze sind durch die großen und weit öffnenden Türen gut zu erreichen. Zudem sind die hinteren Radläufe nicht übermäßig ausgeformt und behindern so den Zustieg nicht. Besteht dennoch Bedarf an Hilfestellung, sind an allen Türen am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

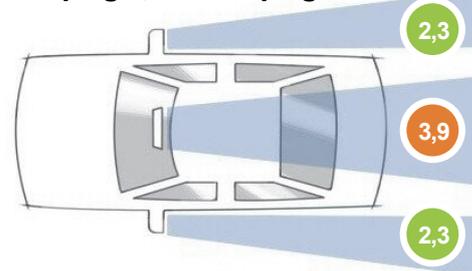


Nicht allzu breite Dachsäulen und weitgehend versenkbare Kopfstützen sorgen für eine befriedigende Sicht nach hinten.

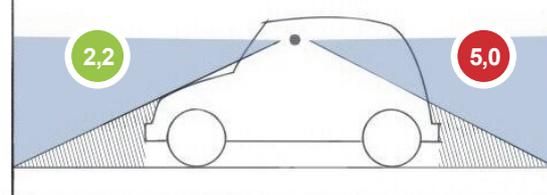
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



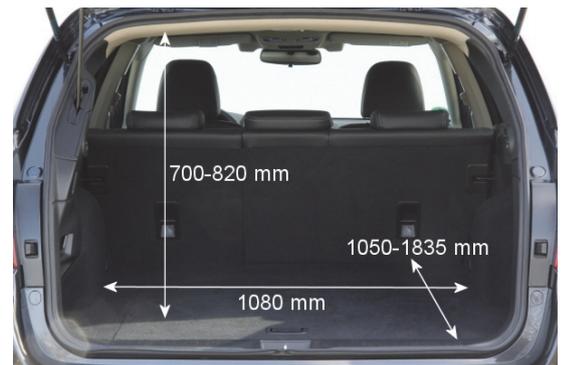
Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen des Outback fällt im Klassenvergleich gut aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen maximal 405 Liter hinein. Bis unter das Dach finden 725 Liter Platz - dann lassen sich bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Scheibenunterkante, lassen sich 750 Liter verstauen. Nutzt man das gesamte Volumen, passen bis unters Dach 1.470 Liter hinein.



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum des Outback von klassenüblicher Größe.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

In dieser Ausstattungslinie ist eine elektrische Heckklappe serienmäßig, die das Öffnen und Schließen per Tastendruck ermöglicht. Leider geht dieser Vorgang so langsam vonstatten, dass man die Mechanik beim Öffnen gerne noch unterstützen würde. Ist die Klappe offen, darf man nicht größer als 1,80 Meter sein, sonst stößt man sich den Kopf daran - mit etwas Pech besonders schmerzhaft am abstehenden Schloss. Die Ladekante ist mit gemessenen 71 Zentimetern nicht besonders niedrig, schweres Gepäck muss erstmal so weit angehoben werden. Der Kofferraum selbst ist von zweckmäßigem Format und durchschnittlich hoch und breit. Auch ist er nicht allzu tief, bis an die Rücksitze gerutschte Gegenstände sind noch ohne besondere Kletterpartien zu erreichen.

⊕ Praktisch ist, dass der Ladeboden des Kofferraums auf dem gleichen Niveau liegt wie die Ladekante. So muss das Gepäck beim Ausladen nicht angehoben werden. Die breite und sehr hohe Kofferraumöffnung lässt auch die Beladung mit sperrigen Gegenständen zu.

⊖ Das Gepäckabteil wird nur von einer schwachen Lampe am Dachhimmel beleuchtet, im Dunkeln findet man sich im beladenen Kofferraum nicht zurecht.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 2/3 zu 1/3 umklappen. Im Kofferraum finden sich zum Verstauen und Fixieren von Kleingut Haken und kleine Fächer unter dem Kofferraumboden.

⊕ Der Klappmechanismus der Rücksitzbank ist auch von Kofferraum aus zu entriegeln.

⊖ Der am Dachhimmel befestigte Gurt des hinten Mittelsitzes stört beim Klappen der Rückbank, da er vorher ausgehängt werden muss.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Bedienkonzept des Subaru kann bis auf wenige Ausnahmen überzeugen. Das Lenkrad ist mit Schaltern überfrachtet und die Schalter für die Aktivierung der Fahrassistenzsysteme sind kaum einsehbar, ansonsten aber erschließt sich die Bedienung des Mittelklassemodells ohne größeren Eingewöhnungsaufwand.

Ausnahme ist hier der Bordcomputer: Er bietet alle wichtigen Informationen, seine Bedienung mittels der Lenkradtasten ist aber nicht sinnfällig. Das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel gesteuert, der Wählhebel des Automatikgetriebes ist konventionell auf dem Mittelunnel untergebracht. Alle Bedienelemente sind in sinnvollen Gruppen angeordnet und lassen sich leicht finden.

Das Handschuhfach ist allenfalls groß genug für die Bordmappe, außerdem unbeleuchtet. Nicht optimal beleuchtet ist auch der Fond, hier findet man anders als vorn keine Leseleuchten.

⊕ Unter ergonomischen Gesichtspunkten zeigt sich das Cockpit praktisch: Das Lenkrad ist, wenn auch nicht in einem besonders großen Bereich, in Höhe und Weite einstellbar. Die hängend montierten Pedale sind gut zu erreichen und bieten auch für große Schuhe genügend Platz. Leider fehlt ein Unterrutschschutz am Bremspedal, damit man nicht mit der Sohle daran hängen bleibt. Die außen an den Vordersitzen angebrachten Tasten der elektrischen Sitzverstellung sind einfach erreichbar und bedienbar, eine angenehme Sitzposition findet sich leicht. Hat man Platz genommen, lässt man das Fahrzeug per beleuchtetem und gut einsehbarem Startknopf an. Die Anzeigen im Kombiinstrument sind analog gehalten und sauber ablesbar, unter anderem sind Kühlmitteltemperatur, Außentemperatur und Fahrtlichtanzeige zu finden. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird dies ebenfalls dort angezeigt. Bei schlechtem Wetter springt der serienmäßige und in seiner Empfindlichkeit einstellbare Regensensor ein. Der Heckscheibenwischer hat neben der Wisch-Wasch-Automatik auch eine Intervall- und eine Permanentschaltung. Die Klimaautomatik findet man in guter Höhe in der Mittelkonsole, alle Funktionen sind auf den klar beschrifteten Schaltern gut zu finden. Die Temperatur wird für beide Seiten per Drehrädern geregelt. Auch die Schalter für die Heckscheiben- und Außenspiegelheizung und die Umluftfunktion sind dort untergebracht. Die Umluftfunktion wird nicht automatisch deaktiviert, bei beschlagenen Scheiben sollte man also zunächst schauen, ob die entsprechende Taste noch leuchtet. Über eine Beleuchtung verfügen alle Tasten und Bedienelemente mit Ausnahme derer am Dachhimmel und an den Lüftungsdüsen. Der Touchscreen des Infotainmentsystems ist in sehr guter Höhe angebracht und dadurch leicht erreichbar. Auch wenn die Bedienelemente mitunter etwas klein sind, findet man sich im Radio- und Navigationsmenü doch recht leicht zurecht. Das Radio lässt sich auch per Lenkradtasten bedienen, die Lautstärke wird ebenfalls am Lenkrad oder per Drehregler neben dem Touchscreen geändert. Das von Harman/ Kardon stammende Audiosystem (Serie beim Outback Sport) klingt auch bei hoher Lautstärke druckvoll und klar. Die Fensterheber und die anklappbaren Außenspiegel werden per sehr gut erreichbaren Tasten in der Türverkleidung angesteuert. Ebenfalls in der Türverkleidung und darüber hinaus zwischen den Sitzen und vor dem Lenkrad finden sich große und praktische Ablagen. Im Fond stehen den Insassen Taschen an den Vordersitzen, Becherhalter in der Mittelarmlehne und (recht kleine) Fächer in den Türen zur Verfügung.

⊖ Der Touchscreen ist bei direkter Sonneneinstrahlung nicht zu verwenden, da man überhaupt nichts mehr erkennen kann. Die Schlösser auf der Rückbank sind nicht fixiert, deshalb braucht man zum Angurten zwei Hände. Auch vorne mag das Angurten nicht ohne weiteres klappen: Der breite Ablagekasten zwischen den Sitzen behindert die Zugänglichkeit zu den Gurtschlössern. Hat man sich bereits gesetzt und die vorderen Türen stehen noch ganz offen, ist es beschwerlich, die dann weit entfernten Türgriffe zu erreichen.



Die Funktionalität des Outback ist weitgehend gut, die Verarbeitungsqualität bietet dagegen insbesondere bei der Materialauswahl noch Raum für Verbesserungen.

2,2

Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Raumangebot recht großzügig bemessen, jedoch finden bei ganz zurück geschobenen Fahrersitz Personen über 1,90 Meter nicht genug Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für deutlich größere Fahrer ausreichen. Die sehr großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

1,8 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond sind die Platzverhältnisse sogar großzügiger als vorn. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Bein- und Kopffreiheit im Fond für knapp 1,95 Meter große Passagiere aus. Die Innenbreite ist durch die überdurchschnittliche Fahrzeugbreite und die großen Fensterflächen gut, zu zweit fühlt man sich nicht eingengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnenneigung lässt sich vierstufig einstellen. Sitzvarianten werden nicht angeboten, weshalb es in diesem Kapitel nur zu einer ausreichenden Benotung reicht.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk des Outback ist nicht schlecht gelungen, die Entwickler waren sich aber wohl nicht schlüssig, in welche Richtung die Abstimmung gehen soll. Die Aufhängung spricht grundsätzlich straff an, Querfugen und Einzelhindernisse werden deutlich weitergereicht, auch kurze Fahrbahnwellen bringen stete Unruhe in das Fahrzeug. Auf eine sich wiederholende Anregung wie sehr kurze, aufeinanderfolgende Fahrbahnwellen zeigt das Auto eine Stuckerneigung. Andererseits wankt und nickt der Wagen in zügig durchfahrenen Kurven und bei schnellen Lenkmanövern deutlich und im Stile eines auf Komfort bedachten Autos, was nicht zur sonst eher sportlich-straff wirkenden Abstimmung passen mag. Insgesamt aber geht die Abstimmung des Fahrwerks dennoch in Ordnung

⊕ Rauer Fahrbahnbelag wird nicht deutlich weitergereicht. Auch der Fahrkomfort bei langsamer Fahrt in der Stadt ist gut, selbst Kopfsteinpflaster bringt den Wagen nicht aus der Contenance und zum Schütteln oder Klappern. Auf langen Wellen bei höherer Geschwindigkeit zeigt sich der Vorteil einer eher straffen Abstimmung: Der Wagen schwingt nicht nach und wirkt stets stabil. Auch voll beladen ändert sich wenig am Verhalten.

2,3 Sitze

⊕ In der Ausstattungslinie Sport sind elektrisch verstellbare Ledersitze serienmäßig, die sich auch in der Sitzflächenneigung einstellen lassen. Der Fahrersitz bietet außerdem eine Memoryfunktion und eine in der Intensität verstellbare Lordosenstütze. Fläche und Lehne der Vordersitze sind nicht zu eng, könnten für große Personen aber etwas länger sein. Da die Wangen nicht besonders ausgeformt sind, ist der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven nur mittelmäßig. Die Sitze sind eher weich gefedert und bieten einen guten Sitzkomfort, man findet auch dank der stabilen, aber kleinen Fußstütze und der Ablagemöglichkeiten für die Ellbogen eine angenehme Sitzposition. Der Kniewinkel der Passagiere im Fond ist angenehm, die Federung der mit einer hohen Lehne ausgestatteten Rücksitzbank geht in Ordnung.

⊖ Die Sitze sind zwar perforiert, dennoch kommt man bei sommerlichen Temperaturen auf dem Lederbezug ins Schwitzen. Sitzfläche und Lehne der Rückbank sind kaum konturiert, so sitzt man auf einer flachen Bank ohne Seitenhalt.

2,3 Innengeräusch

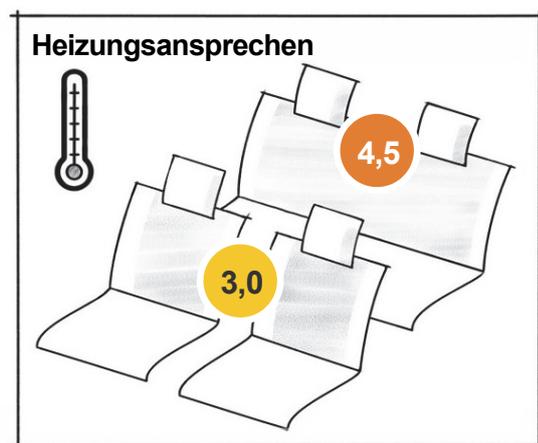
Der Dieselmotor ist prinzipiell kein lautes Aggregat, bei gleichmäßiger Fahrt hält er sich im Hintergrund. Unter Last aber wird der Motor vom Getriebe in hohen Drehzahlregionen gehalten, ohne auf die Durchzugskraft des Turbodiesels aus dem Drehzahlkeller zu setzen. Dann klingt der Motor angestrengt und wird lauter. Windgeräusche sind vorhanden, drängen sich aber erst bei hohen Geschwindigkeiten in den Vordergrund.

⊕ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 67,9 dB(A) auf einem niedrigen Niveau. Zwar sind die Abrollgeräusche der Reifen zu hören, ansonsten halten sich die Fahrgeräusche aber zurück, auch auf schlechten Fahrbahnoberflächen ist kein Wummern oder ähnliche Effekte zu vernehmen.

2,9 Klimatisierung

Der Outback verfügt serienmäßig in jeder Variante über eine Zweizonen-Klimaautomatik. Eine andere Option wie etwa eine im Fond gesondert regelbare Klimaanlage ist nicht erhältlich. Die Luftverteilung kann in vorgegebenen Stufen für beide Seiten gemeinsam vorgenommen werden. Im Heizungstest kann der Diesel den vorn Sitzenden zufriedenstellend schnell eine angenehme Temperatur verschaffen. Im Fond muss darauf deutlich länger gewartet werden.

⊖ Vor allem der Fußbereich im Fond wird kaum erwärmt. Selbst eine halbe Stunde nach dem Start in der Kältekammer herrschen im Fußbereich noch eisige Temperaturen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Subaru gibt für den Outback 2.0D mit dem Lineartronic genannten stufenlosen Automatikgetriebe eine Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h an. Tempo 100 soll aus dem Stand in 9,9 Sekunden erreicht werden können. Im Zwischenspur von 60 auf 100 km/h kann der Outback nicht überzeugen: Gemessene 7,6 Sekunden sind nur als ausreichend zu bezeichnen. Grund für die schlechte Zeit ist nicht der Motor, sondern das in dieser Ausstattungslinie obligatorische Automatikgetriebe. Dessen Steuerung braucht sehr lange, um die dem Beschleunigungswunsch entsprechende Übersetzung auszuwählen. Erst dann schiebt der Motor deutlich an, kann aber keine gute Messzeit mehr erreichen.

2,2 Laufkultur

⊕ Der Diesel im Subaru ist der einzige in Großserie gefertigte Selbstzünder, der als Boxermotor ausgeführt ist. Subaru bleibt also nicht nur bei den Benzinmotoren seiner Linie treu. Prinzipbedingt hat ein Boxermotor mit vier Zylindern keine resultierenden Massenkräfte und vernachlässigbare Massenmomente, die Laufruhe ist also sehr gut. Da darüber hinaus die Pleuellager leichter ausfallen kann als bei einem konventionellen Reihenmotor, kann ein Boxermotor spontan Gas annehmen und leichtfüßig hochdrehen. Diesen Vorteilen gegenüber steht das Diesel-Brennverfahren, das mit seinen hohen Einspritzdrücken massivere, schwerere Bauteile benötigt, einen harten Motorlauf aufweist und hohe Drehzahlen scheut.

In Summe kann der einzigartige Motor eine gute Laufruhe aufweisen, sich in dieser Disziplin aber nicht entscheidend von konventionellen, gut konstruierten Diesel-Reihenmotoren absetzen. Akustisch zeigt sich der Diesel recht gut gedämmt. Auch bei niedrigen Drehzahlen brummt der Antrieb nicht, dröhnt aber in höheren Drehzahlregionen - leider hält das CVT-Getriebe das Drehzahlniveau auch bei geringer Last recht hoch, sodass der Antriebskomfort leidet.

2,9 Schaltung

Das stufenlose CVT-Automatikgetriebe (Continuously Variable Transmission), das sieben Gänge simuliert, ist das größte Manko am Outback. Leider ist es obligatorisch für den Diesel in der Topausstattung Sport. Beim gleichmäßigen Dahingleiten weiß das Getriebe noch zu gefallen, da es die Drehzahl niedrig hält und der laufruhige Motor so in den Hintergrund rückt. Fordert der Fahrer aber Leistung ab, dauert es stets eine gefühlte Ewigkeit, bis die Getriebesteuerung sich für ein passendes Drehzahlniveau entscheidet und die Übersetzung dementsprechend ändert. Von den 150 PS des Motors fühlt man nur wenig, auch weil die Schaltstufen nicht stets fest simuliert werden, sondern sich öfter für kurze Zeit ein gummibandartiger Effekt einstellt, wie er typisch ist für ein CVT-Getriebe.

⊕ Der Wählhebel ist intuitiv bedienbar, das Schaltschema klar gekennzeichnet. Im manuellen Modus kann man die Gänge auch per Schaltwippen am Lenkrad sortieren.

⊖ Für den Dieselmotor ist kein Start-Stopp-System erhältlich.

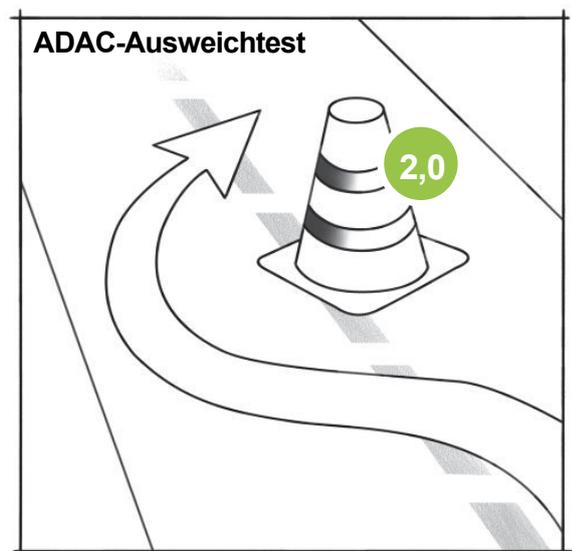
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Getriebes ist prinzipbedingt hervorragend, da immer ein passendes Drehzahlniveau gehalten werden kann - wenn die Getriebesteuerung sich richtig entscheidet. Bei konstanten 130 km/h dreht die Kurbelwelle mit etwa 2.300 Umdrehungen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Subaru ist gut. Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen stören den Geradeauslauf nur in seltenen Fällen. In zu engagiert angegangenen Kurven schiebt er gutmütig über die Vorderräder und verhält sich behäbig, aber sicher. Ebenso tritt der Outback im ADAC Ausweichtest auf: In allen Phasen baut er durch das Schieben über die Vorderräder Geschwindigkeit ab und bleibt stets beherrschbar. Geht man in zügig durchfahrenen Kurven vom Gas und provoziert so eine Lastwechselreaktion, drängt der Wagen sachte mit dem Heck. Das ESP reagiert aber beherzt und sichert die Spurstabilität des Japaners. Auf einen kurzen Lenkimpuls reagiert das Auto mit einer wankenden Karosse, schaukelt sich aber nicht auf und bleibt in der Spur. Die Traktion des Allradlers ist tadellos. Für unbefestigte Straßen verfügt der Outback über einen gesonderten Fahrmodus, der durch gezielte Eingriffe in Motor, Getriebe, Allrad- und Bremselektronik die Traktion verbessert. Auch eine Bergabfahrlhilfe ist anwählbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8

Lenkung*

Die Lenkung gefällt mit angenehmen Haltekräften, wodurch man Autobahnkurven zielgenau durchfahren kann. Auch auf schnelle Lenkbefehle spricht die Lenkung spontan an. Die Fahrbahnbeschaffenheit ist jedoch via Lenkrad nicht gut zu erfühlen, man fühlt sich etwas entkoppelt. Der Lenkkraftanstieg mit zunehmendem Lenkwinkel ist aber gut umgesetzt. Drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag bedeuten eine durchschnittlich direkte Übersetzung, der Wendekreis ist mit 11,9 Metern aber unhandlich groß.

– Der Kraftaufwand beim Rangieren ist eigentlich angenehm niedrig, bei schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung aber.

1,8

Bremse

+ Bei der Bremswegmessung erzielt der Subaru ein sehr gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Latitude Sport 3 der Größe 225/60 R18 100V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und lässt auch nach mehreren Bremsungen in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht recht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Outback ein stabiles Verhalten.

1,5

SICHERHEIT

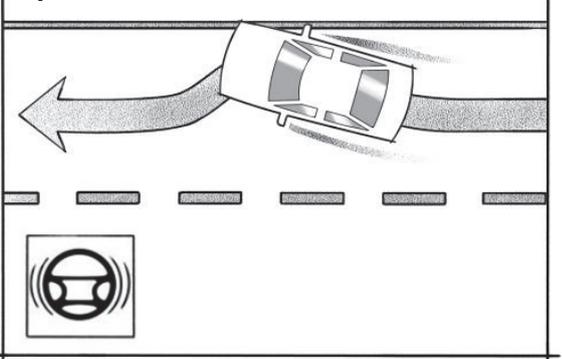
0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Wählt man den Subaru Outback mit Automatikgetriebe, ist das neue, kamerabasierte Assistenzsystem Eyesight serienmäßig verbaut. Dieses besteht aus zwei nebeneinander liegenden Kameras hinter der Frontscheibe, die ein dreidimensionales Bild der Umgebung vor dem Auto erfassen können. Seine Grenzen hat dieses System im Nebel und allgemein bei schlechter Sicht. Für handgeschaltete Versionen ist es leider nicht verfügbar.

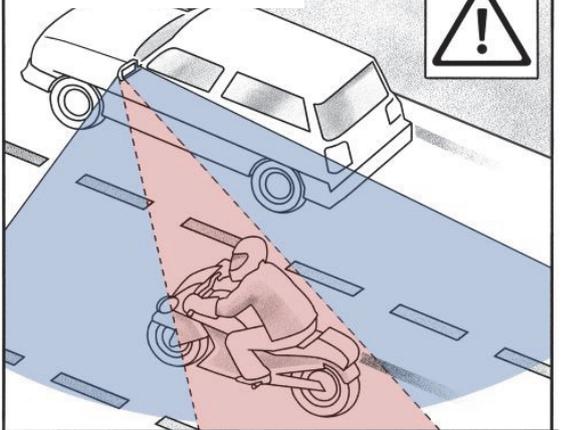
+ Eyesight kombiniert verschiedene Assistenzsysteme. Erkennt das System, dass der Fahrer einem Hindernis ausweichen will, unterstützt es die Lenkbewegung und bremst die kurveninneren Räder leicht an, um ein zusätzliches Lenkmoment zu erzeugen. Bis 50 km/h kann die Notbremsfunktion eine Kollision mit einem von den Kameras erfassten Hindernis (auch Fußgängern) ganz vermeiden, darüber hinaus sorgt eine automatisch eingeleitete Notbremsung zumindest für eine niedrige Aufprallgeschwindigkeit. Das System ermöglicht auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit eines vorausfahrenden Autos das eigene Tempo reguliert.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

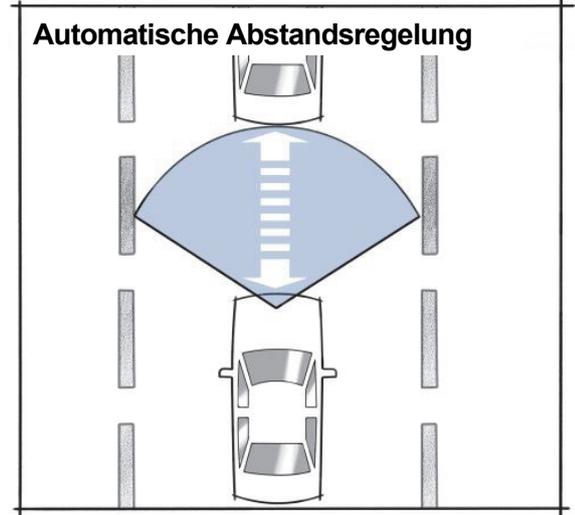
Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Per Kameras werden auch Fahrbahnmarkierungen erkannt und der Fahrer beim Verlassen der Spur gewarnt - auch eine Fahrt in Schlangenlinien innerhalb der eigenen Spur wird erkannt und der Fahrer aufgefordert, aufmerksam zu bleiben. Verkehrszeichen können vom Kamerasystem nicht erfasst werden, das Navigationssystem informiert über Geschwindigkeitsbegrenzungen, sofern diese im System hinterlegt sind. Unsichtbare Radarelemente unter dem Rückleuchten ermöglichen weitere Assistenzfunktionen: So wird man gewarnt, wenn sich auf einer benachbarten Fahrspur ein Auto mit höherer Geschwindigkeit nähert und man besser gerade nicht auf diese Spur wechseln sollte. Auch Fahrzeuge im toten Winkel werden erkannt und der Fahrer vor dem Spurwechsel gewarnt. Zusätzlich ist ein Querverkehrsassistent enthalten. Beim rückwärtigen Ausparken überwacht das Radarsystem den Querverkehr und weist den Fahrer auf eventuell kreuzende Fahrzeuge hin. Die in LED Technik ausgeführten Rück- und Bremsleuchten erhöhen die Sichtbarkeit im Straßenverkehr.

⊖ Leider sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die den Verkehr vor offen stehenden Türen warnen.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests erhält der Subaru Outback sehr gute 85 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. In Summe erreicht der Subaru die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Test 12/2014). Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags. Darüber hinaus gibt es einen Knieairbag für den Fahrer, Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen sowie auf den äußeren Fondplätzen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,95 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Im Fond sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber noch für Passagiere bis gut 1,80 Meter. Der Abstand zum Kopf ist klein. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal.

⊖ Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei voll beladenem Kofferraum kaum zu erreichen.

1,6

Kindersicherheit

⊕ Im Kapitel Kindersicherheit der ADAC Crashtests erreicht der Subaru sehr gute 87 Prozent der Punkte. Kindersitze können auf den äußeren Sitzplätzen der Rückbank per Isofix und Ankerhaken befestigt werden - drei Sitze nebeneinander hätten ohnehin nicht genügend Platz. Auf den äußeren Plätzen ist laut Hersteller auch die Montage universeller Kindersitze aller Gewichtsklassen per Gurt erlaubt. Die Gurtschlösser sind gut erreichbar und fest, was das Installieren der Sitze erleichtert. Auf allen Plätzen im Auto sind die Gurte und Schlösser außerdem lang genug, um Sitze jeder Art festzuschnallen. Auch der Abstand der Gurtpunkte zueinander ist groß genug und die Ausrichtung der Schlösser praktisch gestaltet. Auf dem Beifahrersitz gibt es eine automatische Kindersitzerkennung, die gegebenenfalls den Beifahrerairbag deaktiviert. Besonders hoch aufbauende Kindersitze sind auf keinem Platz ein Problem. Die elektrischen Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz.

– Die Kindersicherung der hinteren Türen ist einfach zugänglich und auch "kinderleicht" zu bedienen - keine sinnvolle Konstruktion. Auf dem Beifahrersitz sind laut Betriebsanleitung nur nach vorn gerichtete Kindersitze der Klasse I erlaubt, auf dem hinteren Mittelsitz ist die Verwendung von Sitzen der Klasse II und III untersagt. Dort ist sowieso Form und Kontur der Sitzfläche nicht geeignet, um Kindersitze lagestabil zu befestigen.

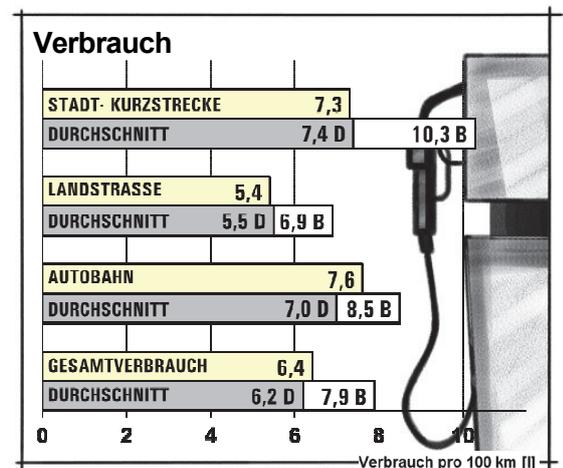
2,3 Fußgängerschutz

+ Im Fußgängerschutz erreicht der Subaru 70 Prozent der möglichen Punkte. Nur die Motorhaubenkante ist noch nicht optimiert und birgt so ein erhöhtes Verletzungspotential für Fußgänger.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Outback 2.0D Lineartronic fällt hoch aus. Im EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Litern Diesel auf 100 km ermittelt. Dieser setzt sich zusammen aus 7,3 l/100 km innerorts, 5,4 l/100 km außerorts und 7,6 l/100 km auf der Autobahn. Der Selbstzünder kann im CO2-Kapitel nicht viele Punkte sammeln. Er erhält mit seiner ermittelten Bilanz von 204 g/km nur magere 21 Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,0 Schadstoffe

+ Der Outback erhält gute 40 von maximal 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Im Zulassungszyklus sind die Schadstoffanteile im Abgas noch im gesetzlichen Rahmen

– Das nur auf einen NOx-Speicherkat setzende Abgasreinigungssystem wurde gezielt für den gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus optimiert. Außerhalb des NEFZ, bei anspruchsvolleren Messzyklen, sind die Stickoxidanteile im Abgas drastisch erhöht.

3,6 AUTOKOSTEN

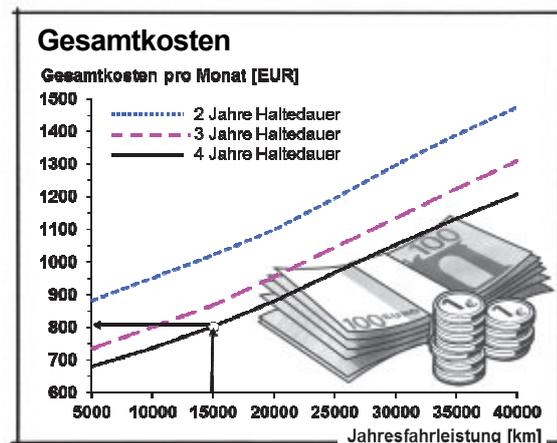
3,3 Betriebskosten*

Trotz des nicht gerade niedrigen Verbrauchs sorgt der günstigerer Dieselmotorkraftstoff für zufriedenstellende Betriebskosten.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechselservice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 2,0 l-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Subaru gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis max. 160.000 Kilometer.
- Die jährlichen und relativ kurzen Inspektionsabstände (15.000 km) bedeuten sowohl für Viel- wie auch für Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 803 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,5 Wertstabilität*

- + Die Wertstabilität wird für den vierjährigen Betrachtungszeitraum als gut eingeschätzt.

5,2 Kosten für Anschaffung*

- Der sehr hohe Einstiegspreis von 43.800 Euro für den Outback 2.0D in der höchsten Ausstattungslinie Sport wird durch die umfangreiche Serienausstattung etwas relativiert. Vor allem das serienmäßige Eyesight-Fahrassistenzsystem ist hervorzuheben - bei Automatikfahrzeugen ist es inklusive, aber bei handgeschalteten Modellen nicht verfügbar. In der Aufpreisliste für den 2.0D Sport findet man lediglich die Einparkhilfen vorn und hinten sowie eine Metalllackierung. Selbst eine umfangreiche Lederausstattung ist serienmäßig. Anhängerkupplung und weiteres Transportequipment fungiert bei Subaru als Zubehör, nicht als Sonderausstattung.

5,5 Fixkosten*

- Die Fixkosten sind sehr hoch. 318 Euro Steuer im Jahr sind zu berappen. Auch die Versicherungseinstufungen sind nicht gerade kostensenkend: Haftpflicht 17, Teilkasko 23, Vollkasko 26.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Insgesamt liegt der Outback bei den monatlichen Gesamtkosten etwa im Mittelfeld seiner Klasse. Vor allem die hohen Fixkosten sowie der nicht besonders günstige Anschaffungspreis verhindern eine bessere Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 2.5i Lineartronic | 2.0D |
|-------------------------------------|-------------------|-----------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/2498 | 4/1998 |
| Leistung [kW (PS)] | 129 (175) | 110 (150) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 235/4000 | 350/1600 |
| 0-100 km/h[s] | 10,2 | 9,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 210 | 200 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 7,0 l S | 5,6 l D |
| CO2 [g/km] | 161 | 145 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/25/23 | 17/26/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 182 | 290 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 750 | 693 |
| Preis [Euro] | 35.900 | 34.400 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|-------------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro6 |
| Hubraum | 1998 ccm |
| Leistung | 110 kW (150 PS) |
| bei | 3600 1/min |
| Maximales Drehmoment | 350 Nm |
| bei | 1600 1/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | stufenloses Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/60R18 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/60R18V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,9 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 192 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 7,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,8 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 6,1 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 6,4 |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 7,3/5,4/7,6 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 159 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 204 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,9 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4815/1840/1605 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2065 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1730 kg/450 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 405 l/750 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1800 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 935 km |
| Garantie | 5 Jahre / 160.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |
| ADAC-Testwerte fett | |

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 106 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 69 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 156 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 472 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 803 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/26/23 |
| Grundpreis | 43.800 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| ● Sehr gut | 0,6 – 1,5 | ● Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| ● Gut | 1,6 – 2,5 | ● Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
| ● Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbieglicht | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch | Serie |
| Allradantrieb | Serie |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Head-Up-Display | nicht erhältlich |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| LED-Abblendlicht | Serie |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Reifendruckkontrolle (aktiv) | Serie |
| Spurassistent (passiv) | Serie |
| Tempomat | Serie |
| Totwinkelassistent | Serie |

INNEN

| | |
|--|------------------|
| Airbag Knie für Fahrer | Serie |
| Airbag, Seite hinten | nicht erhältlich |
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| Airbag, Seite, Kopf vorne (und hinten) | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | Serie |

AUSSEN

| | |
|---|-----------------------|
| Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage) | 598 Euro |
| Einparkhilfe hinten (und vorne) | 965 Euro |
| Lackierung Metallic | 560 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach (elektrisch) | Serie |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,4 | Fahreigenschaften | 2,2 |
| Verarbeitung | 2,5 | Fahrstabilität | 2,1 |
| Alltagstauglichkeit | 2,4 | Lenkung* | 2,8 |
| Sicht | 2,5 | Bremse | 1,8 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 | Sicherheit | 1,5 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,6 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,5 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,4 | Kindersicherheit | 1,6 |
| Innenraum | 2,2 | Fußgängerschutz | 2,3 |
| Bedienung | 2,1 | Umwelt/EcoTest | 3,0 |
| Raumangebot vorne* | 2,2 | Verbrauch/CO ₂ * | 3,9 |
| Raumangebot hinten* | 1,8 | Schadstoffe | 2,0 |
| Innenraum-Variabilität | 3,8 | | |
| Komfort | 2,6 | | |
| Federung | 2,6 | AUTOKOSTEN | 3,6 |
| Sitze | 2,3 | Betriebskosten* | 3,3 |
| Innengeräusch | 2,3 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,4 |
| Klimatisierung | 2,9 | Wertstabilität* | 2,5 |
| Motor/Antrieb | 2,7 | Kosten für Anschaffung* | 5,2 |
| Fahrleistungen* | 3,6 | Fixkosten* | 5,5 |
| Laufkultur | 2,2 | Monatliche Gesamtkosten* | 3,3 |
| Schaltung | 2,9 | | |
| Getriebeabstufung | 1,0 | | |

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen