



Subaru Outback 2.5i Sport Lineartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (129 kW / 175 PS)

Mit dem 2015 präsentierten Outback wandelt Subaru zwischen Mittelklasse-Kombi und SUV. Glaubt man den Japanern, verbindet der höhergelegte Kombi das Beste aus beiden Welten. Im ADAC Autotest macht der 4,82 m lange Allradler durchaus eine gute Figur. Das Topmodell der Marke überzeugt mit einem großzügigen Platzangebot, guter Verarbeitungsqualität, sicheren Fahreigenschaften und einer umfangreichen Sicherheitsausstattung. Im Zuge des jüngsten Facelifts flog der Zweiliter-Boxerdiesel aus dem Angebot, der 2,5-Liter-Boxerbenziner ist die einzig verbliebene Antriebsquelle für den Outback. Der Sauger erfüllt bereits die Abgasnorm Euro 6d-TEMP, kann sich im ADAC EcoTest allerdings nicht gerade mit Ruhm bekleckern. Der Testverbrauch fällt mir 8,5 l/100 km recht hoch aus, zudem steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus sowohl der CO-Wert als auch die Partikelemissionen stark an. Im Alltag kann die Kombination aus dem 175 PS starken Boxer und der stufenlosen Automatik durchaus überzeugen. Bei sportlicher Gangart wirkt der Antrieb allerdings etwas hektisch und unharmonisch.

41.300 Euro verlangt Subaru für das derzeitige Flaggschiff. Ein happiger Preis, doch dafür entschädigt das Crossover mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung, die fast keine Wünsche offen lässt. **Konkurrenten:** u. a. Opel Insignia Country Tourer, Skoda Octavia Scout, VW Passat Alltrack.

- +** umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, viel Platz für Insassen und Gepäck, lange Herstellergarantie
- hoher Kraftstoffverbrauch, langer Bremsweg, Beifahrer- und mittlerer Fondsitz nur eingeschränkt kindersitztauglich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

Die Karosserie des Subaru Outback ist solide gefertigt, allenfalls die mehrteilig gefertigten Türrahmen und freiliegende Steckverbindungen im Motorraum geben Anlass zur Kritik.

Das Interieur macht einen wertigen Eindruck, hier muss sich der Outback vor der Konkurrenz etwa von Ford und Opel keinesfalls verstecken. Das Armaturenbrett ist bis zum mittleren Bereich weich geschäumt und mit Ziernähten aufgehübscht, die Einlagen in Klavierlackoptik sowie Zierleisten im Alulook sorgen für ein nobles Ambiente. Die A-Säulen und die Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Outback 2.5i Lineartronic kommt auf Basis des EcoTest Verbrauchs mit einer Tankfüllung (60 Liter) rund 705 km weit. Mit 2,08 m (von Spiegel zu Spiegel) ist er recht breit geraten ist. Dank des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Outback bestens als Zugfahrzeug, die zulässige Anhängelast fällt mit bis zu zwei Tonnen für gebremste Hänger hoch aus. Die Stützlast ist mit 90 kg angegeben, auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg transportiert werden. Eine praktische Dachreling ist serienmäßig.

⊕ Auch wenn für den Fall einer Reifenpanne nur ein

2,6 Licht und Sicht

⊕ Die Karosserie kann aufgrund der höheren Sitzposition des Fahrers ordentlich eingesehen und abgeschätzt werden. Als Einparkhilfen stehen dem Outback-Fahrer die Kameras vorn, hinten und am rechten Außenspiegel sowie die optionalen Parksensoren vorn und hinten zur Verfügung.



Die Rundumsicht fällt bei Subaru Outback dank großer Fensterflächen und verhältnismäßig schmaler Dachsäulen relativ gut aus.

Letzteres findet man nicht einmal bei allen deutschen Premium-Konkurrenten vor.

Abgesehen vom unverkleideten Heckbereich hinterlässt der Unterboden einen aufgeräumten Eindruck.

⊕ An Stoßfänger und Kotflügeln befinden sich Leisten, die die lackierten Karosserieteile etwas vor Beschädigungen schützen.

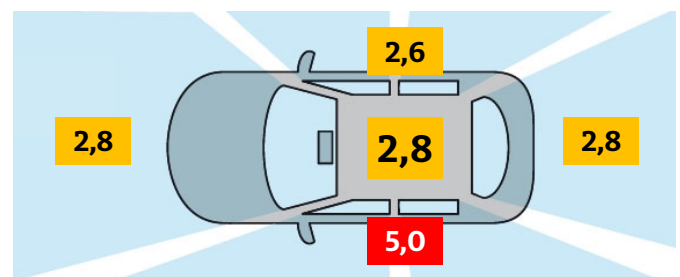
Reparaturset an Bord ist, befinden sich trotzdem Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich per Schalter im Innenraum entriegelt werden. Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit falschem Kraftstoff bewahrt, fehlt leider.

Mit einem Wendekreis von 11,9 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig.

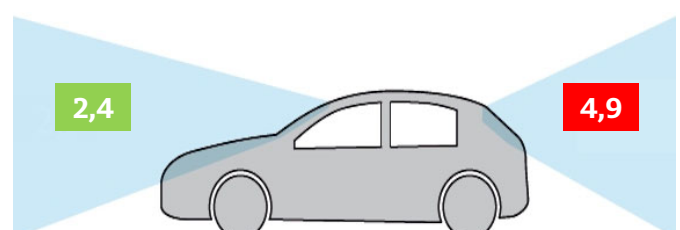
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts.

Nachts sorgen LED-Scheinwerfer samt Scheinwerferreinigungsanlage und Kurvenlicht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus unterstützt ein statischer Fernlichtassistent den Fahrer.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Outback bietet mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem Kombi, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 52 cm über der Straße in komfortabler Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt ebenfalls hoch und ist damit ein Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten. In der getesteten Ausstattungsvariante besitzt der Outback serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Beim Auf-

⊖ Durch die hohe Heckfensterunterkante sind Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar. Darüber hinaus fällt das Sichtfeld des Innenspiegels klein aus. Ein Abbiegelicht besitzt der Outback nicht.

/Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

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

Immerhin lässt sich das System bei Subaru als einem der wenigen Hersteller deaktivieren.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung gute 415 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 Liter. Alternativ können im Kofferraum dann bis zu 13 Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.475 Liter Volumen verfügbar.



Mit 415 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

Gepäck beim Ausladen nicht angehoben werden. Die breite und sehr hohe Kofferraumöffnung lässt auch die Beladung mit sperrigen Gegenständen zu.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht sonderlich weit. Ist man größer als 1,75 m, läuft man Gefahr, sich den Kopf daran zu stoßen. Das Gepäckabteil wird nur von einer schwachen Lampe am Dachhimmel beleuchtet, im Dunkeln findet man sich im beladenen Kofferraum nicht zurecht.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappe, die das Öffnen und Schließen per Tastendruck ermöglicht, ist im Outback stets serienmäßig. Leider geht dieser Vorgang so langsam vonstatten, dass man die Mechanik beim Öffnen gerne noch unterstützen würde. Die Ladekante ist mit gemessenen 69 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

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch klappbar, die Entriegelung erfolgt direkt am Sitz oder alternativ vom Kofferraum aus. An Ablagemöglichkeiten im Kofferraum hat Subaru leider gespart. Man findet lediglich zwei Taschenhaken sowie auf der linken Seite ein kleine

Ausbuchtung vor. Immerhin gibt es unter dem Ladeboden noch ein zusätzliches Ablagefach.

⊖ Vor dem Umklappen der rechten Lehnenhälfte muss der mittlere Sicherheitsgurt ausgehängt werden. Ein Gepäcktrennnetz oder -gitter ist leider nicht zu haben.

2,2 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Bedienkonzept des Subaru kann bis auf wenige Ausnahmen überzeugen. Das Lenkrad ist mit Tasten überfrachtet und die Schalter für die Aktivierung der Fahrassistenzsysteme sind schlecht einsehbar, ansonsten 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 wird auch der Fond, hier findet man anders als vorn keine Leseleuchten vor.

⊕ 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. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird dies ebenfalls dort angezeigt. 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 mit Drehrädern geregelt. Über eine Beleuchtung verfügen alle Tasten und Bedienelemente mit Ausnahme derer am Dachhimmel und an den Lüftungsdüsen. Der Touchscreen des Infotainmentsystems dürfte etwas höher angebracht

sein, ist dafür aber leicht zu erreichen. Auch wenn die Bedienelemente mitunter etwas klein sind, findet man sich im Radio- und Navigationsmenü 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.

⊖ Der Touchscreen ist bei direkter Sonneneinstrahlung kaum zu erkennen. Hat man sich bereits gesetzt und die vorderen Türen stehen noch ganz offen, ist es beschwerlich, die dann weit entfernten Türgriffe zu erreichen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gefallen. Die Bedienung ist weitgehend logisch und funktionell, am stark spiegelnden Touchscreen sollte Subaru allerdings noch einmal Hand anlegen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Outback bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein CD-Radio samt DAB-Empfang, zwei USB-Anschlüsse, SD-Kartenslot sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung serienmäßig an Bord. Auch ein Navigationssystem und

Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto gehören zum Serienumfang. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Raumangebot recht großzügig bemessen, die Beinfreiheit reicht für bis zu 1,95 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde für bis zu zwei Meter große Fahrer

genügen. Die großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond sind die Platzverhältnisse sogar großzügiger als vorn. Wurden die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Bein- und Kopffreiheit im Fond für 1,95 Meter große Passagiere aus. Das Raumgefühl

wird lediglich durch den breiten Kardantunnel und die hohe Seitenlinie etwas geschmälert.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Zudem lässt sich die Neigung der Lehnen verstellen.

Vorn wie hinten ist die Zahl an Ablagen zufriedenstellend. In das Handschuhfach passt nicht viel hinein. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren. Die Türfächer fallen recht klein aus, Einliter-Flaschen finden hier keinen Platz. Zwischen den Sitzen und vor dem Lenkrad gibt es 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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Platz.

Verfügung.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

Auf Kopfsteinpflaster wirkt der Subaru wenig souverän, Vibrationen sind im Innenraum deutlich zu spüren.

⊕ Ansonsten ist das Fahrwerk des Outback Subaru gut gelungen. Auf der Landstraße und Autobahn überzeugt der Outback mit gutem Ansprechverhalten, der Aufbau bleibt

angenehm ruhig. Bei niedriger Geschwindigkeit dürfte das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen, doch insgesamt geht auch der Langsamfahrkomfort in Ordnung. Bei tiefen Bodenwellen und Geschwindigkeitshügeln kommen dem Outback die langen Federwege zu Gute, die Aufbaubeschleunigungen halten sich hier in engen Grenzen.

2,5 Sitze

In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel wie in Reihe eins. Sitzfläche und Lehne der Rückbank sind kaum konturiert, so sitzt man auf einer flachen Bank ohne

Seitenhalt. Der Kniewinkel der Passagiere im Fond ist angenehm, die Federung der mit einer hohen Lehne ausgestatteten Rücksitzbank geht in Ordnung.

⊕ 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.

2,6 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 67,5 dB(A) auf einem niedrigen Niveau. Der Benziner hält sich bei gemächlicher Fahrweise angenehm im Hintergrund. Unter Last aber verlangt das Getriebe dem

Motor hohe Drehzahlen ab und das Aggregat wird unangenehm laut. Windgeräusche sind vorhanden, drängen sich aber erst bei hohen Geschwindigkeiten in den Vordergrund.

2,2 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.

Für die kalte Jahreszeit stehen neben der Sitzheizung für

die vorderen Sitze auch beheizbare äußere Fondsitze sowie eine Lenkradheizung zur Verfügung. Getönte Scheiben ab der B-Säule schützen die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

Subaru bietet den Outback seit dem jüngsten Facelift nur noch mit dem 2,5-Liter-Boxer-Benziner an. Der 150 PS starke Boxer-Diesel, der gut zum großen Japaner gepasst hat, wurde leider aus dem Programm genommen.

⊕ Der 175 PS leistende Boxer sorgt im knapp 1,65 Tonnen schweren Outback für recht gute Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in angemessenen 6,4 s. Subaru gibt für den

Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 10,2 s an, der Vortrieb endet laut Hersteller bei 198 km/h. Wegen des überschaubaren Drehmoments des Saugers ist der Motor auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig voran gehen soll.

Dank der stufenlosen Automatik ist das Anfahrverhalten tadellos - gerade einmal 1,4 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der horizontal gegenüberliegenden Kolben weniger Vibrationen als ein gewöhnlicher Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylindermotor im Innenraum erstaunlich gering, das Aggregat läuft angenehm rund. Allerdings arbeitet der Motor recht laut und neigt auch im

mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung kann allerdings nicht überzeugen. Das maximale Drehmoment von 235 Nm liegt erst bei 4.000 1/min an.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Outback ist ausschließlich mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic zu haben. Das stufenlose Getriebe bietet einen hervorragenden Komfort, da es bei gemächlicher Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Das Getriebe ändert dabei kontinuierlich die Übersetzung, während die Geschwindigkeit zunimmt, die Motor-

drehzahl jedoch konstant bleibt. Bei Vollast hingegen simuliert das Getriebe sieben Vorwärtsgänge und schaltet wie eine konventionelle Wandlerautomatik.

Das nervige Verharren bei der Maximaldrehzahl, wie man es von zahlreichen CVT-Getrieben kennt, tritt bei der Automatik im Subaru nicht auf. Wer möchte, kann auch per Schaltwippen am Lenkrad eine der sieben simulierten

Schaltstufen manuell vorwählen.

In der größten simulierten Schaltstufe rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 mit 2.200 Umdrehungen pro Minute.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Der Outback zeigt aufgrund der erhöhten Karosserie etwas kräftigere Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, es bleibt aber alles im sicheren Rahmen. Lüpft man in Kurven das Gaspedal oder bremst, führt das zu einem leicht drängenden Heck. Dank des effektiv regelnden ESP bleibt der Subaru aber beherrschbar.

⊕ Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Japaner auch dank des bedarfsgerecht regelnden ESP sicher. Im Grenzbereich neigt das Fahrzeug zum Untersteuern und man wünscht sich als Fahrer etwas mehr Rückmeldung, sicher ist das Fahrverhalten aber.

Der serienmäßige permanente Allradantrieb garantiert eine sehr gute Traktion.

3,0 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten stellt die Lenkung nicht vollkommen zurück. Das Lenkgefühl dürfte insgesamt etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung spricht zwar gut an, aufgrund der nur zufriedenstellenden Rückmeldung lässt sich der Lenkwinkel

aber nicht stets einwandfrei vorab einschätzen, sodass gelegentliches Korrigieren während des Kurvenverlaufs nötig wird. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

3,6 Bremse

Die Bremse lässt sich zwar sensibel dosieren und spricht auch gut an, ein Bremsweg von 38,4 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber verbesserungswürdig.

2,1 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Subaru ist umfangreich. Alle Systeme, die es gibt, sind bereits in der Basisausstattung serienmäßig. Das EyeSight-Assistenzsystem umfasst neben einem Notbremssystem samt Kollisionswarnung einen Abstandstempomat (bis 180 km/h) und einen aktiven Spurhalteassistenten. Darüber hinaus ist der Outback mit einem Spurwechselassistenten, einer Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken sowie wie mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet.

⊖ Ein Head-Up-Display oder eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sind für den Outback nicht erhältlich.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der Subaru Outback gute 85 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. In Summe erreicht der Subaru die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2016). 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 für knapp zwei Meter 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 1,85 Meter. 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.

2,3 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 ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

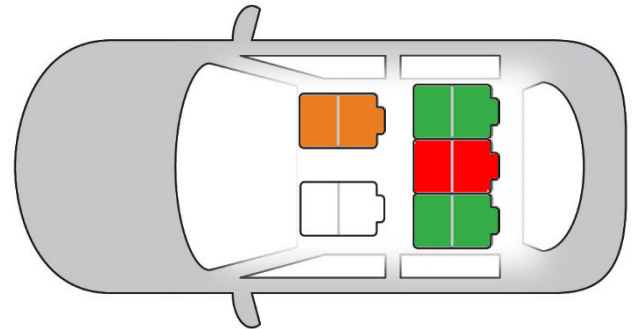
Die Gurtschlösser sind gut erreichbar und fest, was das Installieren der Sitze erleichtert. Auf allen Plätzen im Auto sind die Gurte und Schlösser außerdem lang genug, um Sitze jeder Art festzuschnallen. Auch der Abstand der Gurtpunkte zueinander ist groß genug und die Ausrichtung der Schlösser praktisch 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 gut funktionierenden 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

sind sowieso Form und Kontur der Sitzfläche nicht geeignet, um Kindersitze lagestabil zu befestigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,0 Fußgängerschutz

Im Fußgängerschutz erreicht der Subaru 70 Prozent der möglichen Punkte. Besonders die Motorhaubenkante birgt ein erhöhtes Verletzungspotential für Fußgänger.

Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt über eine Personenerkennung, die Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden kann.

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Im EcoTest liegt der Verbrauch des Outback 2.5i bei 8,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 221 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 10 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Subaru 8,6 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn hohe 10,6 l alle 100 km. Damit zählt der Japaner nicht gerade zu den Spritverächtern.

2,8 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt durchschnittlich hoch aus. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen sowohl der CO-Wert als auch die Partikelemissionen stark an. Unterm Strich gibt es 32 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner 42 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	86	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Subaru verlangt für den getesteten Outback 2.5i Sport hap-pige 41.300 Euro. Allerdings entschädigt der Japaner dafür mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung. Optional geordert werden können lediglich Parksensoren vorn und hinten sowie eine hochwertigere Lederausstattung und Metalliclackierung.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 192 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hoch. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2,5-Liter-Benzinmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

Subaru zeigt sich bei den Garantieleistungen erfreulich spendabel und gibt eine fünfjährige Garantie bis 160.000 km auf das Fahrzeug, drei Jahre gegen Oberflächenkorrosion und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5i Active Lineartronic
Aufbau/Türen	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2498
Leistung [kW (PS)]	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	235/4000
0-100 km/h [s]	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 5
CO2 [g/km] lt. Hersteller	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	759
Preis [Euro]	36.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

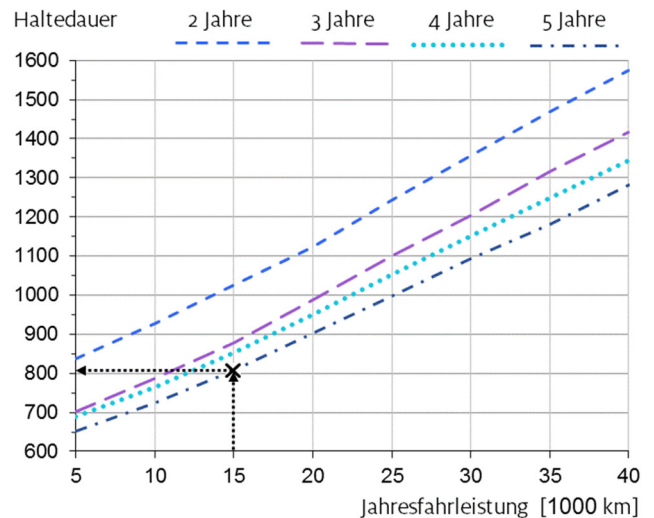
Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 808 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Boxer), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.498 ccm
Leistung	129 kW/175 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	235 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	7,3 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0,33/n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.820/1.840/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.631/469 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	559/1.848 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/80 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Dueler H/P Sport
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	8,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/7,0/10,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 221 g/km)
Reichweite	705 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/775/1.475 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	157 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	436 Euro
Monatliche Gesamtkosten	808 Euro		
Steuer pro Jahr	192 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/24		
Basispreis Outback 2.5i Sport Lineartronic	41.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.652 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.184 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK [°] im Testwagen vorhanden

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	965 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,6
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,9
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	5,0
Federung	2,4	Schadstoffe	2,8
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Juli 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl