



Subaru Outback 2.5i Platinum Lineartronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (124 kW/169 PS)

Den Begriff Outback verbinden viele Menschen mit den schier unendlichen Weiten im Inneren von Australien. Subaru-Enthusiasten hingegen werden zunächst an das seit 25 Jahren verfügbare Modell des japanischen Herstellers denken. Seit Mai 2021 ist nun bereits die sechste Modellgeneration in der Mittelklasse erhältlich, die im japanischen Gunma vom Band rollt. Der Kombi ist mit einer Länge von 4,87 m und einer Breite von 2,08 m (inklusive Außenspiegel) etwas größer geworden, diverse Karosserie-Elemente verleihen dem Fünftürer zudem einen robusten Offroad-Charakter. Mit einer Bodenfreiheit von 213 mm und dem dualen X-Mode Allradmanagement ist der Kombi für zahlreiche Terrains abseits befestigter Straßen durchaus geeignet. Im Innenraum hinterlässt der Fünfsitzer einen wertigen Eindruck, als zentrales Bedienelement kommt ein vertikal angeordneter 11,6-Zoll-Touchscreen zum Einsatz, der neben den Navigations- und Infotainment-Funktionen beispielsweise auch die Klimatisierung steuert. Wir testeten den Outback in der Platinum-Ausstattung, der ausschließlich mit der Subaru-typischen Kombination aus freisaugendem Boxermotor, stufenlosem CVT-Getriebe und permanentem Allradantrieb zu haben ist. Der laufruhige 2,5-l-Vierzylinder entwickelt 169 PS und ein maximales Drehmoment von 252 Nm. Sportlichen Ansprüchen jedoch kann der knapp 1,7 t schwere Outback damit nicht gerecht werden. Der Hersteller verspricht 10,2 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 193 km/h. Im ADAC Ecotest zeigt sich zudem, dass der Antrieb weder besonders effizient noch sehr sauber ist: 8,0 l Super drückt der Direkteinspritzer alle 100 km durch seine Düsen – das ist nicht zeitgemäß. Die Abgasreinigung kann nicht in allen Fahrsituationen überzeugen, denn bei sehr hoher Last wie beim Beschleunigen auf der Autobahn steigt der CO-Ausstoß deutlich an. So schafft es der Japaner am Ende nur auf 46 Punkte und lediglich zwei von fünf Sternen. Der Familienkombi ist in vier Ausstattungs-Varianten verfügbar. Die getestete Platinum-Ausstattung ist ab 45.990 Euro erhältlich und hat nahezu alles an Bord, was Subaru im Angebot hat. So zählen unter anderem LED-Scheinwerfer mit dynamischer Kurvenlichtfunktion, Glasschiebedach, Navigationssystem sowie zahlreiche Fahrerassistenzsysteme wie Notbremssystem, Totwinkel- und Spurhalteassistent zur umfangreichen Serienausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 allroad, Citroen C5 Aircross, Skoda Octavia Scout, VW Passat Alltrack.

- + lange Fahrzeuggarantie, umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Traktion, laufruhiger Boxermotor
- hoher Kraftstoffverbrauch, Verletzungsgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,2
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der Outback ist innen wie außen solide verarbeitet, kleinere Makel wie die mehrteiligen Scheibenrahmen, scheppernde Türen bei geöffneten Fenstern oder Drehregler mit Spiel schmälern den Qualitätseindruck aber deutlich. Die Materialauswahl im Innenraum ist durchwachsen: Zwar sind stoffbezogene Sonnenblenden heutzutage eigentlich fast nur noch in der Oberklasse zu finden, Türverkleidungen und Cockpit werden aber im unteren Bereich von hartem Kunststoff dominiert. Beim getesteten Topmodell sorgen immerhin noch ein paar Einsätze in Lederoptik für Linderung. Die eher einfache Materialauswahl findet man auch im Kofferraum wieder – es bedarf

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 63-l-Tank sind auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 8 l/100 km Reichweiten von bis zu 785 km möglich. Im Fünfsitzer finden vier Personen bequem Platz, der Fondmittelsitz eignet sich nicht für lange Fahrten. Die maximale Zuladung fällt beim Testwagen mit 520 kg ordentlich aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 2 t gezogen werden – Anhänger ohne eigene Bremsanlage bis zu einer Gesamtmasse von 750 kg. Auf der serienmäßigen Dachreling können Lasten bis zu 68 kg transportiert werden – das ist nicht besonders viel. Mit einem Wendekreis von 12,2 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,08 m (inklusive Außenspiegel) recht breit geraten ist.

⊕ Die Dachreling beinhaltet bereits zwei Querträger, die ausgeklappt und fixiert werden können, sodass diese nicht zusätzlich gekauft werden müssen und sich zudem immer an Bord befinden. Zur Ladungssicherung können zudem Gurte oder Seile durch die vorderen und hinteren Ösen der Dachreling gezogen werden. Auf der Anhängerkupplung sind Stützlasten bis 90 kg erlaubt – das reicht, um auch zwei schwere Elektrofahrräder auf einem entsprechenden Heckträger zu befördern.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann – Wagenheber und Radmutternschlüssel sind bereits mit an Bord, ein Reserve-

2,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden können nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition des Fahrers ordentlich abgeschätzt werden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Outback durchschnittlich ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick beeinträchtigen. Als Einparkhilfen stehen die serienmäßige

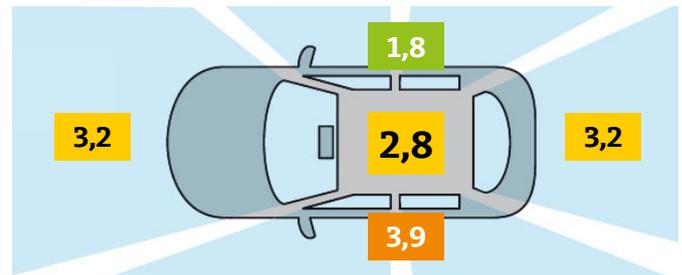
nicht viel Phantasie sich vorzustellen, wie die Verkleidungen nach ein paar Monaten aussehen. Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich wirkt der Unterboden durchaus aufgeräumt.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich über einen Haltestab offen gehalten, zwei Gasdruckfedern wären deutlich komfortabler. Die Fußmatte für den Fahrersitz ist mit zwei Plastikhaltern gegen Verrutschen gesichert, die am Karosserieblech eingeclipst werden.

oder Notrad ist nicht mal gegen Aufpreis erhältlich. Ein Fehlbetankungsschutz, der versehentliches Tanken mit Diesel verhindert, fehlt leider.

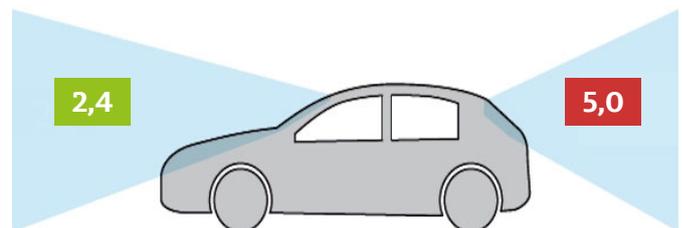
Rundumsicht

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.



Rückfahrkamera, Parksensoren hinten sowie eine zusätzliche Kamera im rechten Außenspiegel zur Verfügung. Die Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber nicht.

⊕ Der Outback erleuchtet die Nacht serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inklusive Kurvenlicht, automatischer Leuchtweitenregulierung, Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie dynamischem Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren kann. Das Lichtsystem sorgt für helle und homogene Fahrbahnausleuchtung, weitere Funktionen wie Abbiegelicht sind jedoch nicht erhältlich. Die Rücklichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt, sodass das Bremslicht schneller anspricht und für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen ist. Der Innenspiegel blendet automatisch bei störendem Scheinwerferlicht von hinten ab, die Funktion ist für die Außenspiegel nicht erhältlich. Die Rückfahrkamera ist mit einer Waschdüse ausgestattet, um Staub oder Schmutz zu entfernen.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug lediglich in großer Entfernung sichtbar sind. Zum Glück ist die Rückfahrkamera serienmäßig, die nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Das Bild der Rückfahrkamera

ist zudem durch die Fischaugenoptik nicht gerade ideal beim Rangieren. Die vorderen Parksensoren kann man ebenso wenig bestellen wie einen Einparkassistenten oder ein 360-Grad-Kamerasystem. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.



Breite Dachsäulen und die hohe Heckfensterunterkante verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich in beiden Sitzreihen recht komfortabel. Abgesehen vom SUV-typisch etwas hohen Schweller gibt es nichts zu kritisieren. Die Türen geben eine große Öffnung frei und die Sitze sind angenehm hoch montiert: Vorn liegt die Sitzfläche bei ganz nach unten gestelltem Sitz 54 cm über der Fahrbahn. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen sicher offen gehalten. Der Subaru ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Trägt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der Outback mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe ent- und

verriegeln. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus, sofern die Lichthupe kurz aktiviert wurde.

⊖ Das serienmäßige 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 zumindest deaktivieren.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Outback hat ein ordentliches Format, unter der Hutablage lassen sich bis zu 435 l verstauen, bis unters Dach beladen passen 660 l oder 14 Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Japaner bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und den Vordersitzen 835 l Stauraum – belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen bis zu 1.480 l zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man noch ein Fach mit einem Volumen von 45 l.

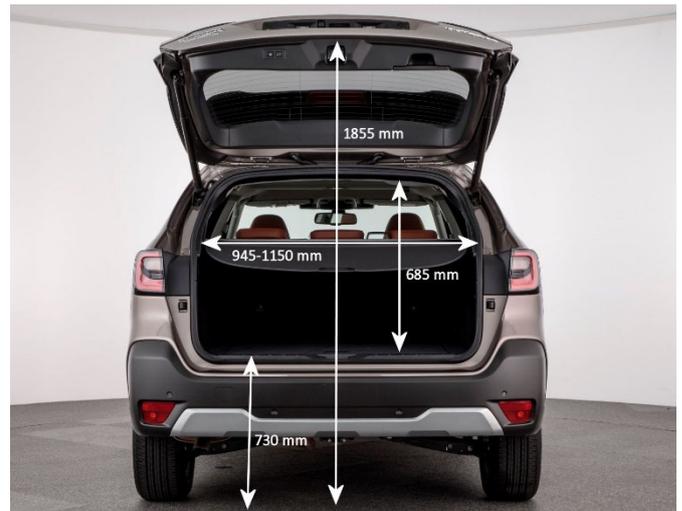


Mit 435 l Volumen bietet der Kofferraum ausreichend Platz für das Reisegepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Outback ist außer in der Basisausstattung serienmäßig mit einer elektrischen Heckklappe ausgestattet, die jedoch nicht sonderlich weit öffnet. Ab 1,86 m Körpergröße kann man nicht aufrecht darunter stehen. Zudem sollte man ab dieser Größe das etwas abstehende Heckklappenschloss im Auge behalten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Klappe gibt einen großen Karosserieausschnitt frei; Ladekante und -boden befinden sich auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert. Auch die fast perfekt ebene Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist praktisch. Die sensorgesteuerte Heckklappe öffnet sich auch berührungslos, wenn man beispielsweise die Hand vor das Heckemblem hält. Alternativ lässt sie sich sogar ganz ohne Schlüssel über den rechten Heckklappentaster öffnen. Hier ist eine individuelle Tastenfolge erforderlich, die zuvor am Fahrzeug angelernt werden muss.

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 73 cm recht hoch, zudem ist der Kofferraum mit lediglich zwei kleinen LEDs am Dachhimmel schwach ausgeleuchtet.



Die Heckklappe öffnet ausreichend weit, aber am abstehenden Schloss besteht die Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Mit 73 cm liegt die Ladekante des Subaru Outback relativ hoch über der Straße.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar, die Entriegelung erfolgt entweder direkt am Sitz oder per Hebel vom Kofferraum aus. Nach dem Entriegeln fallen die Lehnen automatisch um. Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken und ein Fach für kleine Gegenstände auf der rechten Seite.

⊖ Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.

2,4 INNENRAUM

2,9 Bedienung

In die Bedienung des neuen Outback müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Der Kombi ist mit der vierten Infotainment-Generation von Subaru ausgestattet. Der japanische Hersteller folgt damit dem Trend zur Reduzierung der Tasten und Schalter im Fahrzeug und bündelt zahlreiche Eingabemöglichkeiten in dem vertikal angeordneten 11,6-Zoll-Touchscreen – vom Infotainment, der Smartphone-Anbindung über die Einstellungen der Assistenzsysteme und der Navigation bis hin zur Klimatisierung. Praktisch sind die beiden Drehregler für Lautstärke und Skip-Funktion. Es fehlen aber Tasten für grundlegende Funktionen, die ein schnelles Umschalten ermöglichen. Insgesamt ist bei der Bedienung damit ein höheres Ablenkungspotenzial festzustellen. Hinzu kommen die etwas verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Anzeigen. So werden Informationen des

Bordcomputers teils im zentralen Display und teils im Kombiinstrument angezeigt. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Die Bedienung erfolgt über das Touchdisplay oder das mit Tasten überfrachtete und unübersichtliche Multifunktionslenkrad. Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist jedoch eng skaliert, wodurch die Übersichtlichkeit leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung der Klimaregelung erfolgt nun (mit Ausnahme der Temperatureinstellung über Tasten) ebenfalls über das zentrale Touchdisplay. So erfordern einfache Einstellungen (beispielsweise Sitzheizung,

Luftverteilung) über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind ordentlich positioniert, an der Bremse fehlt jedoch ein Schutz, damit man mit der Schuhsohle nicht darunter hängen bleibt.

⊕ Während der Fahrt können am Touchdisplay unterschiedliche Eingaben wie beispielsweise eine Adresseingabe nicht vorgenommen werden, das reduziert das Ablenkungspotenzial. Der Fahrer kann zudem die Anordnung der einzelnen Menüpunkte nach Belieben verändern. Das Fahrer-Erkennungssystem ermittelt über eine separate Kamera an der Armaturentafel bis zu fünf registrierte Fahrer und passt automatisch die Fahrzeugeinstellungen an – in der Platinum-Ausstattung werden auch Fahrersitz und Außenspiegel entsprechend eingestellt. Angelassen wird der Motor über einen beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der gut erreichbar, aber etwas versteckt hinter dem Lenkrad ist. Ablend- und Fernlicht sowie die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Insgesamt sind die meisten Schalter, wie auch der Wählhebel, gut erreichbar positioniert und im Dunkeln zufriedenstellend beleuchtet. Alles in allem kommt man nach einer gewissen Eingewöhnung mit dem Bedienkonzept zurecht.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Outback Platinum bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein Radio samt DAB+-Empfang, AUX- und zwei USB-Anschlüsse, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie ein Lautsprechersystem von Harman Kardon an Bord. Zudem zählen ein Navigationssystem sowie Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto zum Serienumfang. Das Navigationssystem mit Spracherkennung

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Der Outback bietet den vorn Sitzenden gute Platzverhältnisse. Bis knapp 2,0 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,10 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt recht

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. Zahlreiche Tasten, die bislang eine einfache Deaktivierung/Aktivierung ermöglichten, sind nun umständlich über die Menüstruktur des Touchdisplays zu bedienen, wie beispielsweise für das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) oder den Spurhalteassistenten.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind gut, die Funktionalität eher zufriedenstellend.

informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic). Praktisch: Im Innen- und Kofferraum findet man insgesamt drei 12-V-Ladebuchsen.

⊖ Ein CD-Player sowie weitere Vernetzungsmöglichkeiten (beispielsweise App-Steuerung) sind nicht erhältlich.

komfortabel aus. Das gute Raumgefühl wird durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seitenlinie geschmälert. Das serienmäßige Glasschiebedach lockert das Raumgefühl im Topmodell aber wieder auf.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Die Fondpassagiere finden ebenfalls ordentliche Platzverhältnisse vor, erst 1,95 m große Personen gehen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Beinfreiheit würde sogar für 2,20 m große Menschen ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene nebeneinander völlig ausreichend, für drei wird es eng, weshalb eine Besetzung zu Dritt nur auf kurzen Strecken empfehlenswert ist. Das Raumgefühl ist passabel, wofür neben der hohen Seiten- auch die niedrige Dachlinie sowie der wuchtige Mitteltunnel verantwortlich sind. Das serienmäßige Glasschiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in fünf Stufen in der Neigung einstellen, leider ist die Rückbank nicht in Längsrichtung verschiebbar. Vorn gibt es zwar genügend Ablagen, aber die Türfächer sind recht klein geraten und nehmen keine 1-l-Flaschen auf. Gleiches gilt für den Fond, wo geschlossene

Lehentaschen und zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne als Ablagemöglichkeiten dienen. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und weder verschließ- noch klimatisierbar.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Der Outback ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie die viele Konkurrenten zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru nicht. Der gebotene Federungskomfort geht in Ordnung, ohne Variationsmöglichkeiten ist er freilich immer ein Kompromiss. Im Stadtverkehr könnte die Federung etwas sensibler auf Unebenheiten ansprechen, abgesenkte Kanaldeckel etwa werden doch recht deutlich an die Insassen weitergereicht. Bei

auftragenden Unebenheiten wie beispielsweise Geschwindigkeitshügeln spielt der Japaner den Vorteil seiner Federwege aus, sie werden vom Fahrwerk gekonnt geschluckt. Auf der Landstraße kommt der Aufbau des Outback selten ganz zur Ruhe, Unebenheiten regen die Karosserie immer wieder etwas an. Auf der Autobahn tritt nur selten dezentes Stuckern auf, insgesamt zeigt der große Kombi dort seine Langstreckenkompetenz.

2,6 Sitze

Der Outback ist in allen Ausstattungsvarianten mit elektrisch höhen-, neigungs-, längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitzen samt Zweibege-Lordosenstütze für den Fahrer ausgestattet. Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert. Der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend. Beim Kurvenfahren dürfte der Seitenhalt ausgeprägter sein, das Leder ist zudem recht rutschig. Positiv fallen die hohen und breiten Lehnen auf.

⊕ In der getesteten Platinum-Ausstattung ist der Fahrersitz mit einer Memory-Funktion (zwei Speicherplätze) ausgestattet.

⊖ Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe lässt nicht nur im Vergleich zu den meisten Konkurrenten zu wünschen übrig. Die Sitzflächen der äußeren Plätze sind sehr weich und kaum konturiert, gleiches gilt für die Lehnen. Der mittlere Sitz ist hingegen hart gepolstert, zudem drückt die Lehne unangenehm im Lendenbereich.

3,0 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,6 dB(A) bei Tempo 130 gehört der Outback nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die sehr dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund spielen. Der Motor wird bei konstanter Fahrt wenig im Innenraum

wahrgenommen. Fordert man das Aggregat jedoch, arbeitet es aufgrund des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen und ist deutlich zu hören. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen sind wenig auffällig.

2,3 Klimatisierung

⊕ Jeder Outback ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, für die kalten Tage ist er dank der serienmäßig beheizbaren Vorder- und Fondsitze (außen) sowie der Lenkradheizung ebenfalls bestens gewappnet. Der Fondbereich wird über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig

schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Subaru teilweise auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ In Deutschland bietet Subaru den Outback ausschließlich mit dem getesteten Antrieb an. Der 169 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt im knapp 1,7 t schweren Fahrzeug für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in 6,7 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 8,0 s. Laut Herstellerangaben schafft es der Kombi in 10,2 s von 0 auf Tempo 100. Aufgrund des erst bei rund 4.000 Umdrehungen

anliegenden maximalen Drehmoments von 252 Nm ist der Direkteinspritzer-Sauger auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig vorangehen soll. Der Vortrieb endet laut Subaru bei 193 km/h. Die Kombination aus stufenloser Automatik und spontanem Ansprechen des Saugers sorgt für ein gutes Anfahrverhalten – lediglich 1,2 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der sich horizontal gegenüberliegenden Kolben deutlich weniger Vibrationen als ein gewöhnlicher Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylindermotor im Innenraum äußerst gering, das Aggregat läuft angenehm geschmeidig. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor im Innenraum kaum zu hören, erst bei mittleren und höheren

Drehzahlen und unter Last wird das Aggregat lauter, verkneift sich Brummen wie auch Dröhnen aber weitgehend. In puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, seine Leistungsentfaltung ist gleichmäßig - allerdings bis mittlere Drehzahlen eher gemächlich, erst oberhalb von 3.000 1/min wird er munterer.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das im Outback serienmäßige stufenlose Automatikgetriebe bietet einen insgesamt guten Komfort. Bei sehr ruhiger Fahrweise gibt es kaum "Schaltvorgänge", d.h. das Getriebe ändert beim Beschleunigen kontinuierlich die Übersetzung - während die Geschwindigkeit zunimmt, bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Bei höherer Last hingegen simuliert das Getriebe bis zu acht Vorwärtsgänge und schaltet ähnlich wie eine Wandlerautomatik. Leider gelingt das "Schalten" oft nicht unbemerkt, so dass sich der Sinn dahinter nicht ganz erschließt - der Vorteil einer stufenlosen Automatik

ist eigentlich, eben keine eventuell spürbaren Schaltvorgänge mit Drehzahlsprüngen durchführen zu müssen. Andererseits tritt bei Maximalbeschleunigung das ungewohnte Verharren bei der höchsten Drehzahl, wie man es von anderen CVT-Getrieben kennt, bei der Automatik im Subaru nicht auf. Dafür hat man beim Schalten der simulierten Fahrstufen Schaltrucke, die stärker sind als bei guten konventionellen Automatikgetrieben. Die Spreizung des Getriebes passt zum Benziner, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.100 Umdrehungen. Die Autohold-Funktion hält auf Wunsch

das Auto gestoppt – der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Auch eine Bergabfahrhilfe hat der Outback serienmäßig an Bord. Das Start-Stopp-System

funktioniert einwandfrei – im Kombiinstrument kann man sich die genutzte Zeit in Sekunden und die eingesparte Kraftstoffmenge in Millilitern anzeigen lassen.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest macht der Outback keine sonderlich gute Figur. Das sehr beherrzt eingreifende ESP sorgt dafür, dass der Subaru zwar viel Geschwindigkeit abbaut, durch den harten Bremsingriff an den Vorderrädern lässt sich der Kombi jedoch lediglich mit großem Lenkwinkel zurück in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren. Die starken Wankbewegungen und das unpräzise Fahrverhalten sorgen dafür, dass der Outback das Ausweichmanöver recht träge absolviert. Er besteht den ADAC Ausweichtest, unsicher wird das Fahrverhalten nicht.

Auch im alltäglichen Fahrbetrieb legt der Japaner wenig Elan an den Tag. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind überschaubar, bei flotter Fahrweise geht er frühzeitig ins Untersteuern über, ehe ihn das ESP einbremst.

⊕ Der serienmäßige permanente Allradantrieb garantiert eine sehr gute Traktion. Der so genannte X-Mode kann zudem auf dem zentralen Touchdisplay in drei Stufen eingestellt werden: Schnee/Schmutz, Normal und Tiefer Schnee/Matsch.

3,1 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Mittellage ist auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an, Lenkbewegungen aus der Mittellage heraus werden zunächst in Karosserieneigung und erst dann in eine Richtungsänderung umgesetzt. Zudem spricht die Hinterachse

mit leichter Verzögerung auf Lenkbefehle an. Ebenso wie die Präzision dürfte auch das Lenkgefühl ausgeprägter sein. Mit nicht ganz drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für einen Kombi recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

3,6 Bremse

Bei den Bremswegmessungen kann der Outback nicht recht überzeugen: Mit durchschnittlich 38,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) braucht der Kombi deutlich zu lange, um aus

Tempo 100 zum Stehen zu kommen. Das Pedalgefühl ist ebenso wie das Ansprechverhalten der Bremse passabel.

1,5 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Outback sehr umfangreich. In jedem Outback ist das Stereokamera-System Eyesight vorhanden, das nun direkt in die Windschutzscheibe integriert wurde und einen Erfassungsbereich von 70 Grad und 130 m hat. Das Assistenzsystem kombiniert Funktionen wie adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Autobahnassistenten, einen Spurhalteassistenten, Verkehrszeichenerkennung, Ausweichassistenten sowie Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarner. Auch ein radargestützter Spurwechselassistent und eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sind dabei. Das Fahrer-Erkennungssystem ermittelt über eine separate Kamera an der Armaturentafel die Ablenkung oder Müdigkeit des Fahrers und warnt den Fahrer, wenn beispielsweise der Blick über einen längeren Zeitraum vom Straßenverkehr abgewendet wird. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage in hoher Frequenz aktiviert, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

⊖ Ein Head-up-Display gibt es für den Outback leider nicht.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der Subaru bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn, einen Fahrer-Knieairbag sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags – weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen sogar für bis zu 1,85 m große Personen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Nach einem Unfall bremsst die Mehrfachkollisionsbremse den Outback bis zum Stillstand ab und aktiviert den Warnblinker. Im Gepäckraum befinden sich acht stabile Verzurrösen, für eine stabile Ladungssicherung über Kreuz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden verstaut und im Bedarfsfall unter

Umständen schlecht zu erreichen. Ein Laderaumtrenngitter ist lediglich über das Zubehörprogramm erhältlich.

2,2 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

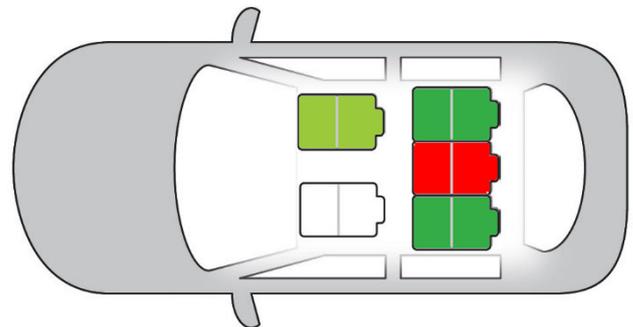
⊕ Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken und i-Size-Kennzeichnung leicht fixieren. Die Rücksitze sind tadellos zugänglich. Auch mit den Gurten können Kindersitze hier einwandfrei befestigt werden. Dies trifft auch für den Beifahrersitz zu. Die Beifahrerairbags werden automatisch abgeschaltet, wenn die Sensorik im Sitz einen rückwärts gerichteten Kindersitz erkennt. Deshalb können auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden, eine Isofix-Verankerung sucht man hier allerdings vergeblich. Wie immer gilt: Vor dem Kindersitzkauf alle geplanten Befestigungsvarianten im Fahrzeug durchprobieren.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz

nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Zudem fehlt der elektrischen Heckklappe ein früh eingreifender Einklemmschutz, die auftretenden Schließkräfte bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

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)

1,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit 8,0 l/100 km erweist sich der Outback 2.5i als ganz schön trinkfest. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 217 g/km bringt dem Kombi nur elf von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 km im Einzelnen: 8,3 l in der Stadt, 7,0 l außerorts und 9,5 l auf der Autobahn.

2,5 Schadstoffe

Subaru verbaut einen Otto-Partikelfilter und hat auch das Verbrennungsverhalten bei Vollgas optimiert. Die Maßnahmen wirken, die Partikel- wie auch die CO-Emissionen sinken deutlich. Allerdings war das Ausgangsniveau beim Vorgänger derart schlecht, dass auch die neuen, besseren Werte bei hoher Last - wie auf der Autobahn beim Beschleunigen - immer noch

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	9,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

zu hoch sind und damit Punktabzüge geben. So reicht es im Bereich Schadstoffe nur für 35 von 50 Punkte, wobei sämtliche Punkte im Autobahnabschnitt verloren gehen - immerhin ist der Subaru im urbanen Gebiet damit weitgehend sauber. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner mit seinem Boxermotor 46 Punkte und erhält somit zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

⊖ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, im ADAC Ecotest steigen die Partikel

dennoch zeitweise an. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil zu stark an, was sich in einem sehr hohen CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der Subaru Outback 35 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Japaner mit dem durstigen Saugmotor 46 Punkte und erhält somit lediglich zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,2 AUTOKOSTEN

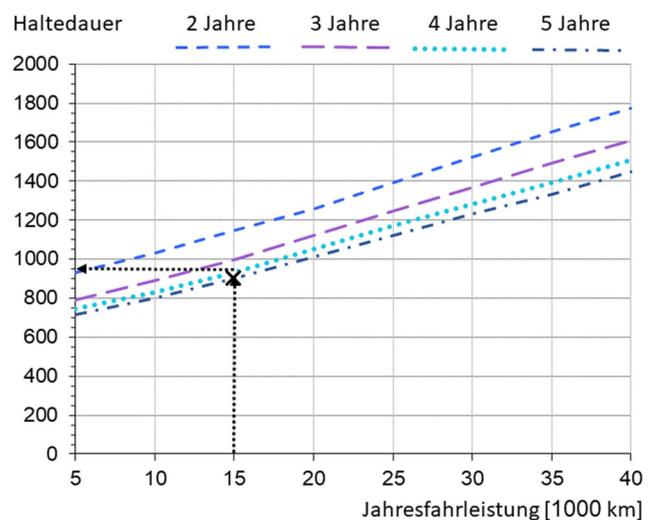
3,2 Monatliche Gesamtkosten

Subaru verlangt für den Outback in der getesteten Topausstattung Platinum mindestens 45.990 Euro. Allerdings ist der Japaner nahezu vollständig ausgestattet. Optional geordert werden können neben anderen Zubehörteilen wie Anhängerkupplung oder Laderaumschonern lediglich Metallic- oder Perleffektlackierung und Lederausstattung. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Japaner im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 303 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der Einstufungen (KH: 18, VK: 28, TK: 25) ebenfalls nicht günstig. Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner sowie alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 900 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Boxerbenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	2.498 ccm
Leistung	124 kW/169 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	252 Nm bei 3.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,4/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	169/193 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.870/1.875/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.674/526 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	561/1.822 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/68 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Gunma

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza H/L 33
Wendekreis links/rechts	12,1/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	8,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,3/7,0/9,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	188 g/km (WTW* 217 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/835/1.480 l

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

Betriebskosten	188 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	179 Euro	Wertverlust	461 Euro
Monatliche Gesamtkosten	900 Euro		
Steuer pro Jahr	303 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/28/25		
Basispreis Outback 2.5i Platinum Lineartronic	45.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.037 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/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 (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	ab 832 Euro (zzgl. Montage)
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

3,2

NOTE KATEGORIE

NOTE

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

Stand: August 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer