

## Pressepräsentation Subaru Outback: Wachsamem Auges

Von Jens Riedel

**In der Serie „Homeland“ um einen terrorverdächtigen US-Kriegsheimkehrer fährt die Familie einen Subaru Outback. Irgendein Auto muss es ja sein. Irgendein Auto? Der vom Legacy abgeleitete Outback war 1995 der erste Mix aus Kombi und SUV überhaupt (Volvos Cross Country kam erst zwei Jahre später) und ist vor allem in den USA ein Renner. Der japanische Allradspezialist verkauft mittlerweile über die Hälfte seiner Autos dorthin. 513 000 Stück waren es im vergangenen Jahr.**

Hierzulande führt Subaru mit 0,2 Prozent Marktanteil eher ein Nischendasein, zumal der Nimbus des Rallye-Weltmeisters mittlerweile verfliegen ist. Die Marke ist in Deutschland vor allem mit dem Forester verbunden, der fast 50 Prozent der insgesamt etwas über 6200 Verkäufe des vergangenen Jahres ausmachte. Für den Outback bleibt Platz drei hinter dem XV. Ihm kommt in der neuen Generation aber die Rolle des ersten Subaru mit der Sicherheitstechnologie „Eyesight“ zu.

Fielen bei der Präsentation des aktuellen Forester vor zwei Jahren vor allem die kaum vorhandenen Assistenzsysteme auf, hat Subaru nun mit dem Outback zumindest den Anschluss gefunden. Schon in den 1990er-Jahren hat die Fuji-Heavy-Industries-Tochter mit der Entwicklung seines Sicherheitssystems begonnen, das seit 2008 in Japan auf dem Markt ist. Australien und die USA folgten 2011 und 2012. Dass Europa dennoch so lange darauf warten musste, begründet das Unternehmen mit dem deutlich komplexeren Verkehrsgeschehen und den von Land zu Land häufig auch unterschiedlichen Regelungen.

Der Name verrät es schon: Eyesight ist ein kamerabasiertes System, dessen zwei „Augen“ im Innenspiegel sitzen. Sie können 110 Meter weit „schauen“ und haben ein Blickwinkel von 35 Grad. Subaru nutzt sie vor allem für die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Abbremsung bis zum Stillstand und den bis 50 km/h aktiven Notbremsassistenten. Entscheidet sich der Fahrer dennoch für ein

Ausweichmanöver, unterstützt in die Fahrzeugstabilitätskontrolle mit dem Abbremsen der Räder auf der kurveninneren Seite. Weitere Eyesight-Bestandteile sind der Müdigkeits- (bei Schlangenlinienfahrt) und der (passive) Spurverlassenswarner sowie ein Anfahrasistent, der den Fahrer noch einmal extra darauf hinweist, wenn sich das vorausfahrende Fahrzeug nach dem Ampelstopp wieder bewegt – bevor der Hintermann im Zweifelsfall hupt. Zudem erkennt das System, wenn ein Anhänger gezogen wird und richtet seine Parameter entsprechend darauf aus. Der Nachteil der „Augensicht“: Ein Toter-Winkel-Warner ist im Outback nicht an Bord.

Die fünfte Modellgeneration ist in den Grundzügen dem Vorgänger treu geblieben, der Outback wirkt nun aber deutlich präsenter und selbstbewusster. Dazu tragen unter anderem die geradere Motorhaube und der hexagonförmige Kühlergrill sowie die ausgeprägteren Seitenschwellerschützer und die spitzer zulaufenden hinteren Seitenfenster bei. Das Auto ist zwei Zentimeter breiter und zweieinhalb Zentimeter länger geworden. Die A-Säule ist etwas weiter nach vorne gerückt, die Außenspiegel weiter nach hinten. Der neue Outback fällt hinten etwas flacher aus als bisher, was die Kofferraumhöhe etwas reduziert, wobei das Ladevolumen aber leicht zugelegt hat und maximal 1848 Liter beträgt. Auch die Anhängelast ist gestiegen, beim 2.0 D auf 1,8 Tonnen und beim 2,5 i um 200 kg auf 2000 Kilogramm.

Zugelegt hat Subaru auch bei der Ausstattung. Endlich ist das Hartplastik am oberen Armaturenbrett verschwunden und der Sieben-Zoll-Touchscreen bietet eine Zoom- und weitere Smartphonefunktionen. Für den Kranz der beiden Rundinstrumente lassen sich zehn Farben wählen, wobei sie automatisch rot aufblinken, wenn Eyesight wegen einer drohenden Kollision Alarm schlägt oder eingreift. Gedanken hat sich Subaru auch um die Nutzerfreundlichkeit gemacht. Das Gepäckraumrollo darf im Unterflurfach verschwinden, die hinteren Türausschnitte haben einen Tritt zur Dachbeladung und die Gepäckreling ist mit integrierten Haltehaken versehen.

Mit seinem Allradantrieb und den 20 Zentimetern Bodenfreiheit sowie der Geländefunktion X-Mode, die bis zu 40 km/h die Steuerung von Getriebe, Motor, Bremsen und Allradantrieb den Bodenbeschaffenheiten anpasst, wird der Subaru Outback seinem Namen gerecht. Gleichwohl ist er auch auf der Straße ein sehr dynamisches Fahrzeug, wobei sich die höhere Karosseriesteifigkeit des neuen Modells positiv bemerkbar macht. Im Grenzbereich zeigt der Crossover-Pionier nur eine leichte Tendenz zum Übersteuern und lässt sich ohne Adrenalinausstoß sofort wieder auf Kurs bringen.

Das stufenlose Automatikgetriebe Lineartronic ist im 110 kW / 150 PS starken 2,0-Liter-Diesel mit sieben vorgewählten Übersetzungen für manuelles Eingreifen über die

Schaltwippen am Lenkrad hinterlegt, beim 129 kW / 175 PS starken 2,5-Liter-Benziner sind es sechs „Gänge“. Dafür gibt es dann hier aber noch einen Sportmodus, der die Gasannahme und Leistungsentfaltung nachschärft. Nicht ganz überzeugen kann aber nach wie vor bei dem CVT-Getriebe die Umsetzung von Gasbefehl in Vortrieb. Das wirkt immer noch etwas angestrengt und zäh, wobei wir in diesem Fall dem zwar lauterem, aber etwas besser abgestimmten Benziner den Vorzug geben. Beide Motoren, die jetzt Euro 6 erfüllen, wurden zum Modelljahr 2015 verfeinert, sparsamer und leiser und im Fall des Benziners auch einen Hauch stärker.

Trotz höherer Wertigkeit, mehr Platz und den Verbesserungen im Detail hat Subaru die Preise nicht nur nicht angehoben, sondern sogar teilweise deutlich gesenkt. So startet der familienfreundliche Offroad-Kombi jetzt schon bei 34 940 Euro als handgeschalteter Diesel. Auf Eyesight muss dann aber verzichtet werden. Das gibt es nur in Verbindung mit Lineartronic, die jetzt aber schon zu Preisen ab 36 440 Euro im Benziner und 38 940 Euro im Diesel zu haben ist. Das ist gerade beim 2.5 i erheblich weniger als vorher und macht bei immerhin 2500 Euro Preis- und nur 0,9 Litern Verbrauchsdifferenz zum Selbstzünder die Entscheidung nicht einfacher. (ampnet/jri)

Daten Subaru Outback 2.5 i (2.0 D CVT)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,82 x 1,84 x 1,61

Radstand (m): 2,75 m

Motor: 4-Zyl.-Boxer, Benziner, 2498 ccm (Turbodiesel, 1998 ccm)

Leistung: 129 kW / 175 PS bei 5800 U/min (110 kW / 150 PS bei 3600 U/min)

Max. Drehmoment: 235 Nm bei 4000 U/min (350 Nm bei 1800 – 2400 U/min)

Höchstgeschwindigkeit: 210 (192) km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.A.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,0 (6,1) Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 161 (159) g/km

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: mind. 1582 (1676) kg / max. 518 (504) kg

Kofferraumvolumen: 559 - 1848 Liter

Reifen: 225/65 R17

Max. Anhängelast: 2000 (1800) kg

Wendekreis: 11,8 m

Basispreis: 36 440 (38 940) Euro

## Bilder zum Artikel

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.5 i.

---



Subaru Outback 2.0 D.

---



Subaru Outback 2.0 D.

---



Subaru Outback 2.0 D.

---



Subaru Outback 2.0 D.

---



Subaru Outback 2.0 D.



Subaru Outback.



Subaru Outback.

---



Subaru Outback.

---



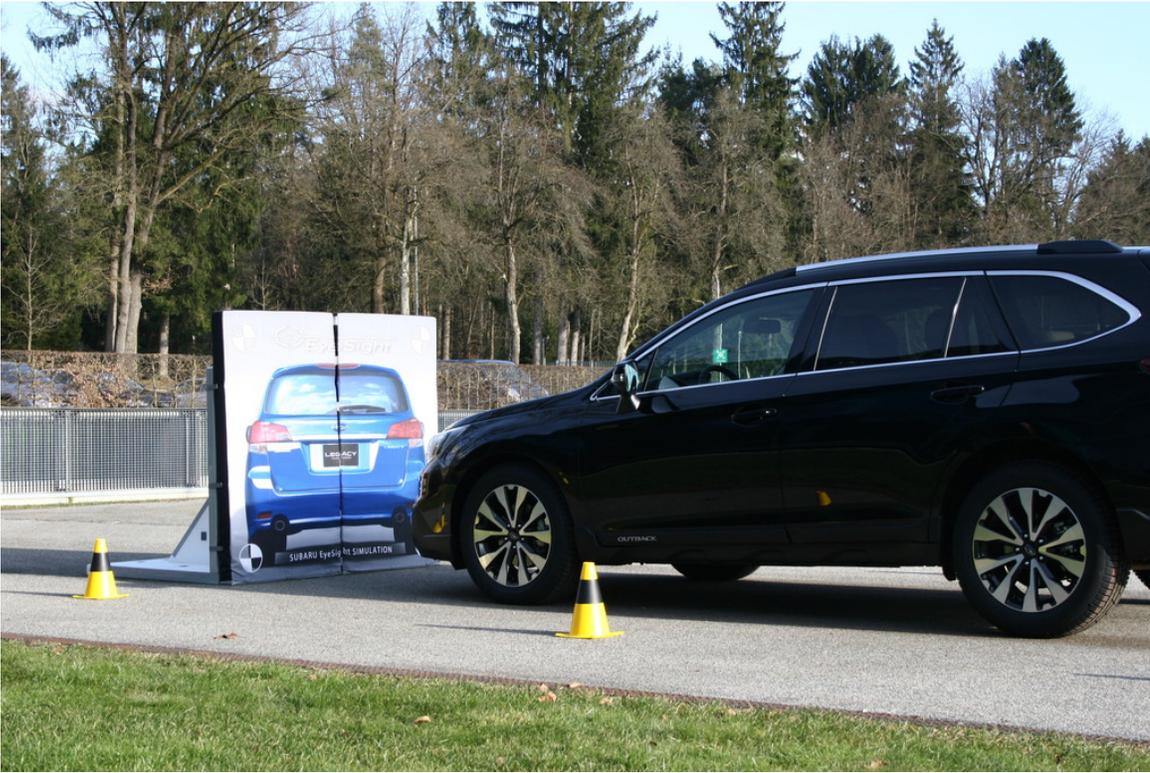
Eyesight von Subaru beinhaltet auch einen bis 50 km/h aktiven Notbremsassistenten.

---



Eyesight von Subaru beinhaltet auch einen bis 50 km/h aktiven Notbremsassistenten.

---



Eyesight von Subaru beinhaltet auch einen bis 50 km/h aktiven Notbremsassistenten.

---