



# Camping, Cars & Caravans

€ 3,70  
E 80111  
Österreich € 4,20  
Schweiz sfr 6,40  
BeNeLux € 4,40  
Ital./Span./  
Port. (cont.) € 4,90

**Zugwagen**

**Subaru Outback**

**Komfortabler  
Allrad-Benziner**



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

**Ein Sonderdruck aus  
Camping, Cars & Caravans Nr. 3/18**

**Subaru Werksangaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß EU-Richtlinie 1999/94/EG:**

Modelljahr 2018: Subaru Outback 2.5i Lineartronic mit 129 kW (175 PS) Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts: 8,9; außerorts: 6,4; kombiniert: 7,3. CO<sub>2</sub>-Emission (g/km) kombiniert: 166. Modelljahr 2017: Subaru Outback 2.5i Lineartronic mit 129 kW (175 PS) Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts: 8,7; außerorts: 6,0; kombiniert: 7,0. CO<sub>2</sub>-Emission (g/km) kombiniert: 161. Subaru Outback 2.0D mit 110 kW (150 PS) Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts: 6,9 (6-Gang), 7,5 (Lineartronic); außerorts: 4,8 (6-Gang), 5,3 (Lineartronic); kombiniert: 5,6 (6-Gang), 6,1 (Lineartronic). CO<sub>2</sub>-Emission (g/km) kombiniert: 145 (6-Gang), 159 (Lineartronic).

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern ([www.dat.de](http://www.dat.de)) unentgeltlich erhältlich ist. Abbildungen enthalten Sonderausstattung.

CCC-SD-3/2018-20/9301-18



## Subaru Outback 2.5i Sport CVT

# Das Kombi-SUV

Relativ unbeachtet und unscheinbar – und das in der populärsten Fahrzeugklasse der Allroads und Co. Ist das gerechtfertigt?

Mit die teuersten, die schönsten und die begehrtesten Modelle – abgesehen von den richtigen SUVs – sind die sogenannten Cross-Countrys. Mehr oder weniger unauffällige Kombis mit angelegtem Unterfahrschutz und allerlei Plastik-Zierrat für den Offroad-Look. Sympathisch sind die Fahrzeuge schon allei-

ne deshalb, weil durch dezente Höherlegung der Frontspoiler nicht gleich an jedem Bordstein hängen bleibt und die Bereifung meist ein bisschen mehr Fleisch auf den Rippen hat – also kein 35er-Niederquerschnitt, der sich oft unkomfortabel fährt und jeden gescheiterten Einparkversuch mit einer Macke in der Felge quittiert.



Das Cockpit ist übersichtlich, der Mix aus feinem Leder und Plastik typisch japanisch, aber gut. Die Rückfahrkamera liefert ein klares Bild vom Kugelkopf.

**Motor:** Vierzylinder-Benzin-Boxermotor, Hubraum: 2.498 cm<sup>3</sup>, Leistung: 129 kW (175 PS) bei 5.800/min, max. Drehmoment: 235 Nm bei 4.000/min, Euro 6W

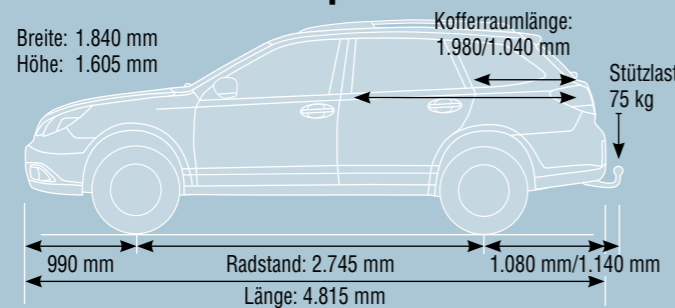
**Antriebsart/Getriebe:** permanenter Allradantrieb, automatisches stufenloses CVT-Getriebe

**Massen:** Leermasse: 1.621 kg, zul. Gesamtmasse: 2.100 kg, Zuladung: 479 kg, Anhängelast gebremst/ungebremst: 2.000/750 kg, max. Anhängelast mit B-Führerschein: 1.400 kg, Leistungszuggewicht: 31,8 kg/kW

**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h, Beschleunigung

### Subaru Outback 2.5i Sport CVT

Breite: 1.840 mm  
Höhe: 1.605 mm



0–100 km/h: 10,2 Sek.

**CO<sub>2</sub>-Ausstoß:** 161 g/km

**Verbrauch** (l/100 km): ECE 7

Test: 8,2 (solo)/12,6 (Gespann)

**Reichweite:** 732 km (solo)/

476 km (Gespann)

**Tankinhalt:** 60 l

**Serienausstattung Innovation (Auszug):** Kopf-, Front-, Seiten-, Knieairbags, ABS, ESP, ASR, Licht-/Regensensor, Keyless go, Parksensoren, Fernlicht-, Spurwechsel- und Querverkehrsassistent, Klimaautomatik, Lederlenkrad, EyeSight, Berganfahrhilfe, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera

**Sonderausstattung:** Anhängerkupplung abnehmbar (943 €), Metallik (560 €), Fußmatten (77,50 €)

**Grundpreis:** 41.300 Euro

**Testwagenpreis:** 41.937,50 Euro

**Versicherung:** KH 17, VK 25, TK 23

Hinweis: Information über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Richtlinie 1999/94/EG finden Sie auf Seite 1.

\*KH Haftpflicht, VK Vollkasko, TK Teilkasko

Fotos: Güldenfuß



Der sechseckige Kühlergrill verleiht dem Outback ein eigenständiges Design. Die Innenausstattung ist gediegen und komfortabel. Allerlei elektronische Helfer erleichtern das Leben.



Die abnehmbare Anhängerkupplung funktioniert, eine automatische oder klappbare Version wäre natürlich schöner. Eine Öse hat man sich gespart, dafür gibt es Strom auf allen Pins.



Der Vierzylinder-Leichtmetall-Boxer haut sehr flach und hält den Schwerpunkt tief. Die gebotene Leistung ist in jeder Lebenslage ausreichend, der Verbrauch bleibt auch im Gespannbetrieb im Rahmen.

Der Outback ist sogar ein Meister des Unterstatements – verglichen mit Allroad, Alltrack, Scout, XC oder All Terrain. Ihm sieht man fast nicht an, was in ihm steckt.

Eine weitere Besonderheit ist der Antrieb. Nicht der Allrad, den haben andere auch, die Bauform ist es, nämlich ein Boxermotor. Und dazu noch ein Benziner – so was findet man sonst nirgends. Das Benziner-Zugwagen-Thema wird ja immer wieder von uns aufgenommen, weil es durch die ganze Dieseldiskussion brandaktuell und zum anderen gar nicht so übel ist. Dass der Outback mit zweieinhalb Litern Hubraum und 175 PS was zieht, traut man ihm bei den Daten schon zu, erst die mageren 235 Newtonmeter Drehmoment lassen ein wenig Zweifel aufkommen. Ausgerechnet der Subaru mit seinem stufenlosen Automatikgetriebe muss dann auch noch unseren Weinsberg Edition Ice mit einem Leergewicht von knapp zwei Tonnen ziehen.

Die Skepsis ist groß – doch das Gespann rollt. Auf der Ebene ist es schon mal gar kein Problem. Der extrem lauffröhige Boxer zieht ganz souverän vorwärts. Einen zu hektischen Gasfuß quittiert der Outback mit meist unnützem Hochdrehen, ohne dass sich die Geschwindigkeit großartig verändert. Die angenehmste Art zu reisen, ist,

die serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad zu verwenden und den Vierzylinder schön untertourig schnurren zu lassen. Im Sportmodus-Mapping, mit mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, zieht der Subaru selbst mit unter 1.500/min und zwei Tonnen am Haken Autobahnsteigungen hinauf. Im Automatik-Modus will der Boxer nicht ganz so gemütlich – aber was spricht schon dagegen, manuell nachzuhelfen. Bei einem Reisetempo von rund 90 km/h – mit Gasflaschen, Wassertank und Ausrüstung ist der Tandemmacher sicher schon über den zulässigen zwei Tonnen – fährt sich der mit drei Personen besetzte, rund 2.150 Kilogramm schwere Wagen sicher und fahrstabil. Jenseits der 100 km/h kann es bei Spurrillen oder Seitenwind schon etwas ungut werden. Der wirklich reale Testverbrauch unter diesen Bedingungen liegt mit 12,6 Litern absolut im Rahmen. Das einzige Problem ist, dass nach weniger als 400 Kilometern die Tankanzeige zu leuchten beginnt.

Der Subaru hat wieder einmal bewiesen: Benziner und Zugwagen schließen sich nicht aus. Die restlichen 335 Tage im Jahr ist der Benziner zudem eine ganz gute Wahl – auch ohne Feinstaub, Fahrverbot und Umweltzone. Der Outback bietet für rund 37.000 Euro ►



**Knapp zwei Meter Ladefläche bei umgeklappter Rückbank sind klasse. Auch im Fond reist man bequem. Der Outback bietet genügend Platz für Familie und Gepäck.**

ein hervorragendes Komplettpaket. Zahlreiche Auszeichnungen im Bereich der Fahrerassistenzsysteme und fünf Jahre Fahrzeuggarantie sprechen für sich.

Bei unserer Sportausstattung mit gut 4.000 Euro Aufpreis fehlt es an nichts mehr, einzig den Metallic-Lack muss man noch extra bezahlen. Solo, also ohne Wohnwagen, ist der Outback ein großer Kombi mit allem erdenklichen Luxus. Er bleibt allerdings ein Japaner, was nichts Schlechtes bedeutet, man muss sich nur an ein paar ungewohnte Schalter gewöhnen. Der serienmäßige All-

radantrieb zieht den Outback nicht nur überraschend souverän aus jeder nassen Wiese, er hilft auch bei nasser Straße, stets in der Spur zu bleiben.

Einer der Hauptgründe für den Boxer-Motor bei Subaru ist ja der tiefere Schwerpunkt, der bei sportlicher Fahrweise ganz nützlich ist, aber natürlich auch im Alltag durch geringere Karosserieneigung positiv auffällt. Die Kombination aus Antrieb und Schwerpunkt sorgt dafür, dass sich das relativ hohe Auto doch dynamisch bewegen lässt – auch wenn man das nutzbare Drehzahlband von rund 6.000 Umdrehungen ausnutzt.

Die Ausstattung des Japaners ist üppig. Selbst in der Basis-Version sind adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung, Fernlichtassistent, Notbremssystem, Spurhalteassistent, Bluetooth, EyeSight-Sicherheitssystem, Audiosystem mit 7-Zoll-Display, DAB+, CD und USB, elektrisch einstellbare Sitze, Klimaautomatik, Sitzheizung und Alufelgen serienmäßig.

Der Subaru Outback überrascht wieder. Nicht gleich auf den ersten Blick. Aber nach einigen Kilometern und nachdem man sich mit den Besonderheiten des Fahrzeugs angefreund-

**GESPANNBEWERTUNG**

Traktion	+++
Fahrkomfort	+
Fahrstabilität	++
Zuladung	+
Verbrauch	+
Motor	+
Getriebeabstufung	++
Erreichbarkeit Steckdose	o
Bedienung AHK	o
Anhänger-ESP	ja
Dauerplus (verlegt)	ja
AHK-Normhöhe*	ja
Berganfahrhilfe	ja
Öse Abreißseil	nein

\*350–420 mm über Boden bei zGG

+++ super ++ sehr gut + gut o ordentlich – verbesserungswürdig – – schlecht

det hat. Die hohe Sitzposition sorgt für eine tadellose Rundumsicht. Der Kofferraum ist umgeklappt mit knapp zwei Meter fast ebener Ladefläche für alle Transportaufgaben gewappnet und selbst auf der Rückbank genießen die Passagiere auch auf langen Strecken dank einstellbarer Neigung der Rückenlehne viel Komfort.

Der Zweiliter-Diesel mit 150 PS ist im Schnitt 2.000 Euro teurer als der Benziner und darf ebenfalls zwei Tonnen ziehen. Vielleicht würde der Selbstzünder in ein paar zugwagenspezifischen Punkten besser abschneiden, vielleicht ein bisschen weniger verbrauchen – ob er deshalb aber die bessere Wahl wäre, wissen wir allerdings nicht. *agu*

**Fahrzeug-Historie & Gebrauchtpreise**

Der „Gelände-Legacy“ wird seit 1999 als eigenständiges Modell in Deutschland vertrieben. Inzwischen, beziehungsweise seit 2015, befindet er sich in der fünften Generation und wird entweder mit einem 2,5-Liter-Benziner oder einem

2,0-Liter-Diesel-Boxermotor angeboten. Der Ruf des Japaners ist im Allgemeinen gut. Besonders bei Crash-Tests und in der Sicherheitsausstattung schneidet er stets besonders gut ab. Einen kleinen Dämpfer in der Sta-

tistik gab es 2014, als Subaru 40.000 Autos wegen rostender Bremsleitungen zurückrufen musste. Ansonsten heißt es: Nicht die modernste Technik, dafür ist er wartungsfreundlich und haltbar.



Modell	Treibstoff	Abgasreinigung	Hubraum	kW	2017	2016	2015	2014
Subaru Outback 2.5i	Benzin	ger. Katalysator	2.457 cm³	123				13.700 €
Subaru Outback 2.5i	Benzin	ger. Katalysator	2.498 cm³	127			17.250 €	15.200 €
Subaru Outback 2.5i	Benzin	ger. Katalysator	2.498 cm³	129	27.750 €	24.950 €	21.950 €	
Subaru Outback 2.0D	Diesel	DPF	1.998 cm³	110	25.050 €	22.950 €	21.250 €	

Hinweis: Information über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Richtlinie 1999/94/EG finden Sie auf Seite 1.