



Pawel Piotrowski
14 juli 2013

Tegen de wind in

Al bij het introduceren van de boxer dieselmotor kondigde Subaru een versie met automatische transmissie aan. Dat was in 2008. Bij de ontwikkeling van de aandrijflijn zijn de ingenieurs niet over één nacht ijs gegaan en het op de markt brengen werd meerdere keren uitgesteld. Maar nu is het dan zover; de gefacelifte Subaru Outback 2.0D is het eerste model dat in combinatie met de Lineartronic CVT besteld kan worden. Maar bestaat er nog een markt voor?



Ongunstige omstandigheden

Een ongunstiger moment om de Outback 2.0D Lineartronic op de markt te brengen kon Subaru niet uitkiezen. Ten opzichte van 2008 is de situatie op de Europese automarkt dramatisch veranderd en is de vraag naar grote D-segmenters vrijwel ingestort. Daar komt bovenop dat je op de Nederlandse zakelijke markt, door het bijtellingsregime, vrijwel kansloos bent zonder een uitvoering met 14 of 20 procent bijtelling. Vijf jaar geleden waren dergelijke auto's nog schaars, tegenwoordig word je ermee overspoeld. En juist nu komt Subaru met een lel van een stationkar in combinatie met een dikke diesel en continu variabele transmissie.

Deze ongunstige marktomstandigheden zijn zuur, vooral omdat de Outback een overtuigende auto is. Met zijn royale afmetingen voor een D-segmenter is de Outback eerder een concurrent voor een Volvo XC70 dan voor een Volkswagen Passat. Beide auto's hangen tussen het D en E-segment in en bedienen een doelgroep die buiten de hokjes denkt. De Outback is net als zijn Zweedse tegenhanger op een stationwagon gebaseerd en met meer bodemspeling voorzien. Zwarte kunststof carrosseriedelen

geven de Outback een ruw randje en zorgen voor voldoende onderscheid ten opzichte van de Legacy. De lichte retouches die dit voorjaar zijn doorgevoerd, staan de Outback goed. Met name de grotere trapeziumvormige grille geeft 'm een kolossaler aanzicht. Helaas monteert Subaru nog steeds 17 inch velgen. Een formaat dat op andere auto's niet zou misstaan, maar dat in de grote wielkasten van de Outback enigszins verloren oogt. Een maatje meer zou wonderen doen.



Kwaliteitsslag

Ten opzichte van een gemiddelde middenklasser is het ruimteaanbod in het interieur van de Outback ook een maatje meer. Met mijn lengte van 1,90m ben ik niet echt klein, maar na het instappen laat ik de elektrisch verstelbare zetel geruisloos naar voren schuiven om goed bij het stuur en de pedalen te komen. Een goede zitpositie is snel gevonden, maar toch moet ik licht vooroverbuigen om bepaalde knoppen op de kolossale middenconsole te bereiken. De afstand is simpelweg te groot. Opeens begrijp ik waarom veel mensen tegenwoordig voor een kleinere auto kiezen; de ruimte van een moderne D-segmenter heeft bijna niemand nodig. Desondanks is het royale

ruimteaanbod een fijne eigenschap. Zowel voor- als achterin is er plek voor volwassen basketballspelers inclusief bagage. Ook achterin zit je dankzij de verstelbare rugleuning en zee aan ruimte als een vorst. Met 526 liter is de bagageruimte niet buitensporig groot, maar wel slim. De bagageafdekking kun je eenvoudig onder de dubbele laadvloer opbergen wanneer je die niet nodig hebt.

De lichte facelift heeft ook in het interieur zijn vruchten afgeworpen. Modeljaar 2013 heeft een nieuw stuurwiel, instrumentencluster en homogener kleur- en materiaalgebruik gekregen. Vooral dat laatste komt de kwaliteitsbeleving ten goede. De toplaag van het dashboard is nu indrukbaar en de grote middenconsole oogt dankzij de donkere tint een stuk rustiger. Het navigatiesysteem is hetzelfde als in de Forester en XV, maar werkt dankzij een stel knoppen intuïtiever en gebruiksvriendelijker. Sowieso merk je aan alles dat de Outback het topmodel van Subaru is. Op de materialen is vrij weinig aan te merken en de deuren klinken bij het dichtslaan minder blikkerig dan bij andere modellen. Het is nog lang geen Audi vanbinnen, maar Subaru heeft een enorme kwaliteitsslag gemaakt. Ook op het gebied van veiligheidstechnologie beginnen de Japanners in te lopen. Op sommige markten kun je de Outback met EyeSight bestellen, een systeem dat adaptieve cruisecontrole met een botswaarschuwing combineert. Wanneer dit systeem ook in Nederland leverbaar wordt, is nog niet bekend.



Uitgedund motorenpalet

Met de facelift is het motorenaanbod in Nederland uitgedund. Momenteel kun je de Outback met een atmosferische 2.5i viercilinder boxer en geblazen 2.0D boxerdiesel bestellen. De 2.5i is alleen nog met Lineartronic transmissie verkrijgbaar, de 2.0D kan nu naar keuze met een zesbak of Lineartronic uitgerust worden. Verder is de 3.6R zescilinderboxer uit de prijslijst gehaald. Een groot gemis zal dat niet zijn, door ons belastingstelsel ging deze versie voor meer dan 70 mille over de toonbank. Het aantal verkochte exemplaren kun je op een hand tellen, voor de Nederlandse markt is de diesel een meer voor de hand liggende keuze. Zo bezien is de optie voor de Lineartronic transmissie een welkome aanvulling.

Aan de 2.0D boxerdiesel is sinds de introductie in 2008 weinig veranderd. Het blok levert nog steeds 150pk en een hoog koppel van 350Nm. Dit komt nu wel iets eerder vrij, namelijk bij 1.600tpm. Daarmee is de boxerdiesel voldoende krachtig om de 1.600kg zware Outback vlot van zijn plek te krijgen. Bovendien is de powerband van de 2.0D lekker breed. De sprint naar 100km/h duurt minder dan 10 seconden en de

topsnelheid van 195km/h volstaat ruimschoots. Daarmee ben je in de Outback zelfs sneller onderweg dan in de 163pk en 400Nm sterke Volvo XC70 D4. Stevige acceleraties gaan wel gepaard met een goed hoorbaar genagel. Naar moderne maatstaven is de loopcultuur van de boxerdiesel een tikje rauw en de geluidsproductie hoog. Storend is het niet, maar een betere isolatie zou geen kwaad kunnen.



Noord-Amerikaanse invloeden

Qua afstemming en karakter past de Lineartronic transmissie perfect bij de soepele boxerdiesel. De reden voor de vertraagde marktintroductie zat 'm in de aanpassing van software en hardware. Subaru's Lineartronic maakt geen gebruik van een duwband, maar van een ketting. Deze is versterkt om het hogere koppel aan te kunnen.

Daarnaast bootst een algoritme tijdens het rijden altijd zeven versnellingen na. Dit werkt dermate goed dat je bijna vergeet dat het een CVT is. De transmissie reageert razendsnel op commando's van het gaspedaal en 'schakelt' op de juiste momenten op en neer. Met de kickdown of schakelflippers kun je dit schakelpatroon overrulen, maar dat voegt weinig toe. Onder normale omstandigheden maakt de Lineartronic uit

zichzelf optimaal gebruik van het hoge koppel. Stevige acceleraties, zoals bij het invoegen op een snelweg, gaan vlot en in stilte.

Dit rustige en soepele gedrag past goed bij de comfortabele afstemming van de Outback. De hogere bodemspeling maakt lange veerwegen mogelijk die het comfort op slechte wegen verhogen. Soms deint de Outback naar mijn smaak teveel, maar echt storend is het niet. Vervelender is de zoekende stuurinrichting bij hoge snelheden en de matige geluidsisolatie. Snelle ritten op de Autobahn worden daardoor gauw onnodig vermoeiend. Jammer, want de 2.0D is juist een uitstekende krachtbron om met hoog tempo langere afstanden te overbruggen. Het onderstel weet echter niet zo goed wat het daarmee aan moet en daardoor ga je vanzelf rustiger rijden. Tussen 80 en 130km/h valt alles op zijn plek. Geen wonder, de Outback is met de Noord-Amerikaanse markt in het achterhoofd ontwikkeld en de Europese afstemming kan dit niet helemaal verbloemen. Bij een normale rijstijl zet de Outback zonder moeite een gemiddeld verbruik van 6,8 liter neer. Wie zijn best doet kan zelfs een vijf voor de komma noteren.



Moeilijke taak

De voor de Europese markt ontwikkelde boxerdiesel heeft tot nu toe weinig potten kunnen breken. In de eerste jaren na de introductie ontbrak een automatische transmissie. Deze is er nu in de vorm van een Lineartronic, maar de marktomstandigheden zijn ondertussen zodanig veranderd dat deze combinatie ook niet tot flinke verkoopstijgingen zal leiden. De marktintroductie heeft kortom te lang op zich laten wachten, maar Subaru zet nou eenmaal geen halfbakken auto's op de markt. De 2.0D boxerdiesel is soepel, heeft een brede powerband en werkt fantastisch samen met de Lineartronic transmissie. Bovendien is hij niet onzuinig, al denkt ons belastingstelsel daar anders over. In combinatie met de hoge vanafprijs en het Amerikaans afgestemde onderstel zal de Outback ook met deze aandrijflijn een buitenbeentje blijven.

Plus

- + Ruim en luxueus interieur
- + Soepele en sterke aandrijflijn
- + Gunstig brandstofverbruik

Min

- Zoekerig weggedrag bij hoge snelheden
- Matige geluidsisolatie
- Hoge vanafprijs