



Subaru Outback

Nieuwe Outback laat zich niet 'in een hokje' plaatsen, wat vergelijken lastig maakt. Dat is typisch Subaru.

PRIJS vanaf € 58.995,- **BIJTELLING** 22 procent

Nee, dit is geen SUV, al staat hij wel wat hoog op de wielen. Het is ook geen gewone stationcar, daarvoor heeft hij juist te veel afwijkende eigenschappen. De Outback oogst weinig bewonderende blikken met zijn uiterlijk, dat is van ondergeschikt belang. Dat geldt eveneens voor het interieur: het is netjes en degelijk, maar de 'wauwfactor' ontbreekt. Na een tijdje dringt het tot me door. Puur op gevoel heeft de Outback een overeenkomst met Volvo's van decennia geleden, een 245 of zo. Hij lijkt te zeggen: 'vertrouw me maar, ik zorg dat je goed en veilig op je bestemming komt'.

Onderhuids is de Outback een Subaru ten voeten uit:

een viercilinder boxermotor, permanente vierwielaandrijving, een verfijnde en door het merk zelf ontwikkelde CVT-automaat en het ook al zelf ontwikkelde EyeSight-systeem met elf functies voor bestuurdersassistentie en actieve veiligheid zijn altijd standaard.

Op de weg een heerlijke auto

De 2,5 liter benzinemotor is sterk genoeg (125 kW/169 pk), maar het is een gemiste kans dat deze niet is voorzien van de e-Boxer-techniek (mild hybrid), zoals het model Forester heeft. Dat had tenminste

kunnen schelen bij hét grote nadeel van deze alleskunner. Hij scoort niet best als het gaat om de theoretische CO2-uitstoot (193 g/km), waardoor het BPM-tarief ruim twintig mille bedraagt. Méér dan een derde van de catalogusprijs. Dit is onterecht, omdat de Outback in de praktijk juist zuiniger uitvalt. Ik reed probleemloos 1 op 14, maar met die e-Boxer-techniek kan dat nog beter.

Op de weg is de Outback een heerlijke auto. De motor laat soms een typische boxer-roffel horen, maar is verder stil en soepel, waarbij de automaat een belangrijke rol speelt. De afstemming van het onderstel is ook comfortabel, ideaal voor lange ritten. Op vakantie bijvoorbeeld, met een caravan of boot tot 2.000 kilo aan de trekhaak.

Het interieur is geschikt voor maar liefst vier boomlange Hollanders en de bagageruimte meet minimaal 522

liter. Die ruimte is voorzien van diverse slimme haken en ogen. Ook de rugleuning van de achterbank is verstelbaar (links/rechts gescheiden) voor nog meer zitcomfort. De voorstoelen zitten voortreffelijk en zijn veelzijdig verstelbaar.

Wel jammer dat een volwaardig navigatiesysteem is voorbehouden aan de topuitvoering. Er zit wel een groot scherm in de andere versies, maar voor navigatie is Apple Car Play nodig en dat werkt rommelig. Een ander misser-tje is het gebrek aan parkeersensoren aan de voorkant.

Een typische Subaru-eigenschap die niet onvermeld mag blijven, is het zeer hoge kwaliteitsniveau en de betrouwbaarheid tot in lengte van jaren.

Conclusie: de Outback is een trouwe dienaar voor veeleisende automobilisten die het niet interesseert wat de burens denken. Zijn prijs is hij op de lange termijn waard.



Seres 3

Er is weer een nieuw automerk op de Nederlandse markt: Seres, een volledig elektrische SUV.

PRIJS vanaf € 37.995,- **BIJTELLING** 12 procent

De oorsprong van Seres is Amerikaans, maar de in Europa geleverde exemplaren komen uit China. Wat de benadering zo anders maakt, resulteert vooral in duidelijkheid voor de klant. Er is (nu) één model en er is maar één uitvoering. Opties bestaan niet, de uitrusting is lekker compleet, tot en met een elektrisch bediend schuifdak. De enige keuze die de klant hoeft te maken, is de kleur en ook die keuze is overzichtelijk. Dat zorgt dat er maar één prijs is en die is inclusief vijf jaar volledige garantie (acht jaar op de accu), afleveringskosten enzovoorts. Dit kost-ie, punt uit. Daarvan kunnen veel andere merken iets leren. De auto is volledig

digitaal te bestellen, maar de negen dealerbedrijven heten klanten hartelijk welkom.

Het model 3 (er volgen nog een 5 en een 7) is een elektrische middenklasse SUV. De vormgeving is niet grensverleggend, maar hij ziet er prima uit. Het interieur is lekker ruim, groot genoeg voor vier volwassenen. De bagageruimte meet in totaal 526 liter. Helaas is er geen aparte opbergruimte voor de laadkabels. Die liggen al snel in de weg en bij regen wordt het rommelig en modderig. Wie thuis is in de hedendaagse autowereld, herkent vooral in het interieur details van andere merken. Ach, als de voorbeelden goed zijn, is die keuze zo gek nog niet. Wat

opvalt, is de fraaie afwerking. De hele bouwkwaliteit van de Seres wekt vertrouwen.

Ik heb wel een paar kritiekpuntjes, want diverse functies in zowel het instrumentarium als het centrale display laten zich omslachtig bedienen. Dat geldt bijvoorbeeld voor het traag startende navigatie-

Het interieur is lekker ruim

systeem, dat al rijdend geen aankomsttijd geeft; ook een simpele handeling als 'dagteller op 0' vraagt even studie en vereist verschillende handelingen.

Op de weg is de Seres een heel fijne metgezel. Natuurlijk is hij lekker stil, op kruissnelheid hoor ik alleen wat bandengeruis. De voorstoelen zijn prettig, de zitpositie is wat hoger, zoals verwacht in een SUV. De besturing is vol-

doende nauwkeurig en vooral vering en schokdemping zijn heerlijk comfortabel en in balans.

De elektromotor is 120 kW (163 pk) sterk, met 300 Nm aan trekkracht. Dat is méér dan voldoende bij normaal gebruik in Nederland. Heel belangrijk is dat de Seres best zuinig is. Ik reed gemiddeld rond 18,5 kWh/100 km, dat is echt netjes. Met de 53 kWh (kobaltvrije!) accu leert een simpele rekensom dat de realistische actieradius uitkomt op 289 km, in de praktijk hou ik 275 km aan. Het laadvermogen van de accu is wat bescheiden, maar dat is in de praktijk geen enorm bezwaar. Aan de snellader kan hij tot 92 kW laden, de meeste snellaadpalen leveren dat helemaal niet.

Conclusie: met de Seres is niks mis. Het is de vraag of het merk bekendheid krijgt met de wat kleinschalige aanpak. Wellicht wordt dat beter met meer modellen.