

Biltest: Subaru Outback CNG



Världens första fyrhjulsdrevena gasbil, första gas-bilen med boxermotor, tillverkad i Trollhättan. Vi testar en solklar aspirant på Miljöbästa Bil.

För kombi-vinterland

Sverige är ett land för stora kombibilar. Eviga försäljningsettan Volvo V70 skuggas av jämnstora Passat. Subarus stora kombibilar har varit outsiders; älskade av sina ägare men aldrig med någon riktigt bred publik. Nya gasdrivna Legacy och den förhöjda varianten Outback ska ändra på det, konverterade till gasdrift i Trollhättan.

I grunden är Legacy en stor kombi som inte sticker ut på något annat sätt än att den är permanent fyrhjulsdreven, medan Outback är höjd med fem centimeter och tänks vara lite tuffare. Nu blir de ensamma svaret på frågan "Jag vill ha en stor miljöbil och behöver fyrhjulsdraft. Vad ska jag ta?".

Kompetent i grunden

Subarun är en stor, trygg bil, med en byggkvalitet som inte står något av prestigemärkena efter; år efter år ligger märket i topp både i kundnöjdhet och i lägst antal fel på nya bilar.

Subaru Outback CNG Lineartronic

Drivmedel: Gas/bensin

Pris: 360 900 kr

Miljöpåverkan: Certifierad för 153/194 g CO₂/km vid gas/bensindrift, 26 g CO₂/km vid biogasdrift (tillverkarens uppgift)

Bränsleförbrukning: 8,5 Nm³/100km (gas), 8,4 l/100 km (bensin)

Växellåda: Sexväxlad automat

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP (gäller Legacy diesel). Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

Motor: 2,5 liter, fyrcylindrig boxermotor, 167 hk vid 5 600 r/m, vridmoment 229 Nm vid 4000 r/m

Mått: L 478 cm, B 182 cm, H 161 cm, axelavstånd 275 cm. Markfrigång 20 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 670 kg, maxlast 370 kg, släp 1 470 kg (1800 kg med E-körkort), bagage 426/1626 l

Tankvolym: 20,4 kg gas, bensintank 65 l, räckvidd 400 km på gas, 700 km på bensin

Prestanda: 0-100: 10,4 sek, toppfart 198 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, 40 % reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, vagnskade 3 år, lack 3 år/10 000 mil, elektronik 3 år/10 000 mil, rost 12 år, assistens 3 år. Fri service i 3 år/4500 mil

Subaru har genom åren profilerat sig som ”bruk-sig”, en bil man kan göra allt med och spola av efter-åt. Den rymmer fem skogsarbetare, drar tunga släp och tar sig fram över stock och sten. Nya Outback bryter delvis med den bilden. Inredningen är i ljust, ömtåligt skinn och det är ganska lite av de skyddande plasticsjok som på förra generationen skyddade plåten mot små törnar och repor. Å andra sidan betyder det att man slipper en del av den ”tuffa” plastighet som var så på modet för ett par år sen.



I framsätet sitter man utmärkt, man kan ställa in stolen elektriskt i alla ledder och pumpa upp eller ur svankstödet efter behag, därtill justera ratten som man vill. Också bak sitter man utmärkt, ingen förändring mot bensinversionen, med stort utrymme för huvud och ben, även om ryggstödet är väl rakt. Det går fint att sitta tre i baksätet.

Förarmiljön är överskådlig och fungerar huvudsakligen bra. Men färd datorn är uselt placerad i en liten lucka mitt under vindrutan, syns inte i dagsljus och navigeras genom två hopplösa små spakar mitt i instrumentbrädan. Förbrukningen anges för bensin även när bilen körs på gas och är alltså av begränsat värde. Andra detaljer som irriterar är en blinker som inte med ett litet tillslag kan ge tre blink för omkörning, och värmeregler som är alltför små och plottriga. Stolsvärmerna fungerar bra, även om många av konkurrenterna har fem värmelägen mot Subaru's två.

Mellan framsätena finns en liten knapp med lysdioder där man ställer om mellan gas- och bensin-

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



drift, och där man i fyra steg kan se hur mycket gas det finns kvar. Det ser ut att komma från Mekonomen och är inte särskilt precist jämfört med vanliga mätare som säger hur lång återstående räckvidd man har – men det duger.

Gas i ryggen

Gastankarna brukar inkräkta på bagageutrymmet, men Subaru's tankar i komposit håller nere mervikten och begränsar förlusten till hundra liter, i form av en hög puckel en bit in. Barnvagnar går fortsatt in med god marginal, vi fraktar en stor båt-motor som efter lite lirkande får plats. Baksätet går lika bra att fälla som vanligt, 40/60, och det görs med en smidig spak alldeles vid bakluckan. Genomlastningslucka saknas, golvet blir inte plant alls och det tittar fram en del gassladdar i skarven mellan baksäte och golv. Bagageutrymmet har smarta lastkrokar, men inget dolt, nedre extrautrymme av det enkla skälet att gasen ligger där.

Det kanske vanligaste tillvalet blir en dragkrok; Subaru'n är dragvillig och hur mycket den får dra bestäms av körkortsrestriktioner snarare än av bilen.



Säker placering

Subarun har som de flesta andra moderna bilar toppbetyg i Euro NCAPs krocktest, även om resultatet gäller en dieseldriven Legacy, inte en gasdriven Outback. Den förhöjda karossen kan t.ex. påverka fotgängarskyddet, medan gastankarnas placering förstås är viktig för passagerarnas säkerhet. Komposittankarna är starkare än de vanliga stålcyldrarna och ligger säkert placerade över och framför bakaxeln. Mervikten är begränsad till ungefär hundra kilo vilket inte kräver några förändringar av antisladdsystem, fjädring eller stötdämpare.



Alla de förväntade krockkuddarna finns där, men inte mer än så. Knäna får inget särskilt skydd, inte fotgängare heller. Det finns inga vingelvarnare, ingen autobroms för att förhindra olyckor, farthållaren håller inte avståndet till bilen framför och man kan inte ställa in en maxfart för att undvika att köra för fort. Eftersom denna Outback är en ny modell, är det synd att den ligger rejält efter inte bara klasskonkurrenter som V70 och Passat, utan också billigare bilar som Ford Focus.

Återstår trumfkortet fyrhjulsdraft. Här är statistiken inte entydigt på Subarus sida; visserligen förbättras väggreppet, men det äts upp av att man kör med minskade marginaler. Fördelningen är permanent 60/40 fram/bak.

Pigg men skuttig

En bensinoptimerad motor har ofta hög gasförbrukning hög och accelerationen bäst på bensin.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Men vi märker ingen skillnad mellan bensin och gas, trots att vi trycker fram och tillbaks mellan gas- och bensindrift. Med ett diskret klick ställer bilen om på ett par sekunder om föraren ber om



det, startar annars alltid på bensin och ställer om så fort motorn fått grundvärme. Förbrukningen är högre än gas-Passat och något högre än gas-V70, troligen beroende på den permanenta fyrhjulsdraften. Bensintanken är intakt, så efter 35-40 mil på gas kan man köra 60 mil till på bensin – bra att veta, men dåligt att utnyttja. På bensindrift blir snittförbrukningen lätt nära litern per mil. Subaru har nästan ingen av den snålutrustning vi börjat vänja oss vid från andra bilar; inga lätttrullande



däck, inget stopp-start-system, ingen bromskraftåterföring. Det hade varit särskilt välkommet på gasbilen, där varje mils extra räckvidd betyder mindre oro för att inte hitta en gasmack i tid.

En boxermotor har cylindrar som ligger tvärsemt varann, vilket ska sänka tyngdpunkten och minska vibrationerna. Också själva gasdriften minskar vibrationerna, ändå vibrerar bilen ganska ojämnt på tomgång. I övrigt går bilen komfortabelt och tyst, utom om man trampar hårt på gasen så att automaten växlar ner med ett litet vrål. Fjädringen sväljer hål i dåliga vägar utan att bli stötig. Egenskaperna i terräng har andra prisat, vi fick inte tillfälle att testa det denna gång.



Motorn är pigg och stark, men vi övertygas inte av den sexväxlade automaten, som skuttar igång bilen och gör den svår att köra i mycket låga farter, som när man fickparkerar. Någon lågväxel finns inte, däremot en hill control som håller nere farten i terrängkörning. Vill man, så kan man växla manuellt med paddlar, men de är inte fast placerade utan följer med ratten så att man mitt i en kurva kan växla upp när man vill växla ner.

Gasen och plånboken

För den som har förmånsbil är gas-Outback mycket lönsam till och med 2013, eftersom förmånsvärdet är nedsatt 40 % och dessutom jämkas med närmast motsvarande bensinbil. Vad som händer därefter vet man inte, men en teknikneutral beskattning som utgår ifrån bilens faktiska klimatpåverkan skulle vara ännu mer gynnsamt för gasbilen.

Är Outback värd merkostnaden på drygt 20 000 kr jämfört med Legacy? Bara för den som kör över stock och sten, eller i djup snö – men då kan fem centimeters höjd markfrigång göra stor skillnad.

GRÖNA BILISTER



För privatbilisten är drygt 330 000 kr mycket, men 40 000 kr mer än gas-Passaten är ett normalt påslag för fyrhjulsdrift. I övrigt är bilarna ungefär likvärdiga; Passaten är snålare och har bättre bagageutrymme men Subaru har lite bättre garantier och känns lite lyxigare, med läderklädsel, nivåreglering, CD-växlare, eldriven förarstol och mycket annat som standard. Båda får troligen bra andrahandsvärde, även om det beror mycket på vad som händer med gasbilsförmånerna.

Vi gillar

- Gasdrift
- Fyrhjulsdrift
- Komfort
- Prestanda
- Total räckvidd



Vi ogillar

- Förbrukning
- Inskränkt bagageutrymme
- Detaljmissar

Överväg också

- Subaru Legacy CNG, Volkswagen Touran Ecofuel, VW Passat med gasdrift eller diesel med fyrhjulsdrift, Volvo V70 smådiesel, etanol eller gas



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: April 2012

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.