# Subaru E-Outback: päris Subaru + Toyota kiiksud

29 min tagasi - 14.11.2026 Autor: Marko Habicht

Subaru E-Outback on üks neist autodest, mille tugevused tulevad kõige paremini välja siis, kui asfalt otsa saab. See on ruumikas, võimas ja korraliku nelikveoga elektriauto, mis sobib hästi inimesele, kes liigub ka väljaspool linnatänavaid. Samas tuleb ligi 50 000 euro eest leppida üsna suure energiakulu, märgatava rehvimüra ja kohati kummalise kasutusloogikaga.

E-Outback on sündinud Subaru ja Toyota koostöös. Erinevalt Solterrast pannakse see kokku Subaru enda tehases, kuid kasutajana on seda raske märgata. Toyota mõju on endiselt tuntav nii multimeediasüsteemis, juhtnuppudes kui ka mõnes praktilises detailis.

See pole tingimata halb. Küsimus on pigem selles, kui palju Subaru on suutnud ühisele tehnilisele alusele oma iseloomu lisada.



# Kiire ja võimekas, kuid janune

E-Outbacki kahe elektrimootori koguvõimsus on 280 kW ehk ligikaudu 380 hobujõudu. Sajani kiirendab auto umbes 4,5 sekundiga. Sellise suure ja praktilise universaali kohta on jõudu rohkem kui küll.

Ka sõites on E-Outback nobe ja terav. Gaasipedaalile reageerib auto kiiresti ning jõupuudust pole põhjust karta. Nelikvedu aitab jõu korralikult teele kanda ja auto liikumine on hästi kontrollitav.

Hoopis vähem muljetavaldav on energiakulu. Proovisõiduauto keskmine näit oli 21 kWh/100 km. Rahulikuma sõiduga õnnestus see viia 19 kWh juurde, kuid tänapäevaste elektriautode seas pole kumbki tulemus eriti silmapaistev.

Võrdluseks suudab näiteks uus BMW iX3 olla väiksema energiakuluga. Autogala sõidupäeval saime selle keskmiseks kuluks koos 17,4 kWh/100 km. Loomulikult sõltub tulemus ilmast, rehvidest ja sõidutingimustest, kuid näitab siiski, et suur ja võimas nelikveoline elektriauto ei pea tingimata olema janune.

Subaru puhul tuleb arvestada kõrgema kliirensi, nelikveo ja maastikusuutlikkusega. Need võivad tähendada suuremat energiakulu, kuid on ka põhjused, mille pärast seda autot üldse osta.



# Mugav, aga kallima auto kohta liiga lärmakas

Üks E-Outbacki märgatavamaid puudusi on teemüra. Eriti kahekümnetolliste ratastega kostab rehvimüra salongi rohkem, kui umbes 50 000 eurot maksvalt autolt ootaks.

Sarnane tähelepanek jäi meelde ka Subaru Solterrast. Võrdluseks oli Toyota RAV4 puhul rohkem kuulda tuulemüra, E-Outbackis tuleb häiriv heli pigem rataste ja teepinna poolt. Kaks autot võivad detsibellide poolest olla üsna sarnased, kuid müra iseloom mõjutab sõidumugavust märgatavalt.

Samas on E-Outbacki juhitavus Solterrast meeldivam. Kui Solterra jättis kohati mulje, nagu juhiksid videomängus üsna jäika kuubikukujulist autot, siis E-Outback tundub loomulikum. Roolist saab paremini aru, kuhu auto liigub ja kuidas see erinevates olukordades käitub. Ka kruusateel on auto reaktsioonid hästi tajutavad.

Juhiiste on mugav ja üldine sõidutunnetus meeldiv. Selles osas on Subaru suutnud E-Outbackile rohkem oma iseloomu anda.



# Nelikvedu on enamat kui lihtsalt müügiargument

E-Outbacki 211 mm kliirens ja elektriline nelikvedu annavad autole võimekuse, mida kõigil elektrilistel linnamaasturitel pole. Nelikvedu liigutab autot veenvalt edasi ning jõudu on lihtne doseerida ka kehvemal pinnasel.

Subaru X-Mode on huvitav lisa. Eriti praktiline on selle väga aeglase liikumise funktsioon, mis võimaldab autol hoida näiteks paari kilomeetri tunnist kiirust. Juht ei pea pidevalt gaasi ja piduriga mängima ning saab keskenduda õige sõidutrajektoori valimisele.

Päris raskesse maastikku ma autot viima ei hakanud, kuid kruusateel jättis see kindla mulje.

Üks üllatus ootas hoopis kapoti all. Ilmselt oli keegi enne mind autoga usinalt kruusateel sõitnud, sest ühe amortisaatori ülemise kinnituse piirkonda oli paiskunud muda.

See oli minu senise autokogemuse jooksul esmakordne nähtus. Tavaliselt on see piirkond sedavõrd suletud, et sinna ei tohiks teelt märkimisväärses koguses pori sattuda. See ei tähenda tingimata konstruktsiooniviga, kuid on kummaline tähelepanek just autol, mille üks peamisi müügiargumente on maastikuvõimekus.



## Praktiline, aga mõned Subaru head ideed on kadunud

E-Outbacki pakiruum on suur ja praktiline. Ka tagaistmel jagub ruumi mõnusalt ning esmapilgul tundub see igati paljulubav pereauto.

Paraku ei avane tagauksed kaugeltki nii laialt kui mõnel varasemal Subarul, mille uksed avanesid praktiliselt 90 kraadi. See on oluline näiteks imiku turvatooli autosse ja sealt välja tõstmisel. Tagaistmel võib küll palju ruumi olla, kuid ligipääs pole alati sama mugav.

Üllataval kombel puudub E-Outbackil ka tavapärane kõrvalistuja ees asuv kindalaegas. See pole küll suur puudus, kuid praktilisusele rõhuva auto puhul on kummaline, et puudub üks kõige tavalisemaid panipaiku. Kindalaegas on mugav koht dokumentide, kasutusjuhendi ja muu väiksema kraami hoidmiseks. Eriti veider tundub sellest loobumine autos, mille salongis ruumipuudust just ei paista olevat.




Kahju on ka Subaru ühest varasemast nutikast lahendusest. Mitmel vanemal mudelil sai katuse pikisuunalised reelingud lihtsa liigutusega põiktaladeks ümber tõsta. Kui oli vaja kanuud, katuseboksi või muud varustust vedada, ei pidanud eraldi talasid ostma.

E-Outbackil seda võimalust enam pole. Varasema Subaru omaniku jaoks, kes on harjunud kanuud ilma lisavarustuseta vedama, tähendab see potentsiaalselt mitmesaja euro suurust lisakulu.

Arvestades, et E-Outback on suunatud just looduses liikujatele, on sellisest lihtsast ja praktilisest lahendusest loobumine üllatav.

Ka elektrilise tagaluugi kasutusloogika tekitab küsimusi. Sellel on kaks nuppu, millest üks sulgeb luugi ja teine peaks luugi sulgema ning auto lukustama. Millistel tingimustel teine nupp töötab, jäi aga mõistatuseks.

Isegi Subaru esindaja ei suutnud täpselt selgitada, millist vihmatantsu tuleb teha, et sulgemise ja lukustamise nupp iga kord toimiks. Kui nii lihtsa funktsiooni kasutamine nõuab katsetamist, on midagi kasutusloogikas valesti.



E-Outback selle asemel et juhendada käsib lugeda manuaali.

## Toyota kasutusloogika ja vananenud multimeedia

E-Outbacki multimeediasüsteem mõjub mõnevõrra iganenult. Eriti arusaamatu on autotootjate järjekindel soov pakkuda oma navigatsioonirakendusi olukorras, kus need ei suuda leida isegi üsna tavalisi sihtkohti.

Autogaala proovisõidupäeval proovisime mitme auto navigatsioonist leida Stalla autopesulat. See osutus üllatavalt keeruliseks ülesandeks ning ka E-Outback ei saanud sellega hakkama.

Tekib küsimus, milleks sellist navigatsiooni üldse pakkuda, kui juht peab lõpuks ikkagi Waze'i kasutama. Autod on internetiga ühendatud, kuid nende sihtkohtade otsing võib olla märksa kehvem kui telefonis.

Võib vaid oletada, et autotootjatel on oma navigatsioonilahenduste kasutamiseks ärilised või tehnilised põhjused. Kasutaja jaoks pole sellel suurt tähtsust. Navigatsiooni peamine ülesanne on sihtkoht üles leida.

Sarnane kummaline loogika avaldub püsikiirusehoidjas. Roolil on palju nuppe ning püsikiiruse seadmiseks tuleb süsteem esmalt eraldi sisse lülitada. Kui vajutada

kohe kiiruse määramise nuppu, soovitab auto kasutusjuhendit lugeda.

Tegelikult võiks auto lihtsalt öelda, et esmalt tuleb püsikiirusehoidja aktiveerida.

Püsikiirusehoidja ise töötab täiesti korralikult. Probleem pole selle toimimises, vaid juhtnuppude loogikas. Sellega harjub, kuid intuitiivseks seda nimetada ei saa.



E-Outbacki luugi nupud on selged kuid keegi ei oska seletada kuidas need päris täpselt töötavad.

E-Outback piiksub ja annab hoiatusi samuti üsna usinalt. Õnneks on näiteks liiklusmärkide tuvastamise väljalülitamine lihtne ning sellega kaob suur osa häirivatest hoiatustest.

See pole ainult Subaru probleem. Tänapäevaste autode kiirusehoiatused ei arvesta alati piisavalt spidomeetri näidu, tegeliku GPS-kiiruse ja liiklusmärkide tuvastamise erinevustega. Nii võib auto juhti korrale kutsuda ka olukorras, kus tegelik kiirus ei pruugi piirangut ületada.

Oleks mõistlik, kui juht saaks hoiatuste käivitumise piiri või väikest tolerantsi ise seadistada. Euroopa Liidu nõuded piiravad tootjate valikuid, kuid hoiatused võiksid siiski olla täpsemad ja vähem häirivad.



Suurem velg tarbib umbes 10% rohkem elektrit.

## Varustus ja hind. Kallim pole tingimata parem

Subaru E-Outbacki Eesti hinnad algavad 47 900 eurost. Business maksab 50 400, Touring 51 400 ja Touring+ 53 900 eurot.

Huvitav on see, et kallim varustus ei pruugi tähendada paremat autot.

Business kasutab 18-tolliseid velgi ning selle ametlik WLTP sõiduulatus on 526 kilomeetrit. Touring saab 20-tollised veljed, kuid sõiduulatus väheneb 485 kilomeetrini.

Seega maksad suuremate rataste eest rohkem, saad väiksema sõiduulatuse ning minu kogemuse põhjal ka rohkem rehvimüra. Vähemalt praktilisust hindavale ostjale pole see kuigi ahvatlev tehing.

Veel kummalisem on elektrivarustuse loogika. 220-voldine ja kuni 1500-vatine pistikupesa on ainult kõige kallimal Touring+ versioonil. Sellega kaasnevad ka panoraamkatus ja suuremad veljed, mida looduses liikuja ei pruugi üldse soovida.

Samuti ei saa E-Outbacki laadimispesa kaudu kasutada väliste seadmete toitmiseks ehk puudub selline V2L-lahendus, mida mõned teised elektriautod pakuvad. Matkajale, kes soovib metsas elektriseadmeid kasutada, oleks see väga

praktiline võimalus.




## Laadimine ja tegelik sõiduulatus

E-Outbacki 74,7 kWh aku ja kuni 150 kW kiirlaadimisvõimsus ei eristu tänapäevaste elektriautode seas millegi erakordsega. Laadimine vastab üldjoontes sellele, mida tehnilised andmed lubavad.

Nagu enamiku elektriautode puhul, on ka Subaru omamine kõige mõistlikum siis, kui saad seda kodus laadida. Nii on kasutamine mugavam ja üldjuhul odavam kui pidevalt avalikele kiirlaadijatele toetudes.

Minu proovisõidul jäi energiakulu 19 ja 21 kWh vahele saja kilomeetri kohta. Sellise kuluga võiks praktiliseks sõiduulatuseks arvestada umbes 300 kuni 400 kilomeetrit ühe laadimisega. Väiksemate velgede ja soodsama ilmaga võib tulemus olla parem.

Ümber Eesti kulgevat pikka proovisõitu seekord teha ei õnnestunud. Seetõttu ei saa ma anda lõplikku hinnangut ei pikamaasõidu energiakulule ega sellele, kuidas juhiabid mitmesaja kilomeetri jooksul käituvad.



## Kellele E-Outback sobib?

Subaru E-Outback on kokkuvõttes hea auto, mida julgen soovitada. Selle tugevused on mugav juhiiste, loomulik juhitavus, praktiline kere, võimas elektriline nelikvedu ja kõrge kliirens.

Eriti hästi sobib see inimesele, kes liigub aastaringselt kehvematel teedel, veab matkavarustust või vajab päriselt maastikuvõimekamat autot.

Samas tuleb umbes 50 000 euro eest leppida märgatava rehvimüra, üsna suure energiakulu ja mõnevõrra vananenud multimeediasüsteemiga. Lisaks on kaduma läinud mõned varasemate Subarute lihtsad, kuid nutikad praktilised lahendused.

Turul leidub kaasaegsemaid, vaiksemaid ja ökonoomsemaid elektriautosid, mis võivad tavaliseks igapäevasõiduks olla mõistlikumad.

Kui aga vajad kõrget kliirensit, korralikku nelikvedu ja ligi 380 hobujõudu ning sulle sobib umbes 300 kuni 400 kilomeetri pikkune sõiduulatus ühe laadimisega, on E-Outback täiesti arvestatav valik.

**E-Outbacki väärtus kasvab koos teeolude halvenemisega. Asfaldil pole selle eelised alati nii veenvad, kuid seal, kus tavalise elektriauto võimekus hakkab otsa saama, võib Subaru alles oma tugevusi näitama**

**hakata.**

- Testid
- Sõidukid

Pilt

