



Subaru Legacy (2003 - 2009)

Onbekend maakt onbemind

Autotest | Eigenaren van Apple-computers laten graag weten dat hun computer eenvoudiger en sneller werkt dan de rest. Mensen met een ligfiets gaan schijnbaar moeiteloos bij tegenwind hele groepen andere fietsers voorbij. Vegetariërs zeggen gezonder voor zichzelf en beter voor het milieu te zijn. Toch heeft Apple een marktaandeel van nog geen 10%, is een ligfiets een zeldzaamheid en moet de vegetariër goed zoeken naar een gepaste maaltijd in menig restaurant. Ook Subaru hoort thuis in dit rijtje van schijnbaar superieure, maar tegelijkertijd ondergewaardeerde producten. Met de geheel nieuwe Legacy heeft Subaru alles in huis om in dat laatste verandering te brengen.

De vorige generatie Legacy, had alle sterke punten van een Subaru. De belangrijkste daarvan zijn een onovertroffen veiligheid dankzij vierwielaandrijving en een zeldzame betrouwbaarheid. Dit laatste blijkt uit vele onderzoeken, waaronder dat van Autozine zelf (zie het kopje "enquête" bovenaan iedere pagina). De vorige generatie Legacy kende ook een nadeel dat alle Subaru's deelden: een uitstraling die even boeiend was als dat van een pak blanke vla. De nieuwe generatie modellen brengt daar gelukkig verandering in. De laatste generatie Impreza ziet er beter uit dan ooit en de nieuwe Legacy is zelfs het mooiste model dat het merk nu in huis heeft.



Vormgeving

Alhoewel de Legacy nog steeds geen sterke persoonlijkheid heeft, is het niet langer een onopvallende auto. De koets is strak gelijnd, waarbij vooral de neus slank en modern is. Het zijaanzicht is chique en elegant, waarmee de Legacy niet misstaat op een directieparkeerplaats. Bij het ontwerp van de achterkant lijkt de inspiratie op te zijn. Alhoewel ook de achterzijde keurig is verzorgd, mist daar de flair van

de rest van de auto.

Ook de vormgeving van het interieur is een grote stap vooruit voor Subaru. Voorheen gaf een Subaru-interieur het gevoel dat een groep onafhankelijke ontwerpers allerlei fraaie onderdelen had ontworpen, die eenmaal samengebracht in het interieur geen geheel vormden. Dat is bij deze nieuwe Legacy wel anders. Het interieur is modern, vormt één geheel en past bovendien goed bij het exterieur. Tussen het overwegend zwarte kunststof zorgt een zilvergrijze middenconsole voor de nodige afwisseling. In deze middenconsole is de bediening van het klimaatcontrolesysteem en het standaard gemonteerde (verdienstelijke) audiosysteem te vinden.

Boordcomputer

Omdat ook techniek belangrijk is bij Subaru, is de combinatie van het DVD-gebaseerde navigatiesysteem met de wel zeer uitgebreide boordcomputer een waar hoogstandje. De menu's zijn even mooi als duidelijk, waarmee het systeem zonder raadplegen van een instructieboekje door een ieder direct is te gebruiken. Het navigatiesysteem valt op door gedetailleerde kaarten waarop met symbolen parken, golfterreinen, industrieterreinen en wat dies meer zij duidelijk worden aangegeven. De Nederlandse instructies worden uitgesproken door een damesstem die de bestuurder met bijna moederlijke zorg en intonatie toespreekt. "Er komt een afslag aan". Aan duidelijkheid en vriendelijkheid laat dit (optionele) systeem niets te wensen over.

De boordcomputer is al even uitgebreid en geeft ook informatie over de technische staat van de auto. Het brandstofverbruik kan worden weergegeven over zelf ingegeven trajecten, in lijsten en met gemiddelden. Dit is een prima hulp om het brandstofverbruik te beperken. Erg leuk zijn de extra meters; op het kleurenscherm kunnen desgewenst drie extra meters verschijnen als uitbreiding op de klokken achter het stuurwiel. De drie meters geven de accuspanning, het huidige verbruik en de acceleratie weer. Deze laatste meter is in eerste instantie erg uitdagend, maar blijkt geen G-krachten maar slechts de stand van het gaspedaal weer te geven.

Boxermotor

Dat gaspedaal is zoals gebruikelijk bij Subaru gekoppeld aan een boxermotor. Een dergelijke motor presteert niet beter dan een conventionele motor, maar biedt wel belangrijke voordelen voor het weggedrag en het onderhoud. Een boxermotor is door de bouw laag en breed, waardoor het zwaartepunt van de auto lager komt te liggen met alle bijkomende voordelen voor het weggedrag (hier over later meer). Daarbij is een boxermotor eenvoudiger van opzet, wat zich vertaalt in lagere onderhoudskosten.

Op dit moment is de Legacy leverbaar met een 2.0 of 2.5 liter benzinemotor. Desgevraagd laat een woordvoerder van Subaru weten dat op de middellange termijn een dieselmotor wordt verwacht, de eerste voor Subaru. De testauto is voorzien van de 2.0 liter viercilinder benzinemotor en blinkt uit door rust. Bij een constante snelheid op een provinciale weg, draait de motor minder dan 2.000 toeren per minuut! Op de snelweg komt de toerenteller nauwelijks boven de 3.000 tpm.

Doordat de motor bij gemiddeld gebruik weinig toeren maakt, heeft de bestuurder het gevoel over een enorme reserve te beschikken. Dat wordt in zekere zin bevestigd op de snelweg, waarbij het zaak is goed op de snelheidsmeter te letten. Juist omdat de motor zo rustig is, wordt de snelheidslimiet ongemerkt overschreden.

Wanneer echter om een flinke acceleratie wordt gevraagd, is merkbaar dat dit de lichtst gemotoriseerde Legacy is. Alleen door terug te schakelen en het gaspedaal ver in te drukken, weet de Legacy voldoende vaart te maken om bijvoorbeeld veilig in te halen op een tweebaans weg. Vanuit stilstand is de auto juist wel vlot weg en vormt een stoplichtsprintje geen probleem. Uiteindelijk geeft de testauto het gevoel dat de 2.5-liter versie beter zal presteren, maar de 2.0-variant bij normaal gebruik niet tekort schiet. Bovendien zijn de rust en het gunstige verbruik van deze lichtste motor ook veel waard.

All Wheel Drive

Het gunstige verbruik is opmerkelijk, want zoals iedere Subaru is ook deze Legacy voorzien van vierwielaandrijving. Een dergelijk systeem heeft extra bewegende delen die als vanzelf extra brandstof vragen. Het voordeel van vierwielaandrijving (Subaru spreekt zelf liever van "all wheel drive" om de vergelijking met terreinauto's te vermijden), is een sublieme wegligging. Dat komt naar voren in een standaard-bocht nabij de redactie, waar de Legacy zelfs een hogere snelheid weet te halen dan de beruchte Impreza WRX! Dat komt omdat de Legacy groter en breder is. In tegenstelling tot veel andere auto's van dit formaat, reageert de Legacy echter niet massief en traag, maar juist wendbaar en alert.

Snel bochtenwerk mag niet meer zijn dan spelen, in extreme situaties kan een bovengemiddeld goede wegligging van onschatbare waarde zijn. Terwijl andere fabrikanten vooral aandacht besteden aan de crashbestendigheid van een auto, legt Subaru zich er op toe een crash te voorkomen. Dankzij "all wheel drive" zal een Subaru zich uit veel situaties weten te redden waar menig andere auto op de airbags en kreukelzone is aangewezen. Reden genoeg om eens kennis te maken met zo'n "vreemde" Subaru?



Conclusie

De Subaru Legacy is een schoolvoorbeeld van een goede auto. Dit is misschien geen statussymbool of pretmachine, maar als het gaat om functionaliteit, comfort, ruimte (ook achterin!) en vormgeving scoort de nieuwe Legacy steeds een dikke voldoende. Op het gebied van veiligheid en betrouwbaarheid heeft Subaru zich keer-op-keer bewezen een absolute topositie in te nemen. Onbekend maakt onbemind, maar met dit testverslag is de Legacy bij de lezer nu bekend. Een proefrit maakt de Legacy vast "bemind"■



Specificaties

Subaru Legacy (2003 - 2009) 2.0R Exclusive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	467 x 173 x 143 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.340 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	433 l
Bandenmaat	215/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 6000 tpm
Koppel	196 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,5 sec.
Topsnelheid	209 km/u
Verbruik gemiddeld	8,6 l / 100 km
Verbruik stad	11,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	202 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.795,-
Prijs instapmodel	€ 31.795,-