



## Subaru Trezia

### Onderscheidend vermogen

Autotest | Iedere Subaru onderscheidt zich op dezelfde punten van andere auto's. Een Subaru heeft een zogenaamde "boxermotor" onder de motorkap. De kracht van die motor wordt niet op twee, maar op alle vier de wielen overgebracht. Nu introduceert Subaru echter een model zonder boxermotor of vierwielaandrijving. Bovendien lijkt de Subaru Trezia verdacht veel op soortgelijke auto's van andere merken. Hoe weet Subaru's nieuwste model zich te onderscheiden?

Als er enige gelijkenis is tussen de Subaru Trezia en Toyota Verso-S dan is dat geen toeval. Beide merken hebben hun kleine MPV (multi purpose vehicle) namelijk samen ontworpen. Eén en dezelfde auto wordt nu onder twee namen verkocht, maar in feite is het enige verschil het logo op de motorkap en het stuurwiel.

### Diesel

Voor de Nederlandse markt zijn er echter meer verschillen dan de badge. Toyota voert geen "Verso-S diesel", terwijl Subaru diezelfde auto wel met een dieselmotor aanbiedt. Dat is bijzonder, want kleine ruimteauto's zijn niet of nauwelijks leverbaar met een dieselmotor. Zoals later echter zou blijken, rijdt de Trezia zo goed dat dit ruimtewonder zich ook als leaseauto leent.

De Trezia beschikt niet over de voor Subaru zo kenmerkende boxermotor. De meer traditionele motor is echter wel zo laag mogelijk in de auto

geplaatst om, net als bij een boxermotor, een laag zwaartepunt te creëren. Dat komt de rijeigenschappen, en daarmee de veiligheid, ten goede.



De dieselmotor heeft een inhoud van 1.4 liter en is goed voor 90 pk / 205 Nm. De zelfontbrander doet z'n

werk bepaald niet onhoorbaar, maar gezien de prijsklasse is het geluidsniveau heel acceptabel. De prestaties zijn zelfs meer dan acceptabel: de Trezia diesel is een ronduit vlotte auto! Ongeacht de snelheid heeft de dieselmotor altijd een aangename reserve paraat, waarbij de krachtbron altijd vlot reageert op commando's.

## MMT

De testauto is voorzien van een zogenaamde "MMT" (Multi-mode Manual Transmission) versnellingsbak. Dit is technisch gezien geen automaat, maar een gewone versnellingsbak die wordt bediend door een robot. Dat geeft minder verliezen en vraagt eenvoudigere techniek dan bij een traditionele automaat, wat de Subaru zuiniger én voordeliger maakt.



Helaas verstaat de robot het werk niet goed. De computer laat de auto te lang in een te lage versnelling rijden. Zo kan probleemloos 100 km/u worden gereden in de zesde versnelling, maar de computer kiest stevast voor het vijfde verzet. Daardoor is het toerental onnodig hoog, wat de rust en het verbruik niet ten goede komt.

Gelukkig kan de bestuurder zelf schakelen met hendels achter het stuurwiel en daarmee is het "timing"-probleem opgelost. Helaas heeft MMT dan de onhebbelijkheid om bij zeer lage snelheden ongevroegd terug te schakelen van de tweede naar de eerste versnelling. De auto houdt dan enorm in, alsof

er op de rem wordt getrapt! Wellicht kan een software-update hier een oplossing bieden?



De Trezia MMT biedt geen brandstofbesparende technieken als een stop/start-systeem of herwinning van energie bij remmen of uitrollen. Desondanks is het verbruik in de praktijk zeer laag. De boordcomputer meldde na enkele dagen rijden een gemiddeld verbruik van 4.4 liter per 100 km. Dat is tot het laatste decimaal achter de komma gelijk aan de belofte van Subaru!



## Weggedrag

Het weggedrag van de Trezia is, net als bij de evenknie van Toyota, sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering. Dit is mede waarom voor deze rijtest een auto met dieselmotor is gekozen. De dieselmotor brengt extra gewicht op de voorwielen en dat maakt

de auto merkbaar stabiel. Het gewicht zorgt niet voor een penduleffect of een sterke neiging rechtop te rijden bij het te snel insturen van een bocht.

Alhoewel het weggedrag in absolute zin goed is, is de besturing storend licht en gevoelloos. Toch geeft de Trezia met dieselmotor in de dagelijkse praktijk een groter gevoel van vertrouwen dan de variant met benzinemotor.

## Ruimte

Volgens de ontwerpers is voor de lichte besturing gekozen omdat de Trezia is bedoeld als praktische, alledaagse auto die zich vooral niet mag opdringen. In plaats daarvan stonden praktische mogelijkheden voorop en op dat vlak scoort de Trezia hoge ogen.



Voorin biedt de compacte MPV volop hoofd- en beenruimte. Daarbij is het interieur rijkelijk voorzien van bakjes, vakjes, oogjes en een tweedelig dashboardkastje. Subaru voorziet in een geïntegreerd audiosysteem, maar zowel de mogelijkheden als de klank ervan zijn matig (geen Bluetooth, wollig geluid).

Dankzij de hoge daklijn, biedt de Trezia ook achterin volop ruimte. Zelfs met twee lange volwassenen voorin, blijft er voldoende ruimte achterin over voor nog eens twee volwassenen.

De ruimte op de achterbank gaat niet ten koste van de kofferruimte, ook die is prima. Heel handig is de flexibele laadvloer, die afhankelijk van de situatie kan

worden verhoogd of verlaagd. In de hoge stand is er geen tildrempel, maar iets minder laadruimte. Met de laadvloer in de laagste stand heeft de Trezia wel een tildrempel, maar biedt de auto maximale ruimte.



## Conclusie

De meeste Subaru's onderscheiden zich door eigenzinnige technieken zoals een boxermotor en vierwielaandrijving. De Subaru Trezia is echter ontwikkeld in samenwerking met Toyota en beschikt daarom niet over de kenmerkende Subaru-techniek. Dat is voor een ruimteauto ook van minder belang; het gaat om praktische mogelijkheden en die biedt de Trezia volop.

Alhoewel de Toyota Verso-S en Subaru Trezia technisch gelijk zijn, is alleen de Subaru in Nederland leverbaar met een dieselmotor. Daarmee is de Trezia zelfs uniek in z'n klasse, want er zijn geen andere kleine MPV's met dieselmotor en automaat. Die combinatie is in de praktijk bovendien vlot en zo zuinig als de fabrikant belooft. ■





# Specificaties

## Subaru Trezia 1.4D Luxury MMT

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	400 x 170 x 160 cm
Wielbasis	255 cm
Gewicht	1.115 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	42 l
Bagageruimte	429/1388 l
Bandenmaat	185/60R16

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1364 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	90 pk @ 3800 tpm
Koppel	205 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	4,4 l / 100 km
Verbruik stad	5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	115 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 26.275,-
Prijs instapmodel	€ 17.775,-