



Jan Westerhof
1 augustus 2008

© Rijtesten.nl

Vreemde fratsen

De brochures van de Peugeot 405 en de Subaru Legacy zie ik nog op de eikenhouten keukentafel verspreid liggen. Het was duidelijk: één van deze auto's zou binnenkort ons uitzicht vormen. In mijn ogen moest de Fransman het worden en gelukkig was mijn vader het met mij eens, hoewel mijn invloed verwaarloosbaar zal zijn geweest. Peugeot was namelijk een bekend en veel gezien merk en Subaru kende ik alleen vanwege vreemde fratsen als de surrealistische XT Turbo en de standaard vierwielaandrijving: AWD. Vaag herinnerde ik mij wel een test uit een vergeeld autoblad van een Subaru 1800 4WD Swingback. Een benaming die in het thuisland Japan ook nog eens gepaard ging van de naam 'Leone': het intrigeerde en fascineerde mij wel, maar Peugeot was in mijn beleving een veel beter merk. Kinderlijke logica, want in de loop der tijd begon het mij te spijten dat mijn vader anderhalf jaar eerder niet gekozen had voor dat aparte Japanse merk met boxermotoren en AWD.



Subaru Legacy Touring Wagon 2.0D Luxury AWD

Vooral toen de media melding maakten van een wel heel bijzondere auto, was het hek van de dam: de Subaru Impreza GT Turbo. Enorme prestaties in combinatie met de lage prijs van de auto, lovende recensies in de pers: simpelweg een rallyauto voor de openbare weg. De auto bereikte al heel snel een cultstatus en wat was het mooi geweest als de auto die ons vervoerde ook van die opvallende Japanse fabrikant was geweest. Dan had het eigenzinnige charisma van de GT Turbo ook een beetje op onze Legacy afgestraald. Dat eigenzinnige van de AWD, de boxermotoren en de stijlloze portieren, is sinds kort aangevuld met een eigenzinnige dieselmotor: een dieselmotor met de cilinderopstelling van een boxermotor.



© Rijtesten.nl

Laagranke bouw

Als mijn vader die Legacy indertijd had gekocht en telkens zou hebben ingeruild op de



Subaru Legacy Touring Wagon 2.0D Luxury AV

nieuwe generatie, dan hadden we inmiddels in onze vierde Legacy gereden. Bij die vier auto's zouden we een duidelijke modeevolutie van ons zojuist ingeruilde model hebben kunnen ontwaren en toch het gevoel hebben gehad een nieuw model te hebben gekocht. De Legacy heeft een herkenbare ontwerptaal, die duidelijk het beeld van de auto bepaalt en die bij ieder model fraaier lijkt te worden. De sedan heeft dat herkenbare minder dan de Touring Wagon – zoals Subaru de Legacy als stationcar noemt – en hij is eigenlijk ook steeds de mooiere van de twee carrosserievarianten geweest.

Ook bij de vierde en huidige generatie is de Touring Wagon wederom de mooiere. Hij ziet er heel fraai en gelikt uit met zijn lange lijnen en laagranke bouw. Bij Subaru kennen ze geen portierstijlen en dat zorgt ervoor dat de raampartij volledig zwart is: de deurstijlen die bij andere fabrikanten in de carrosseriekleur gespoten zijn, missen immers bij Subaru. Hierdoor krijgt de Touring Wagon een gestrekt en krachtig uiterlijk. Esthetische capaciteiten die haast on-Japans zijn.

In de details van het exterieur blijft de Subaru overeind staan als fraaie stationcar, maar een aantal elementen zijn vrij storend. Vooral de voorzijde is met zijn forse open grille en luchtinlaat op de motorkap smaakgevoelig. Aan de luchtinlaat is weliswaar technisch gezien niet te ontkomen – voor de koeling is alleen plaats op het motorblok, vanwege de plaatsing van de dieselmotor – en het heeft ook wel iets dat bij Subaru past: een knipoog naar de Impreza's WRC. De achterzijde is ook iets teveel een samenspel van verschillende elementen. De achterlichten zijn mooi en passen goed in het ontwerp, maar het achteruitrijdlicht en de mistlamp hangen er wat hopeloos tussen: dat had bij de facelift in 2006 wellicht eleganter kunnen worden opgelost. Het zijn een paar valse noten, maar de Touring Wagon is eigenlijk zo fraai dat ze direct in het oog springen. In die fraaie en krachtige uitstraling passen de dakspoiler en de uitlaten aan beide zijden perfect: die uitlaatmonden zijn weliswaar nep, maar ze geven de Legacy de juiste looks. Kort gezegd is de Legacy simpelweg een hele fraaie en potent ogende stationcar.



© Rijtesten.nl

Details

Trek een van de lichte stijlloze portieren open en de eerste indruk van het interieur is een goede. Zo op het oog heeft de Legacy een mooi gevormd interieur dat haast een Duitse opgeruimdheid en een Scandinavisch design kent. De bovenzijde van het dashboard bestaat uit zacht aanvoelend en mooi materiaal, evenals de rest van het interieur. De afwerking is na de facelift in 2006 meer zoals we dat hier in Europa graag zien, maar zet er bijvoorbeeld een Europeaan naast en je weet direct wat het verschil is. Wederom zijn het namelijk de details die afbreuk doen aan het geheel. Zo lijken ze in Japan sinds decennia vast te houden aan dezelfde knoppen voor de ruitbediening, de spiegels en die portiersloten die nog altijd een rood streepje kennen. Bedieningsknoppen die ooit zonder enige vorm van fantasie en gevoel ontworpen zijn, maar die Japanse automerken nog steeds zonder enige gÃne gebruiken. Ook het niet recht sluitende dashboardkastje en het rondom het stuurwiel zichtbare



isolatiemateriaal en onafgewerkte plastic ziet de consument liever niet.

Wel fantastisch is de zitpositie. De bestuurder vindt snel een fijne positie en zit daarbij op lekkere stoelen en bestuurt de auto via een mooi gevormd en heerlijk aangrijpend stuurwiel, dat helaas niet voorzien was van audiobediening. In deze klasse zijn er weinig auto's waarin je een dergelijk fijne controlepositie over de auto zo gemakkelijk en ideaal vindt. "Echt een lekkere auto"; denk je bij het plaatsnemen en instellen en het is dan ook een tegenvaller als je geconfronteerd wordt met de krappe ruimte. De bestuurder zit gauw met zijn knie tegen de handremhendel en het dashboard en ook achterin is het ruimteaanbod niet overdadig. Sowieso hebben de achterpassagiers een aparte zitpositie, aangezien hun blikveld voor een groot deel weggenomen wordt door de raamstijl. Gelukkig is het ruimteaanbod in de kofferbak wel riant: een paar flinke dozen met hardhout was geen enkel probleem zonder de bank plat te leggen. En dan was er een detail, dat uitblonk door geniale eenvoud. De kofferbakbodem "die toegang verschaft tot een extra laadruimte - kan met een hanger aan de dakstijl worden gehangen: zeer pragmatisch, hoewel er inmiddels bij de concurrentie hier en daar al gebruik wordt gemaakt van gasveren.



© Rijtesten.nl

Strak

De vierwielaandrijving van Subaru is een mooi verkoopargument voor het trekken van caravans of andere vrijetijdsuitspattingen, waarbij op losse ondergrond wordt gereden. Dat propageerde Subaru althans in de filmfragmenten op de video's en DVD's die ze vroeger in plaats van brochures uitgaven. Daarnaast zorgt het AWD-systeem voor extra veiligheid op de weg: bij sneeuw of bij nat wegdek. Ontegenzeggelijk waar, maar het AWD-systeem heeft ook invloed op de rijbeleving. Met vierwielaandrijving kunnen bochten en snelwegafritten nominaal gezien met een bovengemiddeld hoge snelheid worden genomen. Dat is bij voorwielaangedreven auto's moeilijker vanwege onderstuur, terwijl het bij achterwielaandrijvers eerder te maken heeft met het trekkende gevoel dat in bochten optreedt: opwindend voor de liefhebber, maar bij vierwielaandrijving gaat het zonder drama en heel eenvoudig. Een systeem dat dus de stabiliteit en veiligheid verhoogt, maar een stuk rijgevoel wegneemt.



Dat rijgevoel zit wel in de wegligging en de besturing. Voor je gevoel is de Legacy iets te sterk bekrachtigd, maar er blijft ruim voldoende weerstand en gevoel in de besturing zitten. De wegligging is door de AWD zeer stabiel en koersvast. De auto heeft door de extra lage plaatsing van de motor een laag zwaartepunt en dat voorkomt overhellen en komt de koersvastheid ten goede. De Legacy heeft gewoon een hele fijne en dynamische wegligging met een duidelijk sportieve tint. Dat merk je vooral in steden, waar de auto vrij hard afgeveerd en gedempt blijkt te zijn. Het woord "strak"™ karakteriseert het weggedrag van de Legacy het beste: wellicht komt dat ook goeddeels op het conto van de gemonteerde 17 inch Bridgestone Potenza™s.

De eerste dieselmotor die Subaru aanbiedt is een heerlijke motor, die bij tijd en wijle het karakter van een flinke benzinemotor heeft. Bij het koude starten gaat er een siddering door de auto, waaraan de boxertechniek schuld heeft, maar als hij warm is valt de trillingsarme, rustige en stille loopcultuur op. In het interieur treden nauwelijks dieselgeluiden door en als je wat hoort dan is het de turbo of bij hoger in de toeren doortrekken de bekende boxerroffel. Hoog in de toeren blijft de Subaru doorgaan alsof je in een benzinemotor rijdt: van een korte powerband is geen sprake en het enige waar wat koppel mist is in het onderste toereengebied. Daar mist koppel om schakellui te rijden en je moet als het ware schakelen alsof je een benzineauto bestuurt. De versnellingsbak schakelt prima, maar af en toe net niet helemaal trefzeker. Dat de Legacy Boxer Diesel een vijfversnellingsbak heeft ervaar je psychologisch als een nadeel, maar in de praktijk merk je het niet. Bij 120 km/h draait de motor fractioneel meer toeren dan de concurrentie en toch is de auto zuinig en opvallend stil. Een zesbak schijnt onderweg te zijn, maar je mist hem niet. Wel een gemis is het ontbreken van de mogelijkheid om een automatische transmissie aan de diesel te koppelen: daar is in dit marktsegment toch wel vraag naar.

Tijdens een snelle rit op de AutoBahn accelereerde de Legacy tot 180 km/h opvallend goed en bleef hij bijzonder stil. Motorgeluid is ook dan eigenlijk niet herkenbaar aanwezig, maar het windgeruis dat aan de stijlloze portieren te wijten is begint wel op te vallen bij dergelijke snelheden. Bij het accelereren op hoge snelheden maakte de



Subaru Legacy Touring Wagon 2.0D Luxury AV

Legacy grote indruk en ondanks deze brandstofverslindende hogesnelheidskilometers bleek de Legacy opvallend zuinig te zijn geweest: 1:16.2 mag met recht zuinig genoemd worden als je naar de prestaties kijkt. Tijdens het aftanken gaf de boordcomputer een comfortabele 1240 km grote actieradius aan: de wintersport is op Ã©Ã©n tank te halen en met het AWD-systeem is de Legacy een ideale auto voor de Alpinistische omstandigheden. Actieve veiligheid door het AWD-systeem en door de opvallend goed vertragende remmen.



© Rijtesten.nl

Verrassing

Tijdens de testperiode ontpopte de Legacy zich als een verrassing. Het is geen veilige en vanzelfsprekende keuze in de middenklasse, maar de dieselmotor weet te overtuigen met zijn 350 Nm en zijn souplesse. Onderin kent de Legacy een lichte AnfahrtschwÃ¤che - een woord dat moeilijk te vertalen is - en de trillingen bij het op



Subaru Legacy Touring Wagon 2.0D Luxury AV

temperatuur komen zijn de enige lancunes van de motor. Eerder een benzineachtig karakter, maar met een dieselachtig laag verbruik. De motor past goed bij het strakke rijgedrag van de Legacy. De stuurinrichting en de wegligging zijn behoorlijk sportief, hoewel het AWD-systeem een gedeelte van het actieve rijgevoel wegneemt. Dat de zitpositie voor de bestuurder ook nog eens bijna perfect is zorgt ervoor dat de Legacy absoluut een rijdersauto is.

Aan de andere kant kent de Legacy ook een paar zwaktes. Vooral het interieur stelt hier en daar teleur. De ruimte is echt aan de matige kant: de achterpassagiers voelen zich soms opgesloten. De afwerking is nog niet zoals wij dat in Europa verwachten, maar de Legacy gaat met het interieurdesign en de gebruikte materialen wel de juiste richting uit. Daarbij vraagt Subaru voor de Legacy best een behoorlijk forse prijs: vanaf 37 mille rijd je pas in een Legacy Touring Wagon met dieselmotor. Een gedeelte van het prijsverschil valt te verklaren vanuit het AWD-systeem, maar dat is bij Subaru een verplichting en geen keuze. Waarschijnlijk blijft de Legacy ook met de dieselmotor een outsider en een auto voor mensen die het mooie van het merk kennen, maar zoals vaker blijkt de outsider een fijne keuze te zijn.

Plus

- + Soepel, stil en zuinig
- + Vormgeving exterieur en interieur
- + Wegligging

Min

- Afwerkingdetails
- Relatief kostbaar
- Ruimteaanbod