

Bescheidenheid

Na diverse pogingen moet de vijfde generatie Legacy van de Japanse autofabrikant Subaru echt potten gaan breken in de middenklasse. Om dit te kunnen realiseren heeft de designafdeling als opdracht gekregen om een fris voorkomen neer te zetten. Dit resulteerde niet alleen in een flinke facelift, er wordt zelfs gesproken over een geheel nieuw model. Bescheidenheid blijft een kenmerk van Subaru, betrouwbaarheid en tevredenheid bij het huidige klantenbestand staat ook hoog in het vaandel. Het merk staat eveneens bekend om zijn potentie voor het trekken van caravans, standaard vierwielaandrijving op ieder model maakt dit mogelijk. Kan deze Japanner echter nog meer indruk maken?



Anonimiteit

De Legacy komt op de markt als sedan en als station, de Touring Wagon. Naast deze Touring Wagon wordt er ook weer een off-road variant van op de markt, de Outback. Compact zijn beide modellen echter niet, want deze generatie groeide in zowel de breedte als in de lengte. De wielbasis werd met 8 cm verlengd, de lengte van de carrosserie met 3,5 cm en de breedte met 9 cm. Ook ging de Touring Wagon verder de hoogte in met 8 cm. Het uiterlijke verschil tussen de Outback en de Touring Wagon is vooral in een donkere carrosseriekleur minder snel zichtbaar. De voorzijde van de Legacy krijgt een chromen grille mee met het kenmerkende logo. Geheel nieuw ontworpen zijn de grote lichtunits van de koplampen.



De voorzijde van de Legacy krijgt een chromen grille mee met het kenmerkende logo. Geheel nieuw ontworpen zijn de grote lichtunits van de koplampen.

In deze uitvoering is de voorbumper nog redelijk bescheiden, optioneel is nog een sportpakket leverbaar om meer accenten aan het exterieur te geven. Chromen zien we rondom de raamlijsten aan de zijkant van deze station en in de grote buitenspiegels zijn richtingaanwijzers gemonteerd. Deze Executive is voorzien van 16-inch lichtmetaal wat eigenlijk een maatje te klein is voor deze toch forse Touring Wagon. Ook de achterlichtunits zijn opnieuw van de tekentafel gekomen en geven de achterzijde van de Legacy Touring Wagon wat meer 'smoel'. Toch vragen veel omstanders zich af wat voor een soort of

merk auto dit is. Jammer dat hierdoor de anonimiteit van de Legacy wordt bevestigd, want fraai gelijnd is de koets als je hem goed bekijkt zeker. Meer spanning zou hem echter goed doen.

Ruimte

Geen stijlloze portieren meer, dat is het eerste dat ons opvalt bij het openen van de bestuurdersportier. Subaru komt dus terug van deze traditie. Het interieur in de Executive is voorzien van een mooie lederen bekleding in een lichte kleurstelling. De voorstoelen zijn elektrisch verstelbaar met een geheugenfunctie. Vooral bij het rijden valt op dat de stoelen zowel in de zitting als in de rug wat vlak is uitgevoerd. Weinig steun dus in deze lederen stoelen. Het stuurwiel is eveneens bekleed met leder en voorzien met een mooi, aluminiumkleurig, middendeel.



Hierop zijn diverse bedieningsfuncties geplaatst. Jammer van dit stuurwiel is de dunne grip, hij had naar onze mening wat dikker gemogen. De achterliggende klokkenwinkel is zeer duidelijk vormgegeven, ook in het donker. Een leuke gadget is dat de naalden die bij het starten eerst helemaal uitslaan, waarna ze hun daadwerkelijke positie innemen. Prominent aanwezig in de middenconsole is het navigatiesysteem die is voorzien van een dvd-systeem en bluetooth telefoontechniek.

De bediening is met een aantal toetsen in het begin even wennen, maar werkt gedurende de tijd gemakkelijk. Uniek is de vorm van de versnellingspook van de Linear Tronic. Het geheel zit goed in elkaar, echter is het plastic gehalte nog steeds aanwezig in de cockpit van de "Sub". Voorin dus genoeg ruimte voor zowel benen als het hoofd, ook achterin vinden we deze ruimte. Met een lengte van 1.90 meter kun je gemakkelijk 'achter jezelf zitten', waarbij er nog ruimte overblijft. Dit komt mede door de gegroeide wielbasis, maar ook door de holle rugleuningen van de voorstoelen. Achter de achterbank is het evenmin klagend, een bagagevolume van 526 liter is niet mis. Gemakkelijk is het systeem om de achterbank vlak te krijgen door middel van twee hendels in de bagageruimte. Hierdoor wordt de inhoud meer dan verdubbeld.

Boxermotoren

Aan het motoren-pallet verandert niet zo veel. Het aanbod bestaat alleen uit boxermotoren, zowel diesel als benzine. Als er voor benzine gekozen wordt is er keuze uit een 2-liter viercilinder en een 2.5-liter. Vermogens komen redelijk overeen, 150 pk om respectievelijk 167 pk. Hoop is dat er op termijn nog een 2.5-liter turbomotor onder de kap leverbaar wordt. Dieselen kan er alleen met een 2-liter die eveneens 150 pk levert. Een automaat is er op de diesel niet leverbaar, onze 2-liter benzine is wel voorzien van een automaat, de Lineartronic. De



roffel van de boxermotor, waar het merk om bekend staat, is in de verte te horen. Jammer dat hier niet meer aandacht aan is besteed, het boxergeluid mag best wat beter hoorbaar zijn.

Standaard is de Legacy voorzien van een handgeschakelde zesbak. De automaat is een continu variabele versnellingsbak, dat betekent dat het motortoerental bij fors optrekken eerst oploopt en in een soort vertraging de auto pas gaat versnellen. Tijdens het rijden voelt dit echter nogal onnatuurlijk aan, je geeft gas en krijgt ook reactie uit de motorruimte echter de acceleratie komt pas later. Een trage respons, maar een zeer fijne automaat als het op comfort aankomt. Het 'schakelen' gebeurt ongestoord, daar heb je in de auto absoluut geen erg in.

Al vele jaren geleden koos Subaru ervoor om elk model te voorzien van vierwielaandrijving. Het merk voert deze All Wheel Drive sinds 1972 en mag daar zeker trots op zijn. Trekkracht en stabiliteit zijn de kernwoorden die centraal staan bij dit systeem. Caravantrekkers kunnen dit dan ook beamen en zullen zeer gecharmeerd zijn over de capaciteiten van deze Japanse middenklasser. Door het lage zwaartepunt van de boxermotor ligt de Legacy strak op het wegdek. Een klaverblad nemen met deze Japanner is hiermee dan ook een feest. Verder valt op dat de vering zo comfortabel is dat verkeersdrempels met verbazingwekkende snelheden genomen kunnen worden. Een potje sturen doet de Legacy iets minder graag, de stuurinrichting is nogal gevoelloos en maakt het rijgedrag minder spannend.

Nogmaals

De nieuwe Subaru Legacy krijgt nogmaals de kans om te imponeren op de Europese markt. Zijn vernieuwde uiterlijk zal hier zeker aan bijdragen. Het is een redelijk imposant voorkomen met bijna vijf meter lengte aan staal, maar echt bijzonder of spannend is de koets – wederom – niet te noemen. Voor diegene die meer buiten het asfalt te zoeken heeft, lanceren de Japanners de Outback die de Legacy Touring Wagon als basis heeft. De prijzen beginnen voor de Touring Wagon bij € 34.995 en liggen € 1.000 lager voor de sedan. Dieselen kan vanaf



€ 38.995 en deze uitvoering, de Executive met Lineartronic komt op € 45.790. Dat is een hoop geld, maar daar krijg je dan ook een zeer rijkelijke standaarduitrusting voor terug en een station die veel liters bagage kan verdragen. Daarnaast is de Lineartronic een fijne aanvulling voor het comfort van deze Subaru. Maar of de deur van de Subarudealer platgelopen gaat worden voor deze, toch anonieme, verschijning betwijfelen we.

Plus

- + Geciviliseerde aandrijflijn
- + Standaard vierwielaandrijving
- + Veel interieurruimte

Min

- Lineartronic reageert traag
- Indirect stuurgevoel
- Anonieme verschijning