

Der boxt sich durch

Das lange Warten hat sich gelohnt: Subaru erster Diesel meistert die **NAGELPROBE** mit Bravour. Nur ein effizienter Rußfilter fehlt noch



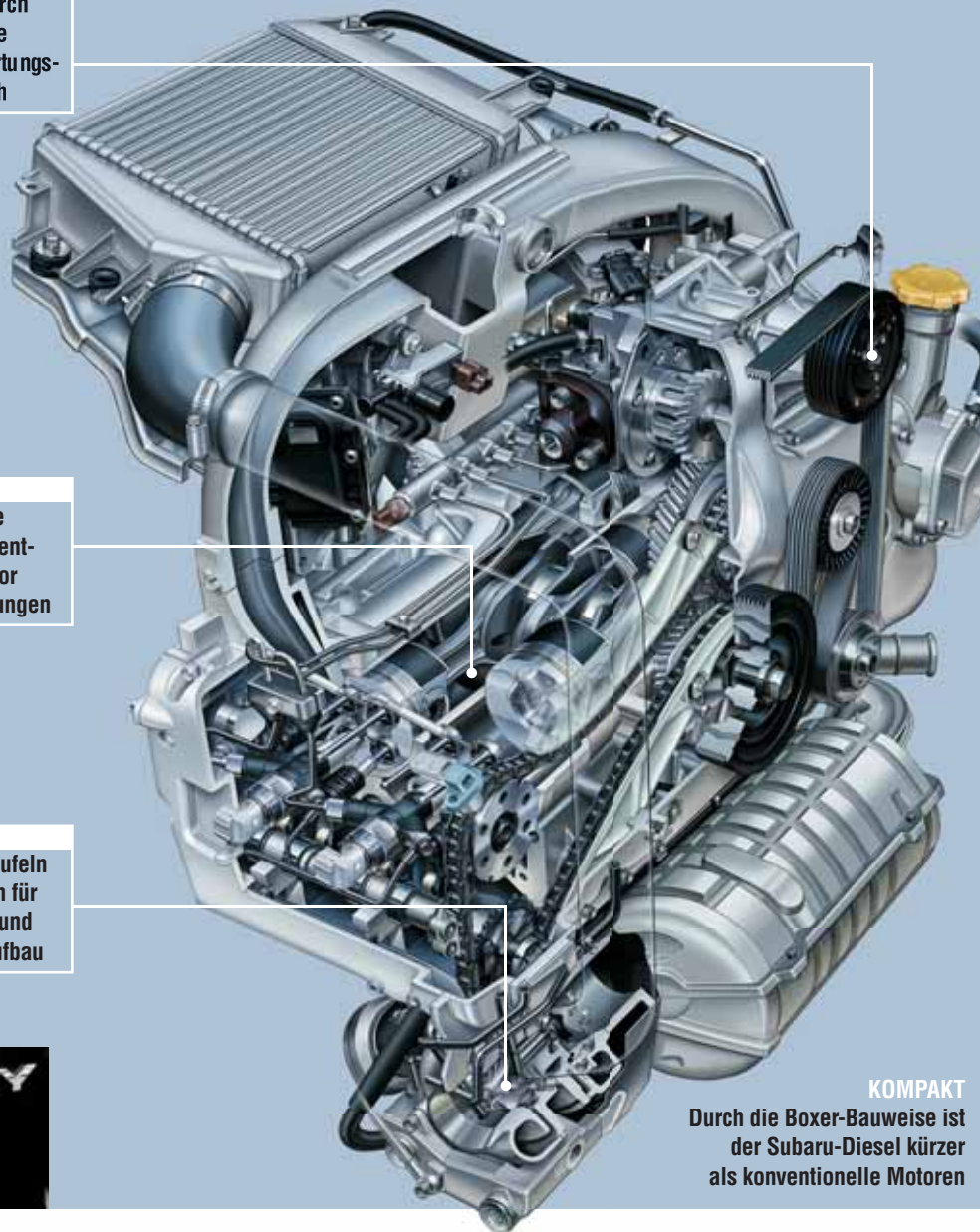
SPORTLICH Die markante Hutze in der Mo Frischluft-Hunger des Common-Rail-Di ese



VERNÜNFTIG
Der Riementrieb ist durch seine hohe und frontale Einbauposition für Wartungsarbeiten gut zugänglich

VIBRATIONSARM
Durch die gegenläufige Bewegung der Kolben entstehen beim Boxermotor kaum lästige Schwingungen

VARIABLEL
Die verstellbaren Schaufeln des Turboladers sorgen für schnelles Ansprechen und harmonischen Druckaufbau



KOMPAKT
Durch die Boxer-Bauweise ist der Subaru-Diesel kürzer als konventionelle Motoren



Traditionen werden heute gern über den Haufen geworfen. Nicht so bei Subaru: Für die Japaner war es Ehrensache, auch in der Dieseklasse mit einem Boxermotor anzutreten, schließlich halten sie an diesem Bauprinzip schon seit Jahrzehnten fest. Dafür gibt es durchaus gute Gründe, vor allem wenn das Entwicklungsziel Laufruhe heißt. Wer beim Legacy nicht ganz genau hinhört, bemerkt das Ende der Benziner-Monokultur gar nicht.

Nur ein entferntes Kaltstart-Knurren gibt in dem Mittelklassekombi einen dezenten Hinweis darauf, dass ein Selbstzünder unter der Haube steckt. Warm gefahren ist der Vierzylinder erst recht die Ruhe selbst. Vibrationen sind kaum spürbar. Auch dass sich Subaru-Fahrer nicht mit den für starke Diesel typischen Traktionsschwächen herumplagen müssen, verdanken sie der Markentradition: Der serienmäßige Allradantrieb bringt

das hohe Drehmoment bei jedem Wetter sicher und verlustfrei auf die Straße. Um Gnade winselnde Reifen gibt es nicht, und auch in Kurven glänzt der Legacy mit hohen Haftreserven. Das Getriebe lässt sich präzise und leicht schalten. Alle Gänge sind lang übersetzt. In den unteren stört das, weil man sich beim frühen Hochschalten im Stadtverkehr erst aus dem kleinen Turboloch hochrappeln muss. Andererseits fällt so nicht weiter ins

Gewicht, dass die Subaru-Ingenieure auf einen sechsten Gang verzichtet haben. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten bleiben Drehzahl und Motorgeräusche nervenschonend niedrig. Das trägt ebenso zu den guten Reisequalitäten des Legacy bei wie der in Relation zur flachschultrigen 17-Zoll-Bereifung feinfühlig Abrollkomfort. Auf schlechten Straßen versetzt die weiche Federung den Aufbau allerdings in Schwingungen, und bei

Beladung bringen grobe Fahrbahnschäden die Stoßdämpfer an ihre Grenzen. Raum für Feinschliff gibt's auch anderswo: beim Partikelfilter beispielsweise. Subaru hat allerdings schon Besserung gelobt und wird das offene System voraussichtlich im September durch ein geschlossenes ersetzen. Dann dürften auch die kleinen Rußfahnen beim kräftigen Beschleunigen Geschichte sein. Im Alltag sind es vor allem Kleinigkeiten, die Kritik



der Motorhaube stillt den großen
i-Di esels



ERGONOMISCH Fahrer jeder
Größe finden im Legacy eine
entspannte Sitzposition

HEKTISCH Die Eco-Anzeige
bringt wenig: Bei jedem Gasstoß
zuckt die Nadel nach links

PRAKTISCH
Wer die Rücksitze umklappt,
erhält eine ebene Ladefläche



verdienen. Der lange, spitze
Zündschlüssel etwa, dessen
Bart sich nicht einklappen lässt
und in der Hosentasche piekst.
Oder die Kopfstützen hinten,
die sich für große Mitfahrer
nicht weit genug herausziehen
lassen. Freude kommt an der
Tankstelle auf: Der Diesel zeigt
Spartalent. Nicht zuletzt des-
halb hat er gute Chancen, sich
gegen die Benziner durch-
zuboxen. *Martin G. Puthz*

Mehr Bilder unter
www.autostrassenverkehr.de

DATEN

SUBARU LEGACY KOMBI
2.0D COMFORT

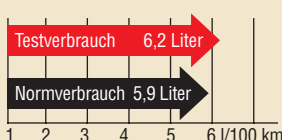
ANTRIEB

Vierzylinder-Boxer-Diesel vorn längs,
Turbo, 4 Ventile pro Zylinder,
Steuerkette
Hubraum 1998 cm³
Leistung 110 kW/150 PS
bei Drehzahl 3600 U/min
max. Drehmoment 350 Nm
bei Drehzahl 1800 U/min
Spitze 203 km/h
CO₂-Ausstoß 154 g/km
Allradantrieb
Fünfgang-Schaltgetriebe

KAROSSERIE

Länge 4720 mm
Breite 1730 mm
Höhe 1470 mm
Radstand 2670 mm
Kofferraum 459–1628 Liter
Tankinhalt 64 Liter
Anhängelast
ungebremst/gebr. 730/1700 kg
Serienbereifung 215/45R17W
Testwagenbereifung 215/45R1787Y
Reifentyp Bridgestone Potenza

VORBILDLICH



Der Testverbrauch weicht nur wenig
von der Werksangabe ab und ist für
einen Allradler erfreulich gering.

MESSWERTE

Beschleunigung
0–100 km/h 9,7 s
Elastizität
60–100 km/h (IV. Gang) 8,7 s
80–120 km/h (IV. Gang) 9,0 s
80–120 km/h (V. Gang) 11,7 s
Bremsweg
beladen/unbeladen 38,93/37,14 m
Innengeräusch
bei 100/130 km/h 66/69 dB(A)
Normverbrauch 5,9 Liter D
Testverbrauch 6,2 Liter D
Achslast
vorn/hinten 880/648 kg
Testwagen-
leergewicht 1528 kg
Zuladung 472 kg
Wendekreis
links/rechts 11,8/11,8 m

PREIS/KOSTEN

Basispreis 34320 Euro
Testwagenpreis 34320 Euro
Wertverlust 12870 Euro
Finanzierung¹
Jahreszins 2,9 %
Leasing²
Anzahlung 6864 Euro
monatliche Rate 269 Euro
Abgasnorm Euro 4
Steuer pro Jahr 135 Euro
Versicherung
HK/TK/VK 18/21/23
Ölwechsel 15000 km/
1 Jahr
Inspektion 30000 km/
2 Jahre
Garantie
Technik/Lack 3/3 Jahre
Durchrostung 12 Jahre
Mobilität 1,5 Jahre

¹ über Autobank, Laufzeit drei Jahre, Fahr-
leistung 15000 km/Jahr, Jahreszins effektiv;
² Kilometerleasing (15000 km/Jahr).
Testschema siehe DIE BEWERTUNG

FAZIT Mit dem
neuen Boxer-
Diesel feiert Subaru einen
Einstand nach Maß. Der
Motor dürfte die Beliebtheit
des Legacy deutlich steigern.