



Legacy TW 2.0i AWD

Les amateurs de rallyes connaissent la marque Subaru dont un des modèles, l'Impreza, récolte de nombreux titres en championnat du monde. Diffusées confidentiellement à quelques initiés en Belgique, les Subaru sont mieux connues en Suisse où leurs qualités intrinsèques sont utiles au quotidien.

D'autant que les Helvètes préfèrent la benzine au diesel. Et comme Subaru présente uniquement des motorisations essence... Des solutions utilisant le gaz sont proposées en options par l'importateur, respectant la norme Euro3, stricte en matière de pollution. EuroNCAP a aussi confié cinq étoiles à la Legacy. Entre autres pour la protection des piétons et celle des occupants.

Dans le segment des grandes familiales, la Legacy de la quatrième génération se conjugue en berline, en Touring Wagon ou encore en Outback avec trois moteurs boxer : deux quatre cylindres de 2.0 et 2.5 litres et un flat six de 3.0 litres. Avec ces

trois modèles, Subaru entend élargir la vitrine des qualités de voitures dans d'autres cercles que celui, restreint, des amateurs de sport automobile. Rappelons quelques-uns des critères immanquables des Subaru : les moteurs boxer et leur fiabilité légendaire (les cylindres sont opposés deux à deux à plat, comme sur la Deuch, les Porsche classiques ou encore les motos Goldwing), l'absence de diesel dans l'offre du constructeur, la transmission intégrale et la tenue de route étonnante qu'elle assure, les fenêtres des portières dénuées de montants, un châssis redoutable d'efficacité...

Alors qu'en général, les Subaru étaient connues pour leur consommation débridée, le constructeur s'est attaché à revoir ses machines pour atteindre une certaine maîtrise en matière d'environnement. Le Cx est de 0,30 et la garde au sol, donc la surface de pénétration, est faible. Les ingénieurs Nippons ont troqué acier et aluminium pour alléger certains composants comme le capot moteur, le vilebrequin et la colonne de direction. Ils ont adopté

Break

Prix du modèle testé : 27.965 ₣
TMC : 867 ₣
TR : 328 ₣
Autonomie : 64 litres = 700 km

des aciers de haute résistance pour limiter le poids des renforts de la structure sans en perdre la rigidité. Du côté du moteur, l'électronique aide considérablement le pilote dans la

gestion des différents paramètres tout en conservant un réel plaisir de conduite dynamique.

Et pourtant, ce modèle pourrait encore être peaufiné. Le grand bouton en faux alu de la bouche d'air se reflète dans la vitre gauche, juste au droit du rétroviseur. Le cruise control et la boîte automatique quatre vitesses font mauvais ménage sur autoroute entre 120 et 130 km/h. Le calculateur hésite vainement, sans pouvoir faire de choix, entre la troisième et la quatrième soit-elle. Cela explique sûrement que le passage en mode "tiptronic" ne coupe pas le régulateur de vitesse. Deux témoins

indiquent clairement au tableau de bord quand il est activable et enclenché.

La boîte de vitesse ancestrale, automatique quatre vitesses, fait une ombre au tableau par ses réactions lentes en mode séquentiel et

automatique. Les temps de réponse, infinis en conduite dynamique, découragent les appétits sportifs que le moteur suscite par ses capacités. D'autant que l'amortissement et la tenue de route sont redoutables de qualités : la précision de direction, l'absence de roulis, la transmission de la puissance et du couple aux quatre roues facilitent les déplacements soutenus.

À l'intérieur, les qualités des matériaux, de la finition et de montage sont au rendez-vous. L'ergonomie des commandes et l'ambiance générale sont des plus agréables. Les bruits extérieurs y sont maintenus. La découpe des fenêtres et du toit ouvrant, les finitions des contre-portes et du plafond, garantissent une insonorisation sans faille. Sans être particulièrement luxueuse, la Touring Wagon offre des qualités d'un modèle haut de gamme. À son volant, vous rencontrerez rarement ses petites sœurs et vous vous démarquerez ainsi des sempiternels modèles identiques que l'on croise à chaque instant, partout sur nos routes.

