



# Legacy Outback 2.5i AWD



Trois niveaux d'équipements de l'Outback 2.5 sont proposés, déclinant chaque fois un traitement plus riche. De base déjà, la Legacy est copieusement nantie. Le premier niveau d'enchérissement de la dotation, celui du modèle testé, apporte l'air-co automatique, les airbags rideaux, les rétroviseurs et les sièges avant chauffants ainsi que le toit ouvrant électrique. Cela pour 1.550 € de plus que la version de base. Un second pas peut être franchi avec la sellerie de cuir, le siège conducteur à réglage électrique et le système de navigation DVD. Il reste la peinture métallisée et la boîte automatique quatre vitesses dans les options. La garantie, limitée à cent mille kilomètres, est de trois ans.

Sans aucune possibilité de fonctionner au diesel, ce qui handicape les grands rouleurs. Sachons cependant que ceux-ci ne représentent guère l'unanimité des utilisateurs en Belgique.

Bien que l'Outback soit abondamment équipée, elle tire cependant ses avantages de sa conception même. Ses atouts majeurs restent sa tenue de route hors du commun, sa fiabilité au fil des kilomètres, son souci de sécurité des passagers et des piétons. De quoi l'Outback est-elle détentrice pour justifier l'intérêt de ses acheteurs ? Sans contester, l'implantation de la

transmission parfaitement rectiligne, les moteurs boxer, les quatre roues motrices apportent trois avantages pour l'utilisateur.

Les moteurs boxer, à cylindres à plat, sont connus pour leur légèreté et leur compacité. Les vibrations, inhérentes à tout moteur, sont réduites en se supprimant d'elles-mêmes puisqu'elles sont opposées par paires. L'architecture du moteur, compacte, permet d'installer celui-ci très bas dans le châssis. La voiture adoptera alors, dans les virages, un faible roulis, donnant l'impression de "virer à plat". Tous les éléments du moteur, de la transmission, de la boîte

## Grande routière

Prix du modèle testé : **30.395** €

TMC : **2.478** €

TR : **479** €

Autonomie : 64 litres = 750 km



de transfert sont disposés en ligne autour de l'axe central longitudinal.

La répartition des masses est parfaitement équilibrée, sans compromis. Enfin, les quatre roues motrices assurent une tenue de route rassurante dans les virages, sans avoir besoin de technologies correctrices.

Le modèle testé était équipé de la boîte manuelle cinq vitesses, diablement plus agréable à vivre, pour les Européens, que la transmission automatique à quatre rapports. Deux modes sont proposés : la boîte courte et la longue. Une commande entre les deux sièges permet de passer de l'une à l'autre à

tout moment. La première est efficace pour les dépassements, dans les virolos, en conduite dynamique. La seconde est idéale pour les longs trajets, les économies de carburant... Pour le déplacement autoroutier, l'Outback s'est contentée de 8.4 litres aux cent. Dès que les contreforts des Alpes sont apparus, la gourmandise du moteur nous a agréablement surpris avec ses seulement 8.6 litres aux cent. Ce n'est qu'en ville que les dix litres ont été atteints.

Quant à la vie à bord, l'Outback s'est révélée à la hauteur des besoins. Des rangements, il y en a partout. Chacun est bien installé, confortablement pour faire des kilomètres. Il y a de la place pour les épaules, les genoux. Et quand il nous a pris l'envie de faire une petite virée dans les sous-bois, la Subaru s'est sentie chez elle, comme sur la route et les autoroutes. Le bruit du boxer, parfois rageur, parfois discret, participait plus de la musique. Les bruits extérieurs, eux, y étaient confinés grâce à l'isolation phonique de l'habitacle.

Vous pourrez écouter vos CD comme dans votre salon. Une Subaru, comme toutes les autres voitures, s'essaie sur la route avant son achat. Nous ne pouvons que vous conseiller de prendre contact avec le concessionnaire local. Et vous nous en direz des nouvelles !

