



# Legacy TW 2.0R Executive bva4 - 164 cv



Quelques centaines de kilomètres à parcourir pour rejoindre les différents sites où nous nous rendrons cette semaine pour des présentations qui nécessitent ordinateur, beamer, rétroprojecteur et flip-chart... Subaru nous réserve une Legacy TW dont le boxer de deux litres carbure à l'essence, comme de coutume avec le constructeur japonais. Cette donne que l'on aurait pu croire immuable se métamorphosera bientôt avec la venue d'un bloc diesel à plat aux cylindres opposés.

Les clés nous sont confiées et nous prenons quelques minutes pour apprécier l'élégance discrète du tableau de bord et le sérieux des assemblages. Les Nippons n'ont plus de leçon à recevoir de personne et les industriels européens trouveront, avec l'arrivée tardive du moteur diesel, une concurrence de choix avec ces quatre roues motrices permanentes bougrement bien réalisées. L'habitabilité est surprenante par rapport à ce que l'on pourrait imaginer de l'extérieur. Les adultes à l'arrière envieront vraiment peu de choses aux passagers avant.

Contact ! La sonorité typique du boxer, douce et régulière, sera de la partie. Discrètement. Parce que Philippe est friand de la voix particulière de Cat Stevens. Il a apporté ses CD et les partagera tout au long du voyage, sous des nuages gris variés. Ces derniers annoncent que l'itinéraire sera pluvieux, agrémenté d'averses orageuses et parsemé d'éclaircies peu nombreuses. Pour observer la stabilité, nous avons déconnecté l'ESP et avons apprécié que celui-ci ne s'enclenche pas automatiquement lors d'un dérapage. La Legacy se montre plutôt neutre et les réactions se contiennent avec facilité.



Premiers tours de roue ! Le ton est donné. Un sentiment de quiétude quant à la tenue de route de la Legacy ne nous quittera pas pendant toute la semaine. Quelles que furent les conditions météorologiques, la Subaru est restée parfaitement sur ses appuis. Le châssis offre un comportement rigoureux avec sa transmission intégrale symétrique, l'absence de vibration et le centre de gravité particulièrement bas dus, entre autres, au moteur boxer, les contrôles de traction et de stabilité inclus dans la version testée. Il supporte aisément les ambitions sportives du trois litres. Ce ne seront pas les cent soixante-quatre chevaux du deux litres, muselés par la boîte automatique, qui lui feront peur...

Cette boîte automatique à quatre rapports est idéale pour une conduite en bon père de famille. Elle laisse apparaître un étagement obsolète face aux cinq ou six vitesses que propose la concurrence avec des moteurs de puissance équivalente. Le verrouillage des rapports en mode manuel est un gage de sécurité, dans les lacets montagneux par exemple. L'étagement des rapports montre évidemment des limites lorsque le rythme se dynamise. À ce moment, on regretterait la transmission manuelle à cinq vitesses, mieux adaptée aux capacités d'élan du moteur.

Dans la conduite quotidienne, le freinage momentané lors des démarrages en côte les rend étonnamment aisés. Nous avons été cependant surpris que, avec le régulateur, la vitesse choisie ne soit pas conservée dans les descentes par une intervention de l'ABS habituelle chez Subaru. Il faudra faire attention avec les radars ! Le GPS à écran tactile est agréable d'utilisation pour autant que l'on intro-



## Break routier

Prix du modèle testé :	<b>33.395</b> euros
Autonomie :	<b>64</b> litres = <b>700</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> du test :	<b>214</b> gr/km
Couple maxi :	<b>187</b> Nm à <b>3.200</b> tr/min
Puissance maxi :	<b>6.800</b> tr/min
Poids :	<b>1.485</b> kg
Puissance/Poids :	<b>81,48</b> kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO <sub>2</sub> :	<b>207</b> gr/km
CO :	<b>0,191</b> gr/km
HC :	<b>0,028</b> gr/km
NO <sub>x</sub> :	<b>0,044</b> gr/km



duise les étapes avant le départ. Et puis, à quoi bon râler sur tous ces boutons qui restent en permanence et les encarts d'aide qui limitent à peau de chagrin la carte utile ?

Appréciations aussi la capacité de traction de la Legacy qui autorise une remorque de mille six cents kilogrammes. Les quatre disques dont les deux avant sont ventilés intègrent des capteurs magnétiques qui réduisent le temps de réaction des systèmes d'antiblocage et de répartition électronique de puissance de freinage. Gageons enfin que le diesel, en faisant son apparition en Europe, donne plus de visibilité à la marque réputée pour ses boxers, ses transmissions intégrales permanentes et ses portes aux fenêtres sans montants.

