



Legacy 3.0R Sedan BVA - AWD



Quinze ans déjà que les Legacy montrent le bout de leur museau sur nos routes. Au fil des années, elles ont évolué en fonction des modes, des découvertes technologiques et des nouvelles aides à la conduite. La quatrième génération entre dans le monde avec un H6, six cylindres à plat (boxer) cher à la marque carburant à l'essence. Ajoutez à ce moteur un châssis solide équipé de quatre roues motrices permanentes. Enfin, saupoudrez de vitres dépourvues d'encadrement aux portes et vous obtenez la quintessence de la fabrication Subaru. La Legacy est une mécanique qui pourrait être redoutable sur nos routes. Malgré quelques imperfections, qui pour certaines pourraient être facilement adaptées dans un proche avenir.

Plusieurs constructeurs ont choisi de présenter des modèles qui se démarquent des autres voitures, qui affichent leurs particularités. Subaru, par contre, a opté pour la discrétion japonaise, permettant de confondre cette Legacy avec bon

nombre d'autres productions de l'Est asiatique. À remarquer cependant que la Legacy est fuselée et paraît plus longue qu'elle n'est. Elle est étroite, tout en laissant suffisamment d'espace aux épaules des quatre adultes qui y prennent place. À l'intérieur, on apprécie l'ambiance, le confort, les matériaux et les finitions. Les commandes sont les classiques développées par les ingénieurs nippons. De l'efficacité fonctionnelle. Cette fois, le cruise control était de la dotation, facilitant les longs trajets autoroutiers. La Legacy testée est un modèle de haut de gamme, bien qu'elle n'ait rien de luxueux.

Subaru propose des modèles qui ne sont pas pris en défaut en matière de tenue de route et d'amortissement. Grande précision de pilotage, efficacité redoutable de la transmission intégrale sont au rendez-vous. Dans ces conditions, la route reste ouverte malgré la météo détestable. Des trombes d'eau à l'aller, quelques flocons de neige chez les Helvètes, et du froid vibrant au retour... Pas



de souci ! Il est à noter qu'en Suisse, les Subaru sont prisées. Les longs hivers et les routes sinueuses sont un terrain de prédilection pour ces voitures légères. L'absence de motorisations diesel n'y est pas un

Berline sportive

Prix du modèle testé :	38.995	CHF
TMC :	4.957	CHF
TR :	613	CHF
Autonomie : 64 litres = 580 km		

frein. Les taxations à l'achat et à l'utilisation non plus d'ailleurs. En France et en Belgique, les choses en sont autrement et l'on peut envisager l'adjonction d'un réservoir GPL pour diminuer les coûts d'utilisation. Nous avons regretté l'absence de poignée intérieure pour fermer le coffre. Sûr ! Vous vous salirez les mains.

Le système GPS, sur DVD, couvre toute l'Europe grâce à un seul CD. Les commandes se font à la fois par boutons préenregistrés et par écran tactile. Dès que la voiture se meut, la plupart des fonctions sont inhibées. Leur utilisation impose l'arrêt du véhicule pour assurer la sécurité de tous. Nous avons regretté les choix en matière de ventilation. La buée qui se formait à l'intérieur occupé par quatre adultes et la météo pluvieuse imposait la climatisation bruyante, couvrant la mélodie du moteur.

Celui-ci est une pièce d'orfèvrerie. Coupleux, puissant et plaisant à titiller, il l'est sans le moindre doute. Les montées en régime sont

franches. Une fois le bon rapport enclenché, c'est une merveille. Les ingénieurs nippons ont réussi à en limiter la consommation, en usage paisible, à moins d'une dizaine de litres aux cent kilomètres. Cela, malgré la transmission intégrale et la boîte automatique.

Celle-ci par contre mérite d'être métamorphosée ou de laisser place à une mécanique plus efficace. Elle est paresseuse à souhait et ternit à elle seule le tableau. Elle est lente de réaction, tant en usage auto qu'en mode séquentiel. Les passages de vitesse, à la montée ou à la descente exigent une temporisation de la conduite indigne des qualités du moteur et du châssis. En mode sport, les choses sont cependant quelque peu modifiées. Les pays de prédilection des Subaru sont le Japon et les États-Unis. Le mode d'utilisation de la voiture y est plus calme que chez les Européens.

Enfin, la garantie proposée par Subaru, couplée à une assistance, est de trois ans.