

Aus
Camping,
Cars &
Caravans
Heft 10/2008



SUBARU LEGACY DIESEL-BOXER

Diesel lernt boxen

Der starke, laufruhige Diesel-Boxer des Subaru Legacy kämpft wacker gegen Caravan und Getriebeabstimmung.

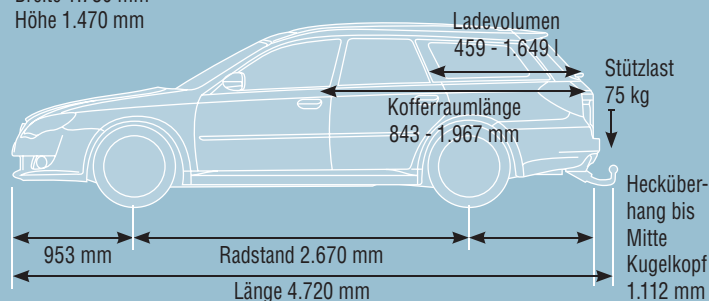
Am Heck des Subaru Legacy Kombi prangt der Schriftzug Diesel-Boxer – eine ungewöhnliche Wortkombination. Boxer-Motoren, außer bei Subaru aktuell nur noch bei Porsche und BMW-Motorrädern zu finden,

waren bislang nur als Benziner bekannt. Nun hat Subaru den ersten Diesel-Boxermotor für Pkw entwickelt. Der Grund: Die bewährte Allradtechnik des Subaru erfordert eine besonders geringe Motorenbauhöhe. Und

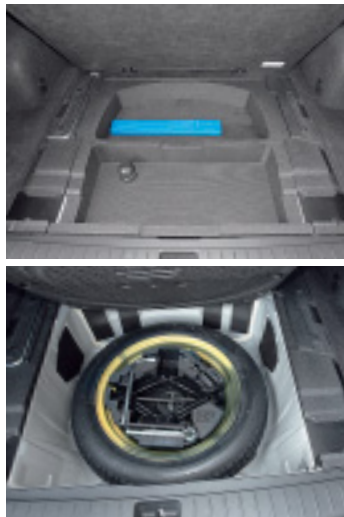
Technische Daten Subaru Legacy 2.0 D Comfort

Motor: 4-Zylinder-Boxermotor-Diesel, Hubraum 1.998 ccm, Leistung: 110 kW (150 PS), max. Drehmoment: 350 Nm bei 1.800/min, Antriebsart/Getriebe: Allrad/5-Gang-Schaltgetriebe
Gewicht: Zul. Gesamtgew.: 2.000 kg, Testwagengewicht: 1.565 kg, Zuladung max. 435 kg, Anhängelast gebremst bis 12%: 1.700 kg, ungebremst 750 kg, zul. Zuggesamtgewicht 3.700 kg, Leistungszuggew.: 33,6 kg/kW

Breite 1.730 mm
Höhe 1.470 mm



Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h
Testverbrauch: solo 6,7 l, Gespann 11,3 l Diesel/100 km
Tankinhalt: 64 l
Grundpreis: 34.320 Euro
Einstufung: (SK/KH/VK/TK): EU4/19/24/24
CO₂-Ausstoß: 151 g/km
AHK abnehmbar: 765 Euro
*SK Schadstoffklasse, KH Haftpflicht, VK Vollkasko, TK Teilkasko



Der elegante Legacy Kombi wird schnell zum Lastesel mit mehr als 1.600 Litern Ladevolumen. Unter der Bodenplatte sind praktische Ablagen und das Notrad. Die nachgerüstete Anhängerkupplung ist gut erreichbar, aber Aufnahme und Dose strecken sich weit unter dem Stoßfänger vor. Das Cockpit ist aufgeräumt und übersichtlich.



die lässt sich durch das Boxer-Prinzip am einfachsten bewerkstelligen.

Der neue Zweiliter-Motor mit Partikelfilter leistet 150 PS und hat ein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern bei 1.800 Umdrehungen pro Minute. Mit seinem ersten Diesel will der japanische Allradspezialist seinen Marktanteil ausbauen. Besonders Caravaner schätzen Allradantrieb in Verbindung mit einem Diesel und werden fortan vermehrt zum Legacy Kombi schielen, der als 35.000 Euro teurer „Comfort“ mit 1.700 kg Anhängelast keinen Billig-Import, sondern spür- und fühlbaren Gegenwert für Geld darstellt.

Aufgrund des perfekten Massenausgleichs des Boxer-

Motors läuft der Motor besonders vibrationsarm, leise und spricht spontan auf Gasbefehle an. Da parallel zur Entwicklung des Motors auch Chassis und Karosserie weiterentwickelt, die Geräuschdämmung verbessert und die Vorderradaufhängung dem höheren Gewicht des Dieselmotors angepasst wurden, legt der Legacy äußerst komfortable Fahreigenschaften für Fahrer und Passagiere an den Tag. Fahrstabilität, Bremsverhalten und Lenkvermögen sind mit und ohne Caravan tadellos. Der permanente Allrad bietet beste Traktion und hält das Gespann sicher in der Spur.

Das für den Diesel entwickelte Fünfganggetriebe verhilft solo zu sportlichem Vortrieb, bremst den Wagen im Gespann-

betrieb aber ziemlich ein. Die großen Gangsprünge sind trotz des satten Drehmoments eine große Hürde für den Diesel, der durch ständiges und frühes Herunterschalten bei Laune gehalten werden will. Dies geht aber auf Kosten des Verbrauchs. Bei einem Soloverbrauch um sechs Liter schluckt er im Gespannbetrieb locker elf Liter und mehr. Ein enger gestuftes Sechsganggetriebe wäre eine bessere Alternative. Hoffnungsfroh stimmt die Kunde, dass eine Sechsstufen-Automatik in Arbeit ist. Die würde auch die Anfahrschwäche des Boxers kaschieren, die der Kupplung schwer zu schaffen macht. Insgesamt ist der Legacy Kombi mit Diesel-Boxer aber ein feiner Sparringspartner für den Caravan. *rec*