

## Subaru Legacy 2.0 Boxerdiesel

**Många hör av sig till Gröna Bilister och undrar vilken fyrhjulsdriven bil de ska välja, det finns ju ingen miljöbilsklassad. Ingen alls, är vårt vanligaste svar – de flesta behöver inte längre fyrhjulsdrift eftersom antisladd- och antispinnssystem ger framkomlighet och säkerhet i vinterväglag. Men så finns det de som faktiskt behöver fyrhjulsdrift. För dem är Subarus nya boxerdiesel med snittförbrukning på 0,56 ett bra val.**

Subaru är expert på fyrhjulsdrift; med undantag för den lilla och osäkra Justy är alla fyrhjulsdrivna som standard. Fyrhjulsdriften är permanent, och i denna version driver alla hjul lika mycket – i andra versioner får fram- eller bakaxeln något mer kraft.

Subaru är också expert på boxermotorer, där cylindrarna pekar ut åt sidorna istället för uppåt. Det ger lägre tyngdpunkt, minskade vibrationer och en mer kompakt och lättare motor, vilket i sin tur minskar förbrukningen. Boxermotorer används sen många år tillbaka också av bl.a. Alfa Romeo och Porsche, men detta är världens första boxerdiesel. Och den imponerar. Dieseln är en common rail-direktinsprutning med upp till 1800 bars tryck, en turbokompressor och laddluftkylare är delar av förklaringen till att förbrukningen stannar vid 0,56 liter milen för sedanen, 0,58 för kombiversionen vi testar. Koldioxidutsläppen är därmed 148 respektive 151 gram per kilometer, en bra bit över miljöbilsgränsen på 120 gram, men långt under stadsjeeparnas utsläpp. Den låga förbrukningen är helt och hållet motorns förtjänst – Subaru har inte gjort just något för att pressa ner förbrukningen i övrigt. Start-stoppteknik, lätttrullande däck, växlingsindikator, sänkt kaross och slät undersida för lågt luftmotstånd, särskilt hög utväxling... Allt lyser med sin frånvaro och pekar på att miljöförfinad Legacy kan komma neråt 0,50 i förbrukning. Om fyrhjulsdriften gick att koppla ur istället för att vara permanent, skulle ännu någon centiliter sparas in.

En finess finns i ärlighetens namn; en liten nål som jämför den aktuella förbrukningen med snittförbrukningen sedan senaste nollställningen. Tillsammans med färddatorns förbrukningsmätare ger det en bra sporre att försöka köra snålare än man gjort hittills. Avgaserna renas av oxidationskatalysator och självrenande partikelfilter, båda monterade direkt efter turbokompressorerna av gasturbin, vilket gör att den snabbt värms upp och renar bättre. Kylta avgaser återförs och minskar utsläppen av kväveoxider, men någon riktig kväverening finns inte.

150 hästar är normalstarkt, precis samma effekt som bensinmotorn, men vridmomentet 350 Nm redan vid 1800 varv är mäktigt. Fem växlar räcker gott och väl, men det är synd att automatlåda inte finns som tillval – det finns för bensindrivna Legacy-modeller. Det är också tråkigt att lågväxel inte finns ens som tillval – det finns för den bensindrivna kombi men inte för dieseln trots att den tack vare sitt enorma vridmoment egentligen har bättre terrängegenskaper. Vi hade också gärna testat SI-Drive, som reglerar gasresponsen så att bilen går snålare eller snabbare beroende på vad man prioriterar, men det finns bara för de motorstarkaste versionerna.

Motorn reagerar snabbt vid gaspådrag, enligt Subaru beroende på boxermotorns korta vevaxel. 0-100 km/h ska gå på precis under nio sekunder, vi har ingen anledning att betvivla det men imponeras mer av möjligheten att snabbt accelerera 70 till 90 och 90 till 110. Här

kommer dieseln till sin rätt och är klart snabbare än Subarus jämnstarka bensinmotor, som oförskämt nog också begär rejält mycket mer bränsle.

Legacy är stor som en Volvo V70. Kombi är 472 lång, 173 bred och 147 hög inklusive lastbågar som det bara är korkat att man måste ha på jämt. Det är alltså en ganska låg bil, vill man ha något mer SUV-liknande finns Outback, en förhöjd version med stora plasticsjok, eller den mer traktorliknande Forester, också med boxerdieseln. Sedanen är ett par centimeter kortare, men 80 procent väljer kombiversionen, som är praktiskt utformad – inga markerade axlar à la V70 eller sluttande bakruta à la Peugeot 407. Därmed blir baksätes- och bagageutrymmet större, 459 liter och 1628 liter med fällt baksäte. Dessutom går bagageluckan ända ner så att man inte behöver lyfta så högt. Men 440 kilos maxlast är inte särskilt imponerande, och beror på att kombi väger nästan 1,6 ton. Subaru skryter med att ha använt mycket aluminium men totalt sett är bilen ändå för tung.

Många väljer Subaru som dragbil, och med b-körkort får man dra släp på 1,5 ton – fullt i klass med de flesta SUV:ar. Tyvärr har bilen inte automatisk nivåreglering, vilket syskon av samma märke har och vilket underlättar körning med tung last bak i bilen eller bakom bilen.

Vägverket och Folksam delar vår bild – fyrhjulsdrift bidrar inte till ökad trafiksäkerhet.

Snarare ökar tekniken risken att man kör med för små marginaler. Så här har Subaru inga gratisöäng. Antisladd- och antispinnssystem, låsningsfria bromsar och krockkuddar fram, i framdörrarna och som gardin ger heller inga extrapoäng – i stort sett alla moderna bilar har samma, många har också krockkuddar i bakdörrarna och knäckrockkudde på förarplats, vilket Subaran saknar. Legacy har fått fem stjärnor i A-NCAP; Australiens motsvarighet till Euro-NCAP och har fått toppbetyg av amerikanska IIHS, men har inte testats av Euro-NCAP.

Fyrhjulsdriften må vara av begränsad säkerhetsnytta, men det ger framkomlighet på oplogade vägar och gör att bilen ligger fint när vägen slingrar. Dessutom är fjädring och stötdämpare väl anpassade för dåliga, tjälskadade vägar och styrningen känns exakt och precis, förstärkt av en fet Momo-ratt som vill påminna om Subarus rallyframgångar. Man sitter bra i stolar som kan höjas och sänkas rejält och en ratt som kan både höjas/sänkas och flyttas framåt/bakåt. Stolsvärmen sitter tyvärr väldigt illa till, man måste ta handen långt från ratten och gräva mellan stolsryggarna för att hitta det lilla reglaget.

Subaru har Sveriges mest nöjda ägare, enligt Autoindex. Det beror delvis på att bilen håller väl – Legacy tillhör Bilprovningens absoluta favoriter. Det gör det enkelt för importören att ge generösa garantier, med tre års vägassistens, tre års fri service, tre års nybilsgaranti och 12 års rostskyddsgaranti. Det betyder också ett högt andrahandsvärde, främst för kombi och rimligen särskilt för dieseln. Det motverkas dock något av att Legacy av dagens snitt kom 2004 och en ny modell väntar runt hörnet.

Bilen som vi testar går loss på 317 800 kr, varav 40 000 för ett Business ++-paket. Det är bortkastade pengar, det nyckellösa systemet med start-knapp är en tramsig modefluga, navigatören är mycket sämre än en lös TomTom för en tusenlapp, den ljusbeiga läderklädseln kommer inte att vara snygg länge och glassoltaket når inte till baksätet. Annan utrustning vi gärna skulle valt bort är de extrema lågprofildäcken – varför ha dimension 45 i en kombi gjord för att lastas rejält? Däremot gläds vi åt bi-xenonstrålkastarna och att framrutan är uppvärmd i nederkant så att vindrutetorkarna lossnar vid frost.

Allt som allt; här finns mycket att gilla och när nästa generation Legacy kommer kan dieselboxern ge en verkligt imponerande förbrukning. Kanske har vi då också fått klimatsmart biodiesel så att Legacy:n blir ett bra miljöval och inte bara bästa möjliga för den som insisterar på fyrhjulsdrivet.

Mattias Goldmann