
Im Rückspiegel: Der Subaru Legacy erreicht das H-Alter

Subaru präsentierte im September 1989 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Frankfurt eine unaufgeregt gestaltete Mittelklasse-Modellreihe: Legacy, „das Vermächtnis“, nannte das Unternehmen die neue Baureihe. Mit mittlerweile über fünf Millionen Einheiten in sieben Modellgenerationen ist er der meistverkaufte Pkw mit permanentem Allradantrieb und Boxer-Motor. Im deutschen Programm war der Legacy bis 2014 über fünf Generationen ein wichtiger Erfolgsträger. Die ersten Fahrzeuge sind nach 30 Jahren nun Anwärter auf das H-Kennzeichen.

Der Legacy wurde vor dem Verkaufsstart nicht nur wie üblich über mehrere Millionen Kilometer auf extremen Strecken in aller Welt getestet, sondern erstmals auch über deutsche Autobahnen gejagt, wo die neu entwickelten Leichtmetall-Boxermotoren mit Sechzehnventil-Technik ihre Standfestigkeit beweisen mussten. Keineswegs selbstverständlich waren damals die in Kombination mit dem 2,2-Liter-Boxermotor bereits serienmäßigen Scheibenbremsen vorn und hinten inklusive 4-Kanal-ABS.

Der ultimative Stresstest für die neuen Modelle folgte aber noch: Als erste Allrad-Limousinen überhaupt unterzogen sich Anfang 1989 drei Legacy Limousinen einer Langstrecken-Hochgeschwindigkeitsfahrt, die vom neutralen Gremium der FIA bewertet wurde. Auf dem ATC-Rundkurs in Arizona erzielten die 220 PS (161 kW) starken Legacy RS Turbo einen neuen Weltrekord über die Distanz von 100 000 Kilometern: 447 Stunden, 44 Minuten und 9,887 Sekunden benötigten die Limousinen für den Marathon. Das entsprach einem Geschwindigkeitsdurchschnitt von 223,34 km/h. 1993 brachte es die zweite Legacy-Generation auf den Rekordwert von 249,981 km/h über 100 000 Kilometer.

Auch die Rallye-Weltmeisterschaft diente als Testfeld. Bereits beim Auftaktlauf 1990, der Safari-Rallye, platzierten sich zwei Legacy WRC unter den Top Ten. In der Folge erkämpften sich der routinierte Rallye-Weltmeister Ari Vatanen und Nachwuchsstar Colin McRae mit dem Subaru Legacy wichtige Triumphe und Podestplätze. Entscheidende Erfahrungen, die Colin McRae 1995 nutzte, um für Subaru die ersten beiden Rallye-WM-Titel in der Fahrer- und Markenwertung zu sichern.

Los ging es 1989 mit dem Legacy Sedan (Limousine) und Legacy Station (Kombi), die aber schon wenig später Verstärkung erhielten durch den Super Station mit höherer Dachlinie und bis zu 1550 Litern Ladevolumen. Permanenter Allradantrieb mit Viscosperre im Mittendifferential sowie eine Geländeuntersetzung beim manuellen Fünf-Gang-Getriebe waren in Deutschland Standard bei der ersten Legacy-Generation, optional gab es aber auch Ausstattungen, die sonst der Oberklasse vorbehalten blieben. Genannt seien die Vier-Stufen-Automatik mit Lamellenkupplung und aktiver Drehmomentverteilung sowie die elektronisch gesteuerte Luftfederung und die automatische Niveauregulierung. Für Vortrieb sorgten im Legacy neu entwickelte, effiziente Vier-Zylinder-Boxermotoren, darunter ein Turbo mit 200 PS (147 kW), der den Subaru in 6,7 Sekunden auf 100 km/h beschleunigte.

Mit der zweiten Modellgeneration ab 1994 präsentierte die Marke 1995 als Alternative zum klassischen Kombi den Legacy Outback. Der Crossover wurde unter dem Namen SUW (Sport Utility Wagon) geführt. Mit der Nachfolgenergeneration mutierte er 1998 zur eigenständigen Modellreihe. Seltener ist der vor allem für Nordamerika konzipierte Pickup Subaru Baja, der 2003 in streng limitierter Zahl nach Europa kam. Nur dem japanischen Heimatmarkt vorbehalten blieben der Legacy GT-B mit Twin-Turbo und der 282 PS starke Legacy STI S402 Kombi.

Wie wichtig der europäische Markt für Subaru ist, zeigte stattdessen der weltweit erste

Großseriendiesel in Boxer-Bauweise, der 2008 in der vierten Legacy-Generation debütierte. Passgenau zum 20. Geburtstag des globalen Erfolgsmodells präsentierte Subaru 2009 den fünften Legacy, der als erstes Modell mit der stufenlosen Automatik Lineartronic vorfuhr.

Die 2014 vorgestellte sechste Generation des Subaru Legacy steht für eine Zeitenwende, denn der erfolgreichste Allrad-Pkw der Welt präsentierte sich nun nur noch als Limousine (wie auch die neue, siebte Generation). Den Weg nach Deutschland trat er nicht mehr an, denn hierzulande werden in der Mittelklasse Kombis bevorzugt. So ging 2015 aus dem Legacy der Levorg hervor. Seine Verwandtschaft mit dem Legacy zeigt der Name, der sich aus den Begriffen „LEgacy“, „reVOlution“ und „touRinG“ zusammensetzt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Subaru Legacy Super Station (1990).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Super Station (1991).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Super Station (1992).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Super Station (1993).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy (1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy (1995).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy (1996).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Kombi (1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Kombi (1999).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy Kombi (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Legacy (2010).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru
