

Nouvelle Subaru Impreza

Un retour sage

La japonaise, qui voit le jour en 1992, s'est vendue à plus de 2,5 millions d'exemplaires distillés sur 5 générations. Longtemps synonyme de voiture sportive, elle est de retour dans une unique version assagie qui permet d'accéder à l'univers Subaru. Essai entre les routes du Vexin et la Place de l'Étoile.



Les plus sportifs auront du mal à reconnaître leur idole qui s'est illustrée en championnat du monde des rallyes. Ses lignes rondouillardes ont laissé place à des traits plus tirés pour plus de dynamisme et de modernisme. Elle repose sur la nouvelle plateforme de la marque. Son regard s'apparente au SUV XV avec d'élegantes optiques abritant des projecteurs LED. Le constructeur les apprête à des yeux d'aigle... Ils sont directionnels, mais seulement sur les finitions Premium et Luxury. Le dessin des feux de jours est prolongé par une jolie virgule chromée dans les éopies des anti-brouillards. La calandre verticale est également cerclée d'un jonc chromé. De profil, l'Impreza conserve la ligne bi-corps des dernières générations, une configuration sobre et fonctionnelle. La japonaise repose sur des jantes en alliage de 18 pouces sur notre version Luxury (17 en premium et 16 en acier sur l'entrée de gamme Access). Le haut de la poupe est largement inspiré, voir copié, du XV. Les feux s'étirent donnant l'illusion d'un véhicule plus large. Quant au becquet, il est livré dans la teinte de la carrosserie. Avec ses 4,46 m, la berline compacte voit le volume de son coffre atteindre 1310 litres banquette rabattue.



divers capteurs, dont deux « yeux » disposés de part et d'autre du rétroviseur intérieur, le système scanne la route en permanence et se tient prêt à déclencher le freinage anti-collision ou à moduler le régulateur en fonction du véhicule devant vous. Le système, très complet, peut aussi maintenir le véhicule dans votre voie, s'il détecte un assouppissement par exemple. La nouvelle compacte dispose aussi d'autres commodités comme l'accès et démarrage sans clé, l'allumage et la commutation automatique des feux de route ou encore la clim bi-zone. En entrée de gamme, l'écran multimédia de 6,5 pouces offre les fonctions Apple Car Play et Android Auto. Il passe à 8 pouces sur les versions supérieures et offre la navigation sur Luxury. La caméra de recul apparaît dès le deuxième niveau de finition. Durant notre essai nous avons apprécié le confort et la position de conduite.

MOTORISATIONS ET TARIF

VIE À BORD

Économie d'échelle également pour le poste de pilotage, la planche de bord est en tout point identique à la version baroudeuse. C'est un véritable cockpit où chaque fonction est bien à sa place. Devant le conducteur, la configuration des éléments du combiné reste classique, mais très bien lisible. Un petit écran coincé entre tachymètre et compte tour vous relatera diverses infos de conduite dont les consignes pour le régulateur adaptatif. Perché en haut de console, et visible des autres passagers, un autre écran affichera les consommations, les températures et les informations de l'EyeSight. Véritable ange gardien de la route, grâce à



la nouvelle Impreza est malheureusement disponible avec une unique motorisation... Finie la monstrueuse et fougueuse sportive... L'hyperactive est maintenant sous antidépresseur avec 115 ch délivrés par un bloc 4 cylindres à plat (Boxer), spécialité de la marque. Ce 1,6 litre, également disponible sur le SUV, s'est toutefois montré assez énergique, car la berline, avec ses 1376 kilos, est plus légère que le baroudeur XV. La puissance, distribuée sur les 4 roues, est transmise par une boîte de type CVT dénommée Lineartronic dont le constructeur avoue l'avoir rééquilibrée. Cela s'est vérifié sur notre parcours, l'accélération fut linéaire et sans à-coup. Le silence était aussi au rendez-vous. Pas de palette au volant toutefois pour cette version sage. Avec l'Impreza, vous entrez dans l'univers Subaru, cette unique version vous sera facturée 23 990 € (Access) 25 490 € (Premium) 28 490 € pour notre version d'essai Luxury.



Nouveau Subaru XV

Un "vrai" baroudeur

C'est en 2012 que la première génération du XV voit le jour. Avec ses 4 roues motrices, il s'installe dans la catégorie des vrais SUV. Le modèle 2018 conserve ses atouts et reçoit, en plus de ses moteurs optimisés, de nouvelles aides à la conduite. Prise en main entre Paris et le parc naturel régional du Vexin.

Le nouveau baroudeur du constructeur japonais reprend le gabarit robuste de son prédecesseur, mais repose désormais sur la nouvelle plateforme SGP, bientôt élargie à l'ensemble de la gamme. Elle allie robustesse et rigidité du châssis. Il en profite pour se refaire une beauté. Les op-

tiques se modernisent, adoptant un design agressif et sportif, tandis que le bas de bouclier accentue ses parties noires en englobant généreusement les antibrouillards. Les passages de roues, qui sont redessinés, surmontent les jantes de 18 pouces de notre modèle d'essai. La partie arrière est

également mise au goût du jour. Les feux imposants s'étendent en largeur, gage de présence et de qualité perçue. Plus généreux, le becquet ainsi que son pourtour se parent également de noir. Un mariage idéal qui contraste avec la robe SunShine Orange de notre monture du jour. Barres de toit redessi-

nées et antenne type requin viennent compléter le design homogène du SUV dont les lignes s'étirent jusqu'à 4,46 m. Sur la balance, ce vrai 4X4 accuse un poids raisonnable de 1440 Kg. Avec sa garde au sol de 22 cm, il est prêt à sortir des sentiers battus.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

VIE À BORD

On se doit de souligner la rapidité à trouver aisément la bonne position et, dès les premiers tours de roues, la prise en main est agréable. La planche de bord est modernisée avec des matériaux bien assemblés et de qualité. Les sièges chauffants, en cuir sur les versions hautes, sont accueillants. Pour le chic, des surpiqures orange courrent le long de la planche de bord et agrémentent la jante du volant. Pour illuminer l'habitacle, les versions supérieures se verront agrémentées d'un toit ouvrant et inclinable. Le nouveau XV fait un pas en avant par rapport à l'ancien modèle. Il est équipé, dès le premier niveau, du système Subaru EyeSight qui englobe de nombreuses aides à la conduite comme le freinage précollision, le régulateur adaptatif avec alerte de démarrage du véhicule précédent, l'alerte de franchisse-



SUR LA ROUTE

Le capot pourra abriter uniquement 2 nouveaux blocs essence, 4 cylindres à plat, marque de fabrique de Subaru. Ils sont mariés avec une boîte à variation continue CVT qui peut se décomposer en 7 rapports grâce aux palettes au volant. Ces moteurs sont respectivement associés à une finition. Ainsi, les versions Premium (entrée de gamme) et Luxury (milieu de gamme) devront se contenter du petit 1,6 litre développant 114 ch. Une motorisation qui peut nous sembler insuffisante vu le gabarit du véhicule et son statut de baroudeur. C'est donc avec la plus puissante des motorisations que nous prenons la route, le 2,0 litres de 156 ch. C'est l'unique choix si vous optez pour la version Exclusive. Nous nous sentons à l'aise et en sécurité en traversant les petites routes du Val d'Oise. Confort et reprises sont très satisfaisants. La répartition de la motricité est de 60% sur les roues avant, mais lorsque le besoin s'en fait sentir, en mode off-road par exemple, un surcroît de couple est envoyé sur les roues arrière. En cas de forte pente, le XV est équipé du contrôle de descente qui agit électriquement sur les freins. Le conducteur peut alors se concentrer sur le volant et sa trajectoire. Le système de franchissement de ligne, très sensible, nous a alerté plusieurs fois, mais l'étroitesse des routes en est sûrement la cause. La transmission CVT, décriée par certains confrères, s'est révélée assez discrète par rapport à des véhicules concurrents. Notons que l'ensemble moteur/boîte est d'origine Subaru. Aux trois finitions, s'accorde un tarif évoluant de 27 990 € (Premium), 29 990 € (Luxury) et 31 990 € pour notre version Exclusive. Pour l'achat d'un véhicule Subaru, la marque offre actuellement une assurance de 3 ans tout risque.

