

Nouvelle Subaru XV

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 régional du Vexin.

Coup de crayon

Le nouveau baroudeur du constructeur japonais reprend le gabarit robuste de son prédécesseur, mais repose désormais sur la nouvelle plateforme SGP, bien-tôt élargie à l'ensemble de la gamme. Elle allie robustesse et rigidité du châssis. Il en profite pour se refaire une beauté. Les optiques 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'étirent en largeur, gage de prestance 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 redessinées 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.

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 courent 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 Eye-

Sight qui englobe de nombreuses aides à la conduite comme le freinage précollision, le régulateur adaptatif avec alerte de démarrage du véhicule précédant, l'alerte de franchissement de ligne ou encore le maintien automatique dans la voie en cas de déviation involontaire. On peut rajouter la détection des angles morts, le signal de présence d'un véhicule lorsque la marche arrière est enclenchée ou encore l'accès et démarrage sans clé. La commutation des feux de route/croisement est automatique et pour plus de sécurité, le système SRH déplace le faisceau dans les virages lorsque les roues sont braquées. L'écran info-divertissement, de 8 pouces, joliment intégré entre les aérateurs, propose bien sûr la téléphonie main libre compatible Apple CarPlay et Androïde Auto ainsi que la caméra de recul. Les plus sportifs seront comblés par la présence d'un pédalier en aluminium.

Sur la route

Le capot abrite 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 con-

tenter 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. 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 électroniquement sur les freins. Le conducteur peut alors se concentrer sur le volant et sa trajectoire. 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'une Subaru, la marque offre actuellement une assurance de 3 ans tout risque.

Texte/photo © Thierry ANDRE

