

Essai - Subaru Levorg : Un break « sportif », mais du XXIème siècle !

Depuis fin 2015, Subaru propose un nouveau membre dans sa famille des tractions intégrales, la Levorg. Un break à l'allure sportive équipé uniquement du tout nouveau moteur boxer 1,6 litre turbo et de sa boîte automatique Lineartronic.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'600 cm³
 - 170 ch de 4'800 à 5'600 t/min
 - 250 Nm de 1'800 à 4'800 t/min
 - Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
 - Vitesse maxi : 210 km/h
 - 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
 - Poids : 1'652 kg
 - Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'780 x 1'490
 - Conso. mesurée : 7.2 l/100 km
 - Emissions CO₂ : 164 g/km (F)
 - dès CHF 27'900.-, mod. essayé: CHF 38'500.-
-

Une nouvelle appellation débarque chez Subaru : « LEVORG » se compose d'éléments de LEgacy, reVOlution et touRinG. Avec cette appellation, la marque aux étoiles souhaite redéfinir des éléments essentiels du modèle Legacy pour le marché européen. En effet, la Legacy, qui remporte un grand succès aux USA, ne sera plus proposée en Europe. La Outback, dont la dernière génération remonte à début 2015, reprend donc le rôle du plus grand modèle Subaru en Europe.

De par ses dimensions, la Levorg se place entre l'ancienne et la dernière génération de Legacy, Subaru ayant pour objectif de se placer sur le marché européen au-dessous du segment E traditionnellement dominé par les constructeurs allemands.



A l'extérieur

Ce nouveau modèle de Subaru conserve le design des sportives de la marque, combinant des lignes fluides avec des accents nettement sportifs. La face avant est propre à Subaru avec la calandre hexagonale typique de grande taille et dont les phares caractéristiques soulignent le style, sans oublier la traditionnelle prise d'air béant au centre du capot moteur. Cette aération sert non seulement à améliorer le refroidissement du turbo mais aussi à souligner le caractère sportif et les performances de la voiture.

Par rapport à la Legacy qu'elle remplace, la Levorg a gagné en look dynamique et ce en grande partie grâce ses dimensions qui ont fondus de 10cm sur la longueur, mais aussi par un montant de pare-brise avancé et une largeur légèrement

augmentée.

La ligne de ceinture de caisse relevée apporte du dynamisme auquel s'ajoutent des ailes arrière bien gonflées. Par ailleurs, des pneus sur jantes de 18'' emplissent les passages de roue et le toit plus bas à l'arrière finit de donner un aspect plaisant à l'ensemble.

Le grand spoiler de toit surplombe une faible surface vitrée et des feux arrière bicolores au design moderne. Les deux sorties d'échappement chromées situées à gauche et droite du pare-chocs dans le spoiler inférieur terminent joliment la sportivité de la poupe.



A l'intérieur

L'intérieur de ce nouveau break est de qualité identique à celui de la Legacy et légèrement supérieure à celui de l'Impreza. En effet, les sièges en cuir noir avec surpiqures bleues, de série sur la finition Luxury S, sont du plus bel effet et de bien meilleure qualité que ceux qui équipaient, il n'y a encore pas si longtemps, les différents modèles de la marque. La couleur bleue est omniprésente dans cet habitacle et se marie parfaitement à l'ensemble des éléments noirs, que ce soit sur les cuirs, les panneaux de porte et le tableau de bord avec le vernis piano noir, ainsi que sur les divers éléments de commandes et de design à l'aspect métallique. On retrouve également la teinte bleue « glacial » sur les cercles lumineux des compteurs du tableau de bord et de l'affichage des divers écrans, que ce soit l'ordinateur de bord ou l'écran couleur multifonctions de 7''.

La Levorg nous propose des volumes intérieurs de dimensions généreuses. Les places à l'avant du véhicule accueillent les occupants dans des sièges sport avec une bonne tenue latérale tout en conservant le niveau de confort. Mais le véritable point fort de la place à l'intérieur de cette Levorg est l'espace aux places

arrière car, malgré une réduction de la longueur totale par rapport à la Legacy, la Levorg parvient à proposer un espace intérieur augmenté avec une place pour les genoux passant de 60 à 80mm à l'arrière, tout en conservant un volume de coffre quasi identique, parmi les plus volumineux de la catégorie, avec 522 litres. Il culmine même à 1'446 litres une fois les dossiers de la banquette arrière rabattus et dispose également sous le plancher d'un compartiment de taille suffisante.



Sous le capot

La Levorg est propulsée par un tout nouveau moteur boxer essence turbo « DIT » de 1.6 litres de cylindrée. Ce moteur a été spécialement développé pour ce véhicule et propose des caractéristiques d'efficacité permettant de voyager longtemps et confortablement. Le côté « sportif » du break Subaru n'est pas négligé par la reprise de nombreux éléments du moteur de la très sportive WRX STI.

Cette nouvelle motorisation, avec son turbocompresseur Twin Scroll à injection directe, développe 170 ch à 4'800 t/min pour un couple maximum de 250 Nm disponible dès 1'800 t/min. Ce moteur bénéficie donc d'un couple correct dès les premiers régimes et s'affole vers 5'000 t/min. Les ingénieurs ont beaucoup travaillé pour réduire les vibrations et le bruit habituels sur les moteurs boxer et, surtout, optimisé la consommation d'essence annoncée à 6.9 litres pour une

émission de CO2 de 159 grammes par km pour le modèle de base. Pour ma part, au volant de cette version "Luxury S", j'ai mesuré une moyenne de 7.2 l/100km.

Côté transmission, la Levorg est uniquement disponible en traction intégrale et en boîte automatique Lineartronic à 6 rapports développée par Subaru et pouvant être commandée avec les palettes derrière le volant. On peut tout de même s'étonner que Subaru, qui nous avait habitué à de véritables breaks sportifs, Impreza GT, Impreza WRX et autres Legacy Spec B, nous propose exclusivement une transmission automatique pour celle qu'ils nomment « break sportif ». Le moteur, ayant subi un régime forcé, tombe sous les deux litres de cylindrée et sa puissance perd jusqu'à 60 ch. Reste à prendre le volant pour découvrir ce qu'est devenu la familiale sportive chez Subaru en 2016 !



Au volant

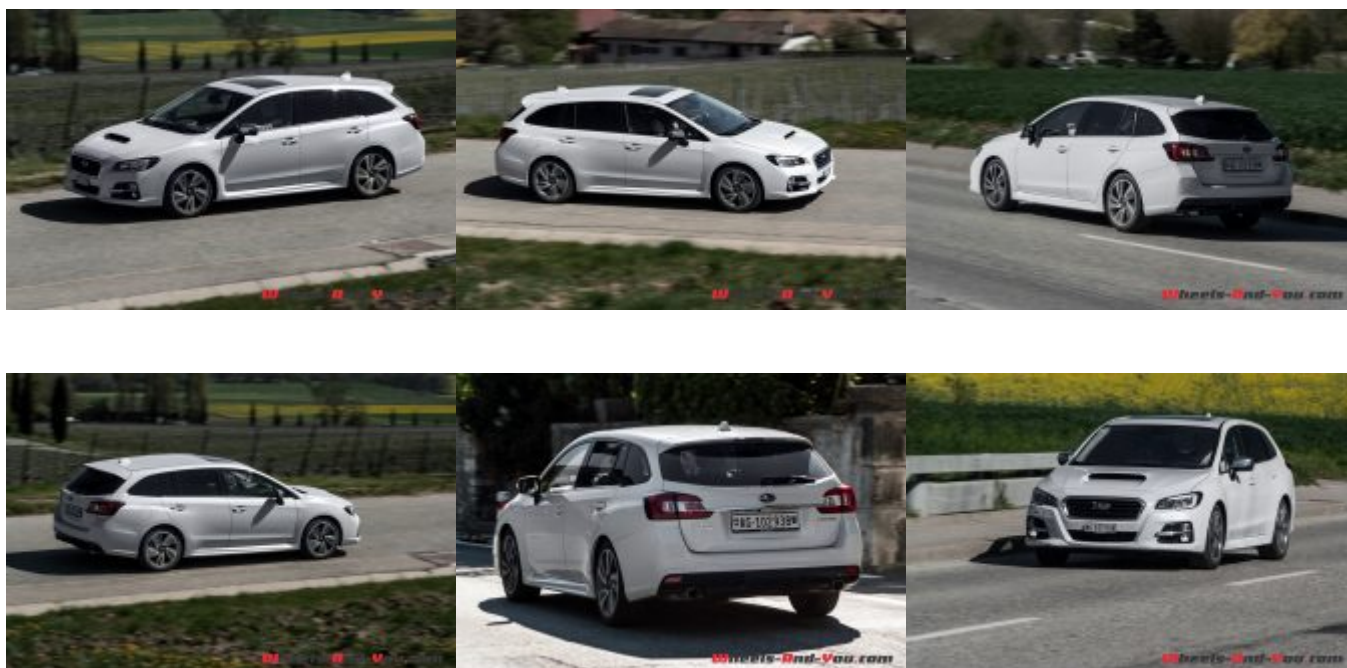
L'ensemble des occupants se sentiront à l'aise dans cet habitacle spacieux et dont les nombreuses touches de bleu égayent les trajets. Pour le conducteur, la position de conduite est idéale, plutôt en hauteur, et propose un très bon champ de vision. De plus, l'ensemble des commandes tombe parfaitement sous la main.

Dès les premiers kilomètres, je constate le bon travail sur les réglages châssis par les ingénieurs japonais, s'inspirant généreusement de leur sportive historique, la fameuse WRX STi. Ces réglages qui procurent au conducteur pressé d'excellentes sensations de précision, que ce soit dans la direction, les mouvements de caisse ou l'inscription de la voiture en courbe. Merci la STi !

Hélas, le sport s'arrête à ce ressenti, car le moteur est anémique par rapport aux qualités dynamiques de cette auto. En plus du manque de puissance, la boîte automatique à 6 rapports Lineartronic utilise le procédé de variation continue qui est totalement dépassé de nos jours. Même en jouant avec le mode de conduite

SI-Drive donnant une puissance linéaire et des changements de rapports plus tardifs et plus secs, les conducteurs sportifs restent sur leur faim. Heureusement, il est quand-même possible au conducteur de changer de rapport à l'aide des palettes, mais de là à parler de sport...

Donc, à défaut de Sport, ce « break sportif » vous emmènera confortablement sur tous types de trajet avec un châssis permettant des passages en courbe étonnants de rapidité et d'efficacité, tout ça avec un coffre rempli de bagages et cinq adultes installés correctement.



Verdict

Vous l'aurez compris, je suis resté sur ma faim lors de l'essai de ce nouveau modèle de Subaru. En effet, sur le papier, la marque japonaise annonçait le retour du break sportif, un modèle ayant disparu du catalogue il y a presque une dizaine d'années avec l'Impreza WRX 2.5, la Legacy Spec B, voire même le Forester turbo.

Les premières images de cette auto laissaient également présager le meilleur. En arrivant à la concession, même si les performances annoncées me décevaient déjà quelque peu, j'étais confiant sur le résultat. Car, oui, avec son design dynamique avec ses grosses aérations dans la face avant, sa bouche sur le capot moteur et ses ailes arrière gonflées à la testostérone rappelant la STi millésime 2008, le

sport semblait bel et bien de retour. Malheureusement, dès les premières sollicitations, j'ai ressenti une grande frustration en raison d'un moteur effectivement coupleux, mais dont la puissance est faible. De nos jours, 170 ch, ce n'est pas vraiment sportif. Mais cette mécanique est surtout desservie par cette boîte automatique Lineartronic qui est un véritable raté, comme la plupart des boîtes CVT à convertisseur. Ca patine un maximum lorsque l'on sollicite quelque peu la pédale de droite. Dommage, car avec un moteur un peu plus puissant, tel un 2.5 de 250 ch, cette Levorg aurait tout pour redevenir le break sportif que le conducteur helvétique avait tant apprécié à la fin du XXème siècle. C'est d'autant plus vrai que le châssis, s'inspirant de la WRX STi, est une véritable réussite et serait tout à fait capable de supporter une telle motorisation. Ces chevaux supplémentaires conviendraient également au dynamisme du design, sans détonner avec le généreux espace intérieur.

Côté tarif, celui de base est des plus économiques et bien placé face à la concurrence, avec un prix de départ à CH 27'900.- pour la version Advantage. Par contre, si vous souhaitez le modèle le mieux équipé, la version Luxury S, avec roues de 18'', sièges sport en cuir à coutures bleues, système de navigation à affichage 7'', toit ouvrant électrique et divers éléments de design dynamiques, la facture s'alourdira de près de CHF 10'000.- pour atteindre CHF 37'700.-. Vous vous retrouverez alors avec un modèle identique à notre voiture d'essai. Un tarif correct étant donné les qualités de cette auto, à condition de ne pas être dans l'idée d'acquérir un break sportif, comme cela pouvait être le cas à une époque pas si lointaine.



Prix et options - Subaru Levorg 1.6 DIT AWD Luxury S

Prix de base : CHF 37'700.-

Peinture Crystal White Pearl : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 38'500.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Subaru Schweiz AG pour le prêt de cette Subaru Levorg.



A lire aussi

Essai - Subaru WRX STI : Ambiance rallye garantie !

Premier contact - Subaru XV : Le baroudeur nippon

Présentation - Subaru Impreza (5ème génération)

Présentation - Subaru Impreza 5-Door Concept

Nouveauté - Subaru Levorg

Présentation - Subaru Legacy

Présentation - Subaru WRX STI

Présentation - Subaru WRX

Présentation - Subaru Levorg

Présentation - Subaru Viziv Concept

Présentation - Subaru WRX Concept

Nouveauté - Subaru XV Crosstrek Hybrid

Présentation - Subaru Forester

Nouveauté - Subaru BRZ, les tarifs

Nouveauté - Motorisations Subaru Boxer Diesel S

Genève 2012 - Subaru Impreza AWD

Genève 2012 - Subaru BRZ

Nouveauté - Subaru Impreza 5 portes

Nouveauté - Subaru BRZ

Nouveauté - Subaru BRZ Concept STI

Genève 2011 - Subaru Impreza Concept et Impreza WRX STI

