

Essai - Subaru WRX STI : Ambiance rallye garantie !

Constructeur à succès dans notre pays, notamment grâce à sa transmission intégrale, Subaru produit des sportives depuis plus de 20 ans. Wheels And You prend les commandes du dernier fleuron de la marque, la WRX STI. Attachez vos ceintures !



- 4 cylindres, essence, turbo, 2'457 cm³
- 300 CV à 6'000 t/min
- 407 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 255 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'615 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'595 x 1'795 x 1'475
- Conso. mesurée : 12.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 242 g/km (G)
- dès CHF 44'900.-, mod. essayé: CHF 54'100.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Véritable révolution lors de son arrivée sur le marché des sportives au début des années 90, la mythique Subaru Impreza perd son patronyme pour cette nouvelle version. Elle s'appelle maintenant WRX STI.

Alors que les versions précédentes tendaient à s'aseptiser et se rendre plus dociles avec les années, il semblerait que la dernière mouture change la donne. A en croire les aficionados de la marque, la nouvelle WRX STI est une véritable sportive pure et dure. Elle viendrait même talquer l'autre icône du segment, la Mitsubishi Lancer Evolution, dont la dernière évolution, la X, peine à convaincre les passionnés.

En tant qu'ancien propriétaire d'une GT Turbo et d'une WRX 2.0, je me réjouis d'autant plus de découvrir cette nouvelle bombe japonaise.

A l'extérieur

Alors que la génération précédente était arrivée dans un premier temps en version hatchback (quatre portes et hayon) cette nouvelle WRX STI arbore fièrement une carrosserie de berline comme ses prestigieuses ancêtres. Les lignes sont tendues, des traits plutôt droits et anguleux, le style ne change pas drastiquement mais il apporte de la modernité à la voiture tout en conservant un lien avec le passé.

A l'avant, les phares au regard puissant encadrent une calandre acérée qui surplombe un pare-choc proéminent. La capot moteur et son imposante prise d'air, une tradition, accentuent le look athlétique. Elle en impose par sa prestance cette Subaru. A cela s'ajoute bien évidemment les ailes bodybuildées qui confirment le style « voiture de rallye ».

Vous avez l'habitude de découvrir un immense spoiler sur le coffre et cette WRX STI ne déroge pas à la règle ; toutefois ce n'est pas le cas de notre voiture d'essai. En effet, vous avez maintenant le choix : la sportive japonaise existe avec cet attribut (WRX STI S) ou sans (WRX STI). Si la plupart des fans de la marque n'hésiteront pas une minute, ça sera « avec », moi personnellement, je la préfère « sans ». Ça donne un petit côté discret et presque élégant à ce monstre de testostérone. Rassurez-vous, l'arrière n'en deviendra pas discret pour un sou avec un diffuseur digne d'une véritable WRC et les quatre sorties d'échappement qui

promettent de laisser chanter le fameux moteur boxer. Petit détail sympathique, l'emplacement central, dans le diffuseur, du feu anti-brouillard arrière. Ambiance racing garantie !

Je noterai encore la présence des très belles jantes 18 pouce couleur « Dark Gun Metallic » qui apportent du dynamisme à l'ensemble. Vous l'aurez compris, à mes yeux, cette nouvelle WRX STI affiche un design très réussi.

A l'intérieur

En ouvrant la porte, je découvre un habitacle de bonne qualité et à la finition correcte si on fait abstraction de quelques plastiques peu élégants. J'ai l'impression que ce sont les mêmes que dans ma GT Turbo de 1999. Bon d'accord, on achète pas vraiment une Subaru pour la qualité de présentation. Mais quand même, de nos jours, il est facile de faire mieux.

Autre point à relever, le cuir qui habille les sièges. En effet, la WRX STI existe en deux niveaux de finition : « Sport » ou « Luxury ». C'est justement ce dernier qui équipe notre voiture. Outre les sièges en cuir noir avec surpiqures rouge (alcantara dans la version « Sport »), on retrouve un équipement ultra-complet comprenant notamment le système de navigation, la caméra de recul et la sono Harman/Kardon avec huit haut-parleurs. Très bien pour une utilisation quotidienne, mais pour l'ambiance rallye, je serai plus enclin à partir sur la version de base, surtout que la différence de prix n'est pas négligeable, CHF 8'400.-.

Je n'ai pas eu l'occasion de m'installer à bord d'un modèle équipé des sièges en alcantara mais je pense que leur conception est identique. Du coup, quelle que soit la finition, je leur reprocherai de ne pas proposer assez de maintien tout en étant relativement confortables pour avaler les kilomètres sereinement.

Le tableau de bord annonce une ambiance course grâce à un affichage au centre supérieur de la console qui permet entre autre de visualiser l'utilisation des ressources de la mécanique. Ajoutez à cela le réglage du différentiel et les différents modes de conduite qui agissent sur l'ouverture du papillon des gaz, on est vraiment à bord d'une voiture de rallye légèrement civilisée. Sensations garanties !

Que les pères de famille se rassurent, la Subaru WRX STI propose suffisamment d'habitabilité pour embarquer femme et enfants puisque cinq occupants peuvent prendre place, ainsi que les bagages avec un coffre de 460 litres.

Sous le capot

Plus besoin de présenter la motorisation qui anime la mythique lignée des Subaru sportives dont la dernière évolution ne déroge pas à la règle. Il s'agit bien évidemment d'un quatre cylindre boxer qui propose un doux ronron typique. Je ne sais pas vous, mais moi j'adore cette musique surtout que sur cette WRX STI il ne rechigne pas à se faire entendre.

Le 2.5 litres développe toujours 300 CV à 6'000 t/min pour un couple de 407 Nm à 4'000 t/min. Les performances sont quasi identiques avec le 0-100 km/h en 5.2 secondes et une vitesse de pointe de 255 km/h (250 km/h pour la génération précédente).

Cette mécanique endiablée est couplée à une boîte manuelle 6 rapports dont la course du levier est courte et précise. Quel régal ! Point de boîte robotisée et si ça peut paraître absurde pour certains, je le considère comme un allié indispensable à la véritable conduite.

Et maintenant le point qui fâche : la consommation. Vous le savez bien, la sobriété n'est pas le maître mot dans ce type de voiture. Le constructeur annonce toutefois une moyenne plutôt honnête de 10.4 l./100km en cycle mixte. Pour ma part, tout au long de mon essai, où j'ai profité pleinement du caractère rageur de la voiture, j'aurai mesuré une moyenne de 12.6 l./100km (11 l./100 selon l'ordinateur de bord). Ce que je trouve relativement correct au vu de son tempérament. A noter encore que sur un long trajet autoroutier, l'ordinateur indiquait un petit 8.5 l./100km de moyenne. Par contre, pas besoin de vous dire qu'en attaquant franchement sur les routes de montagne, les valeurs explosent. On n'a rien sans rien.

Au volant

Il est temps de découvrir ce qu'elle a dans le ventre cette nouvelle WRX STI. Tout

d'abord, premier ressenti, la voiture est ferme, très ferme. Toutes les aspérités de la route se font ressentir. Si c'est pas toujours agréable pour vos passagers, cela laisse présager un excellent comportement routier, ce d'autant que la direction est ultra directe et très précise. Je suis impatient de quitter la ville et emprunter les routes de campagne.

J'augmente le rythme et toutes ces bonnes premières impressions se confirment : la WRX STI colle à la route, bondit à la moindre sollicitation de l'accélérateur et avale les courbes plus vite qu'il ne faut pour le dire. Le temps maintenant de jouer avec la molette des différents modes de conduite (SI-Drive). Par défaut, le mode « I » (Intelligent) gère ce qui lui semble le plus optimal, presque un peu trop soft à mon goût, mais parfait pour les trajets quotidiens. Je passe en mode « S » (Sport) et la voiture se fait plus vive. L'accélération est plus franche, le plaisir au volant monte d'un cran. Finalement le mode « S# » (Sport Sharp) transforme la docile Subaru en véritable arme de guerre. Grandiose pour attaquer très fort, mais attention à ne pas trop jouer si vous n'êtes pas sur un circuit. Autre réglage possible, le DCCD (Driver's Control Centre Differential) qui vous permet de répartir le couple plus ou moins sur l'avant ou l'arrière. En automatique c'est l'ordinateur qui gère et sinon à vous de voir où vous souhaitez plus de puissance avec six possibilités de réglages. Pour ma part, j'ai principalement roulé avec un peu plus sur l'arrière, de quoi enrôler les virages avec une très grande aisance. Plutôt génial tout ça.

Parlons encore brièvement des freins. Certes ils sont fournis par Brembo, mais j'ai trouvé qu'ils manquaient un peu de mordant et d'endurance. Bon il se peut aussi qu'ils aient été grandement sollicités par mes confrères tant cette WRX STI pousse à exploiter pleinement sa cavalerie.

Les rumeurs disaient vraies, cette nouvelle WRX STI est résolument plus sportive que la génération précédente. C'est presque trop extrême pour une utilisation quotidienne mais au diable les compromis et bravo messieurs les ingénieurs de nous proposer une nouvelle mouture qui est à coup sûr la Subaru de série la plus démoniaque jamais produite.

Verdict

Fervent amateur des « rally-car », je n'ai pu que tomber sous le charme de cette

nouvelle Subaru WRX STI. Il semblerait toutefois que de nos jours la clientèle semble être moins friande de ce type de voiture et aurait tendance à jeter son dévolu sur les différentes tractions boostées du marché à l'image des Mégane RS, Leon Cupra et Focus ST. Pour ma part, il n'y a pas photo. L'atout de la traction intégrale est indéniable, les performances supérieures et la sonorité du boxer sont tellement envoutantes.

Alors si vous hésitez encore, je vous encourage vivement à aller découvrir cette WRX STI. Surtout que pour un tarif débutant à CHF 44'900.- pour le modèle Sport, c'est pour moi le meilleur rapport prix/prestations qui existe sur le marché avec en plus l'avantage d'être une berline cinq places.

Prix et options - Subaru WRX STI Luxury

Prix de base : CHF 53'300.-

Peinture métallisée : CHF 800.-

Pack Urban : CHF 2'380.-

Prix TOTAL : CHF 54'100.-

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

Nos remerciements à Subaru Schweiz AG pour le prêt de cette Subaru WRX STI Luxury.

A lire aussi

Premier contact - Subaru XV : Le baroudeur nippon

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

























W.A.Y.