

Premier contact - Subaru XV AWD : Le nouveau crossover qui cache bien son jeu !

Fort du succès de la version actuelle de sa XV, Subaru ne change que peu une tactique qui gagne en reprenant l'essentiel de ce qui fait le succès de son modèle et y apporte de judicieuses mises au goût du jour. Continuité et modernisation sont d'actualité, ce premier contact nous permet d'en détailler l'essentiel.



- 4 cylindres, essence, 1'600 cm³
- 114 ch à 6'200 t/min
- 150 Nm de 3'600 t/min
- Boîte de vitesses Lineartronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 175 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.9 sec.
- Poids : 1'525 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'465 x 1'800 x 1'615
- Conso. mixte : 6.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 145 g/km
- dès CHF 25'825.-

C'est en Lettonie que Wheels And You s'est rendu pour découvrir la nouvelle mouture de la Subaru XV. Malgré le succès de la première version dont Subaru a vendu plus de 6'700 unités en Suisse, il était temps de renouveler cette XV qui commence à souffrir face à une concurrence plus récente, cela malgré une renommée certaine quant à la qualité et la longévité des véhicules de la marque nipponne.



Esthétique

Si les proportions générales du XV n'évoluent guère, c'est que la première version a été bien accueillie par la clientèle Subaru. Les designers ont donc choisi de conserver une ligne assez semblable, même si le rehaussement de la ceinture de caisse suit la tendance générale.

Toutefois, tout est nouveau sur cette deuxième génération de la XV. Le véhicule gagne quelques centimètres autant en longueur (4.47 m) qu'en largeur (1.8 m sans rétroviseurs), alors que la hauteur de pavillon perd 2 cm et adopte des barres de toit en série à 1.615 m. De nouvelles optiques avant à LED, plus effilées, et des feux arrière qui s'allongent sur le hayon, modernisent nettement le style « Dynamic & Solid ».

La transmission 4×4 permanente est l'une des particularités essentielles de Subaru qui, malgré ses seuls 0.3% de parts de marché mondial, se targue d'être le constructeur leader des véhicules 4×4. La XV en est évidemment équipée et, grâce à une garde au sol de 22 cm, elle ne craint pas de sortir du bitume. Les angles d'approche et de sortie atteignent ainsi respectivement 18° et 22°.



Alors que les changements extérieurs sont discrets, l'intérieur évolue plus significativement : un grand écran tactile central de 8" propose désormais l'intégration des systèmes Apple et Android, tandis qu'un second écran prend place au-dessus de la console et affiche quantité d'informations supplémentaires selon la sélection choisie. Le bloc compteurs demeure traditionnel avec un affichage de la vitesse et des tours/minute analogique via deux cadrans classiques.

L'interface avec le conducteur a été simplifiée autant que possible, même si le volant ne compte pas moins de 15 boutons. Les commandes de ventilation demeurent analogiques pour plus de facilité d'utilisation. La position de conduite est assez haute mais confortable. Le coffre gagne un peu en capacité et propose entre 385 litres et 1'310 litres sièges arrière rabattus.



Sous le capot

Cette nouvelle XV bénéficie de la plateforme SGP (Subaru Global Platform) annoncée 70% plus rigide que sa devancière. Traditionnellement, Subaru ne propose que des moteurs longitudinaux à architecture boxer et carburant essence. Les deux motorisations disponibles sur la XV, un 1.6 l et un 2.0 l, sont presque intégralement nouvelles.

Subaru a travaillé sur plusieurs axes pour cette XV, notamment sur la réduction des vibrations et du bruit afin d'augmenter le confort et la fiabilité. L'architecture

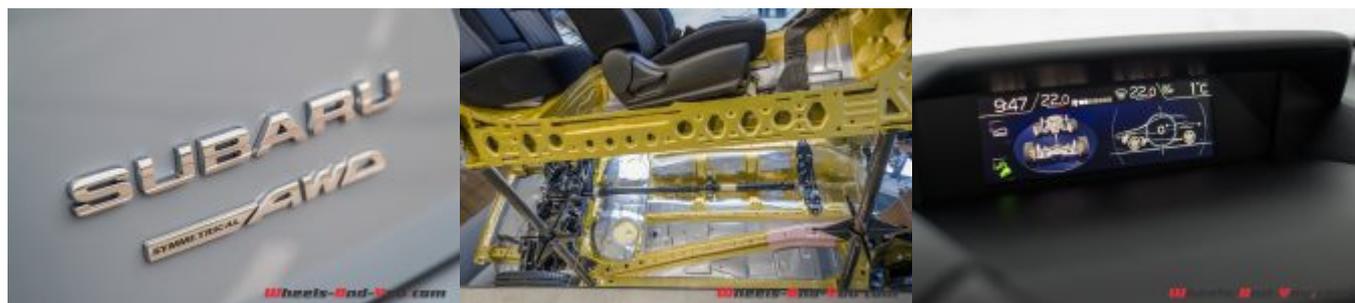
boxer lui permet de proposer des moteurs particulièrement silencieux sans que leurs performances intrinsèques n'en pâtissent.

Ainsi, le 1.6 développe 114 ch (84 kW) à 6'200 t/min et un couple de 150 Nm à 3'600 t/min, alors que le 2.0 propose 156 ch (115 kW) à 6'000 t/min et 196 Nm de couple à 4'000 t/min.

Tandis qu'une version à boîte manuelle était disponible sur la première version, les statistiques de vente montrent que presque neuf XV sur dix ont été vendues avec la boîte automatique. Subaru abandonne ainsi la transmission manuelle et ne propose plus que la boîte à variation continue Lineartronic, avec possibilité de sélection manuelle à 7 rapports au volant sur la motorisation 2.0 l. Même si ce choix gomme toute velléité sportive, il faut reconnaître que cette transmission est très adaptée au véhicule. Elle offre un agrément évident de facilité et d'efficacité lorsque l'adhérence diminue.

Dénommée « Symmetrical AWD », cette transmission est une autre spécificité de Subaru. Elle contribue notamment à l'abaissement du centre de gravité. En situation normale, elle reporte 60% du couple sur l'essieu avant et 40% pour l'arrière.

Autre domaine où la XV profite des derniers développements : les assistances de conduite. Précurseur en la matière, Subaru continue à travailler son système EyeSight qui, doté de trois caméras, gère la majorité des fonctions d'assistance : régulateur adaptatif, alerte anti-collision et freinage d'urgence autonome, alerte et correction du franchissement de ligne ou changement de voie, détecteur de véhicules dans les angles morts. Autant de fonctions qui contribuent à faire de la Subaru XV le véhicule champion des tests Japan NCap où elle obtient 199.7 points sur un maximum possible de 208. La XV obtient également 5 étoiles à l'Euro NCap et le meilleur score pour les critères protection des piétons et des enfants.





Au volant

Je suis agréablement surpris par plusieurs aspects de la nouvelle XV : bien qu'assez ferme, elle propose un excellent confort. La voiture dispose de débattements de suspension amortissant bien les grosses dépressions alors que le centre de gravité extrêmement bas et une nouvelle barre antiroulis en limitent le tangage.

Autant le son du moteur que l'excellent filtrage des bruits de roulement offrent un silence de fonctionnement étonnant, même sur route en terre. Seul le 1.6 l est un peu bruyant au-dessus de 3'500 t/min lors de franches accélérations. La stabilité en ligne droite est nettement améliorée par rapport à la précédente XV et la direction est un peu plus immédiate pour un contrôle de trajectoire facilité.

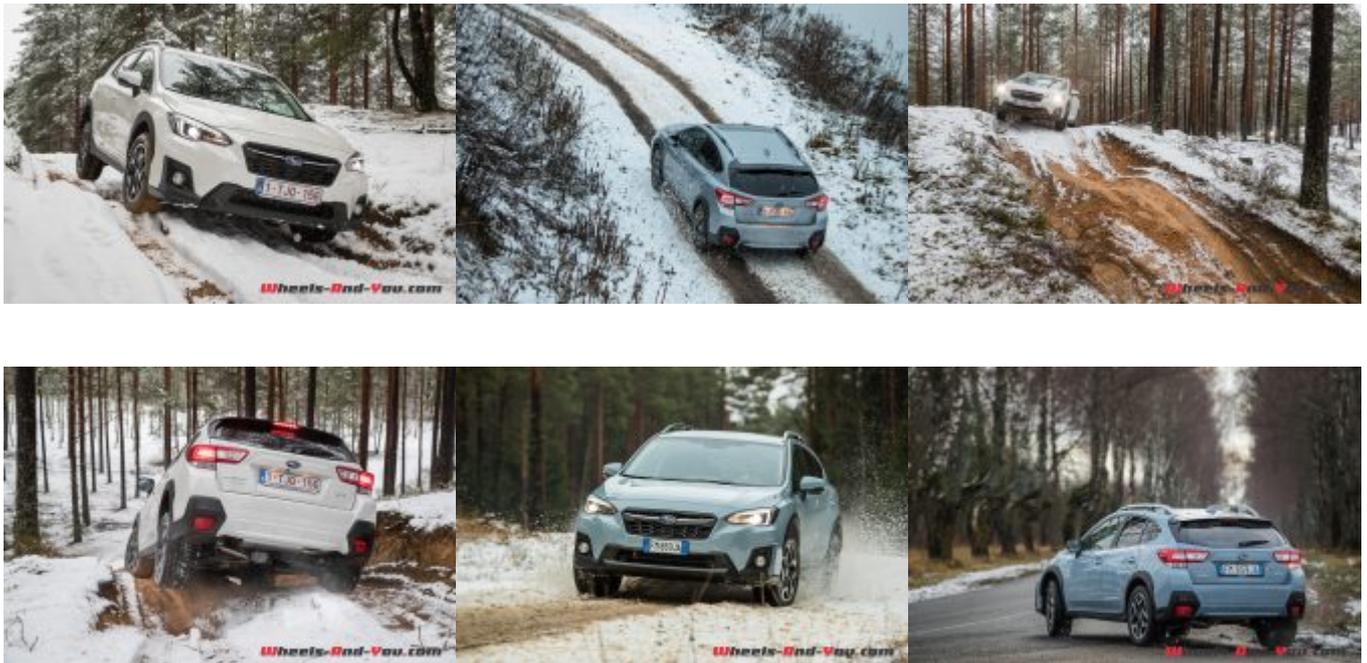
La boîte Lineartronic est efficace et sait se faire oublier si on ne cherche pas la performance sportive. Elle permet un fonctionnement dans la plage de couple idéale, ceci autant sur route que dans le terrain. Elle intègre un « Active Torque Vectoring » qui transmet le couple sur les roues ayant la meilleure adhérence.



C'est d'ailleurs en quittant le bitume que la XV révèle certaines aptitudes insoupçonnées, notamment une capacité de franchissement surprenante pour un véhicule à l'aspect pourtant très civilisé. Le X-Mode s'enclenche par simple pression sur un bouton. L'électronique travaille alors pour assurer l'adhérence de chaque roue et la XV acquiert de véritables capacités de franchiseur autant à la

montée qu'à la descente où le véhicule régule la vitesse tout seul. Bluffant et inattendu pour un crossover ! Allié à une garde au sol importante, cela permet vraiment d'envisager des balades offroad sans arrière pensée...

Avec un poids maîtrisé de 1'525 kg pour la version 1.6 et 1'552 kg pour la 2.0, la consommation en cycle mixte varie de 6.4 à 7.0 l/100km pour les deux motorisations.



Verdict

Globalement, et même s'il ne faut pas s'attendre à de la sportivité au comportement de la Subaru XV, je suis séduit par le mix entre des capacités dynamiques d'excellent niveau sur route, avec un comportement très sécurisant y compris sur les chaussées enneigées rencontrées durant mon essai, et des aptitudes étonnantes à sortir du goudron. La XV m'emmène sur des pistes forestières détrempées par la neige et donc très boueuses, là où bon nombre de concurrents ne sauraient s'aventurer et où seul le Jeep Compass Trailhawk pourrait éventuellement rivaliser. Tout cela est proposé dans un confort certes un peu ferme, mais excellent tant par l'amortissement réussi que le niveau sonore limité, comparable à celui d'un véhicule premium.

La nouvelle XV est disponible en quatre finitions Advantage, Swiss, Swiss Plus et Luxury dès CHF 25'825.- (Advantage 1.6 l) et CHF 35'625.- (Luxury 2.0 l). Aucun doute, cette XV plaira aux adeptes de la marque et offrira à Subaru des atouts

pour récupérer quelques points de part de marché à ses concurrents directs.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Subaru Schweiz AG pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Subaru XV.





A lire aussi

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

Essai - Subaru WRX STI : Ambiance rallye garantie !

Premier contact - Subaru XV : Le baroudeur nippon

Présentation - Subaru WRX STI AWD MY2018

Avant-première : Subaru XV AWD MY2017

Nouveauté - Subaru BRZ MY2017

Présentation - Subaru VIZIV-7 SUV Concept

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



