Premier contact – Subaru XV : Le baroudeur nippon

En attendant la nouvelle Impreza qui sera présentée au prochain Salon de Genève, Wheels And You a eu l'occasion de prendre le volant du tout nouveau crossover compact, basé justement sur le même châssis que l'Impreza, la Subaru XV.



- 4 cylindres, 1'995 cm^3
- 150 CV à 6'200 t/min
- 196 Nm à 4'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT, 6 rap.
- Vitesse maxi : 187 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.7 sec.
- Poids : 1'455 kg
- Conso. mixte : 6.6 l./100km
- Emissions de CO_2 : 153 g/km (D)
- dès CHF 28'900.-
  modèle essayé : CHF 34'100.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, Subaru Suisse SA

Très apprécié dans notre pays, Subaru nous propose depuis de nombreuses

années tout une gamme de voitures à quatre roues motrices. Et s'il existait déjà différents SUV, le Forester et le Tribeca, c'est la première fois qu'un véritable crossover compact du segment C, la Subaru XV, rejoint la gamme. J'ai utilisé le terme « véritable » car depuis 2010, Subaru avait au catalogue une Impreza XV qui prenait l'apparence d'une berline compacte au look de baroudeur, mais qui conservait la garde au sol d'une Impreza de base. Avec l'arrivée en Europe de la quatrième génération de l'Impreza, Subaru propose cette fois-ci un véhicule surélevé qui se positionne clairement comme un tout-chemin de taille compacte, perdant au passage la dénomination « Impreza ». Toutefois la XV fait partie de la « Famille Impreza », mais se présente plus comme un modèle à part entière de la marque aux six étoiles, comme l'est la WRX STI dans un autre registre.

Esthétique

Dévoilée en nouveauté mondiale en septembre 2011 à l'occasion du dernier Salon de Francfort, la Subaru XV n'est pas une révolution stylistique. La base est similaire à la nouvelle Impreza, une berline cinq portes compacte, et les évolutions par rapport à la version précédente sont des lignes plus tendues résultant d'une forme globale plus sculpturale. Les pare-chocs sont plus imposants, et la différence majeure se trouve dans les optiques avant et arrière dont le dessin s'apparente à ceux de l'actuelle Legacy. La forme de la calandre s'inspire aussi de cette dernière apportant à l'ensemble une unité familiale plus évidente entre les deux modèles. L'œil averti retrouvera rapidement quelques similitudes avec l'Impreza Concept, présentée à Genève en 2011, sous la forme d'une berline tri-corps. Pour revenir à la XV, comme expliqué précédemment, la garde au sol est passée à 22 cm, soit 7.5 cm de plus qu'une Impreza. Le bouclier avant est souligné par une partie inférieure en plastique noir. Cet attribut esthétique se retrouve sur les passages de roues, les bas de caisse et les extrémités inférieures du pare-choc arrière confortant l'apparence « offroad light » de la Subaru XV. Un diffuseur rainuré, peint couleur carrosserie et des jantes 17″ avec une partie centrale noire, spécifiques à la XV, complètent le tableau. A l'occasion de cet essai, nous avons pu découvrir plusieurs coloris dont la robe orange déjà découverte lors de la présentation à Francfort. L'intérieur est un peu plus austère, voire triste, totalement dans l'esprit des autres productions de la marque. Les plastiques sont de bonne facture, la finition est correcte comme à son habitude dans les standards japonais. Si tout semble plutôt simple,

l’équipement de base, appelé « Swiss One », est quand à lui très complet, composé entre autres d’une climatisation automatique et de multiples airbags. En sus, deux packages d’options sont proposés, « Swiss Two » et « Swiss Three », avec par exemple un régulateur de vitesse, une climatisation à deux zones, des phares et essuie-glaces automatiques, des projecteurs xénon, un intérieur cuir, un toit ouvrant électrique, un système keyless, etc. Les trois finitions disposent d’un système « Infotainment » spécifique à chaque niveau, un combiné audio et informations regorgeant de possibilités pour informer le conducteur et ses passagers. De base il s’agit d’un lecteur radio/CD avec écran déporté sur la partie supérieure du tableau de bord et, suivant le modèle, il s’agrémente d’une caméra de recul, d’un lecteur MP3, du Bluetooth, d’un GPS, etc. L’espace à bord est très agréable, l’impression de grandeur confirme la possibilité d’accueillir facilement cinq adultes. Le coffre aussi propose un volume correct de 380 litres, pouvant atteindre 1’270 litres en rabattant la banquette arrière tout en profitant d’un plancher totalement plat.

Sous le capot

Fidèle à lui-même, Subaru a installé un moteur boxer dans cette XV. Trois motorisations quatre cylindres sont disponibles, deux essence et un diesel. Tout d’abord un petit 1.6 l. de 115 CV pour un couple de 150 Nm à 4’000 t/min, puis un 2.0 l. de 150 CV pour un couple de 196 Nm à 4’200 t/min. Dépendant de la transmission, manuelle ou automatique, les consommations en utilisation mixte varient entre 6.3 et 6.9 l./100km et les émissions de CO_2 entre 146 et 160 g/km. Le diesel est aussi un 2.0 l. et il développe 147 CV pour un couple de 350 Nm disponible entre 1’600 et 2’400 t/min. La consommation moyenne est de seulement 5.6 l./100km et les émissions de CO_2 de 146 g/km. Toutes les Subaru XV sont équipées bien évidemment de quatre roues motrices, d’un système Start/Stop et sont disponibles en boîte manuelle cinq rapports avec démultiplication sur le 1.6 l. et six rapports sur les autres. Pour les deux moteurs essence, il est aussi possible d’opter pour une boite automatique CVT à variation continue. Ainsi dotée, la Subaru XV voit le différentiel central à viscocoupleur être remplacé par l’Active Torque Split AWD qui répartit électroniquement et automatiquement la force de traction sur les quatre roues en fonction de l’état de la route. Pour mon essai, seul le moteur 2.0 l. essence avec la boîte CVT était

disponible. Je l'ai trouvé très vif, relativement silencieux et très agréable à rouler. Certes ce n'est pas un foudre de guerre, mais au démarrage sa réactivité est surprenante. Habituellement pas très adepte des transmissions à variation continue, j'ai été surpris en bien sur cette dernière, la sensation de patinage de l'embrayage ne se ressent pas trop.

Sur la route

Rien de tel qu'une fraîche journée de février pour essayer une Subaru. La position de conduite est bonne, la visibilité périphérique est excellente, cette XV vous permettra d'avaler les kilomètres en toute quiétude malgré un amortissement peut-être un peu ferme. Notre parcours était composé de tous les styles de route, mélangeant aussi bien de la ville que de l'autoroute et dans toutes les situations le crossover a révélé un très bon comportement routier. Malgré que la XV soit haute sur pattes, le roulis est bien contenu et la tenue de route est vraiment excellente. En fait j'en attendais pas moins de la part de Subaru qui a toujours fait très bonne figure dans ce domaine d'autant plus que toutes les versions de la XV sont équipés d'un contrôle dynamique de stabilité. J'ai même réussi à trouver un petit chemin de forêt enneigé pour tester les aptitudes hors des sentiers battus. Même si la XV n'est pas un vrai tout-terrain, je n'ai rencontré aucun souci.

Verdict

La découverte de cette nouvelle Subaru XV est une bonne surprise. Homogène et agréable à rouler, elle propose une alternative intéressante aux petits SUV pour celui ou celle désireux d'avoir une voiture au look un peu différent et offrant la possibilité d'affronter tous les revêtements routiers grâce à sa transmission intégrale. Autre point fort pour cette japonaise, les tarifs proposés sont très intéressants. Démarrant à CHF 25'900.- pour la version 1.6 l. « Swiss One » en boîte manuelle, l'importateur suisse devrait atteindre son objectif 2012 défini à 3'500 voitures. Pour le modèle essayé lors de cette présentation presse, le 2.0 l essence « Swiss Two », le prix de base est de CHF 33'300.- avec un équipement de série déjà très complet puisqu'il ne manque que le système de navigation et l'intérieur cuir, disponibles en option. Ensuite, pour le haut de gamme, une version « Swiss Three », avec un moteur 2.0 l. essence ou diesel, il faudra

débourser CHF 38’500.- Dernier détail, les ventes en Suisse débuteront le 18 février prochain.

Prix et principales options – Subaru XV 2.0i “Swiss Two”

Prix de base : CHF 33’300.-

Peinture métallisée : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 34’100.-

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

Nos remerciements à SUBARU Suisse SA pour l’invitation à aux essais presse de cette nouvelle Subaru XV.

A lire aussi

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.

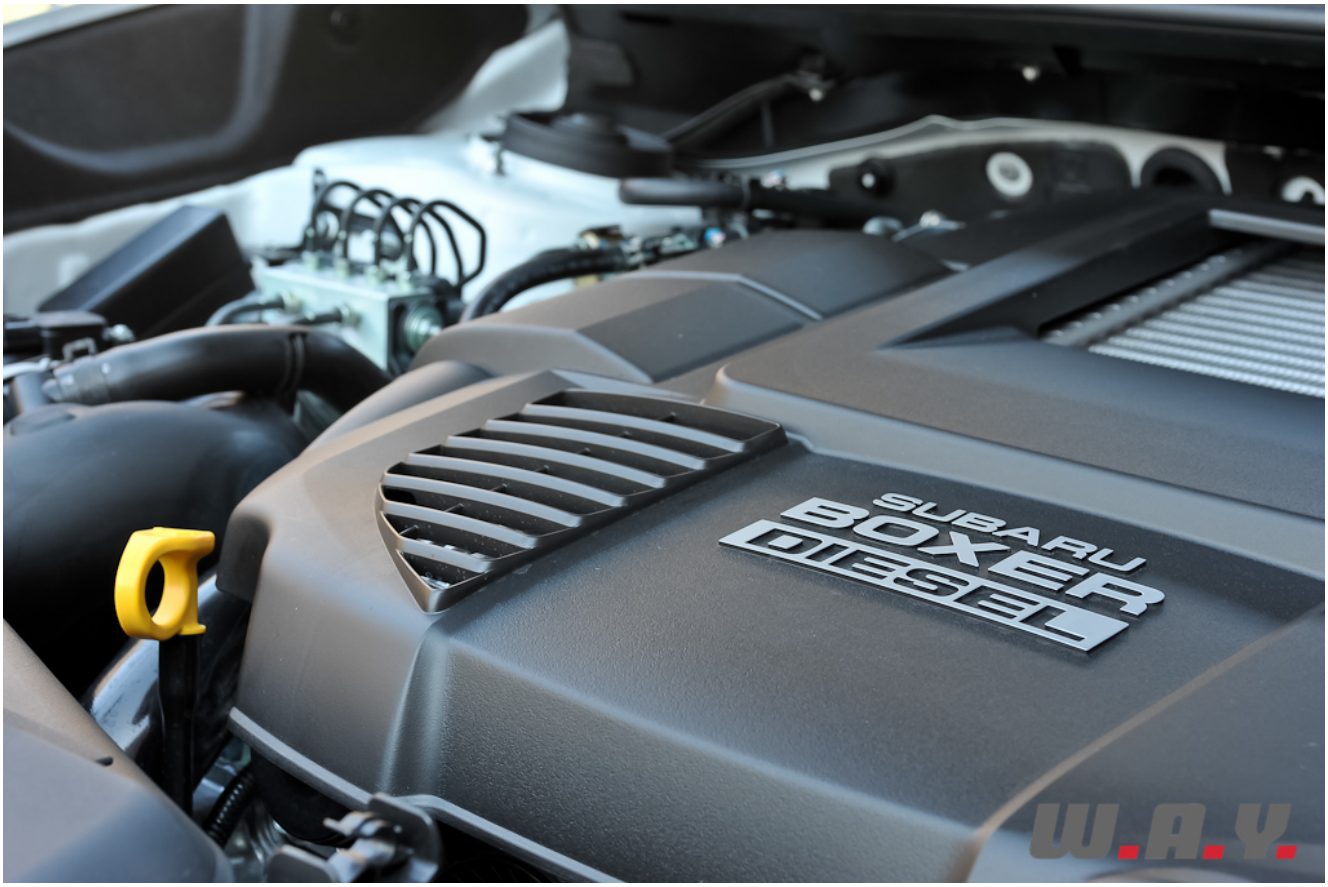

XV
W.A.Y.


W.A.Y.






AG·261 208
W.A.Y.


SUBARU
BOXER
DIESEL
W.A.Y.


EJ 697LY


AG 104084
XV




W.A.Y.


W.A.Y.


EJ 697LY
SUBARU
XV
W.A.Y.