

Essai - Subaru Solterra AWD : 1er SUV tout électrique de la marque

Alors que, soutenue par bon nombre de gouvernements, l'offre de véhicules tout électriques continue à se développer, Subaru suit la tendance et propose un nouveau SUV du segment moyen supérieur, le Solterra. Il s'agit du 1^{er} véhicule tout électrique de la marque plus connue pour ses breaks à quatre roues motrices. Elle surfe sur le succès du segment des SUV et continue bien entendu à proposer une traction intégrale permanente.



- Deux moteurs électriques synchrones
- 160 kW (218 ch)
- 337 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 2'110 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'860 x 1'650
- Conso. mixte : 26.2 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 55'900.-, mod. essayé: CHF 60'800.-

Développée en collaboration avec Toyota qui propose un modèle sœur dénommé bZ4X, donc nous vous proposerons un essai prochainement, la Solterra se veut un nouveau concurrent aux Tesla Model Y, Audi e-tron, Polestar 3, etc. soit un véhicule offrant un espace généreux autant à ses passagers qu'à leurs bagages. Cet essai me permet de découvrir ce que propose cette Solterra et si elle s'avère à la hauteur de ses concurrents.



A l'extérieur

La Solterra présente un design assez particulier. Avec ses ailes en matériaux synthétiques plutôt massives, il me fait penser à une micro-citadine qui aurait été agrandie. Dans le paysage automobile actuel, c'est un véritable signe distinctif qui permet de la reconnaître d'un coup d'œil. Relevons qu'en option, ces éléments peuvent être peints dans la teinte de carrosserie pour environ CHF 2'500.-.

Dans la teinte gris foncé de mon véhicule d'essai, l'ensemble est assez massif. D'ailleurs, en découvrant la voiture, elle m'a paru plus grande que sur les images qui m'avaient permis de découvrir le modèle. Les mesures le confirment : 4.69 m de longueur, 1.86 m de largeur sans rétroviseur et 1.65 de hauteur, il s'agit bien d'un véhicule du segment moyen supérieur.

Le style tranche avec les précédents modèles Subaru. Fait d'arêtes vives, il semble taillé à la hache ! Les optiques avant, effilées, renforcent un design alliant dynamisme et modernité.

La ligne de capot est assez élevée, surplombant une grande calandre factice qui me rappelle celle de la Mustang Mach-E et un spoiler assez agressif. Latéralement, le pare-brise arrière très incliné rappelle la silhouette d'un coupé 4 portes même si la hauteur de l'auto ne laisse aucun doute sur le segment des SUV. Le pare-brise arrière est surplombé par un becquet de toit discontinu au

milieu, une autre particularité peu courante. Notons aussi une garde au sol inhabituelle de 21 cm.

Dans la version Luxury mise à ma disposition, la Solterra pèse 2'110 kg, un poids assez élevé compte-tenu de la capacité batterie de 71.4 kWh inférieure à celles de ses concurrentes directes. Mais dans l'ensemble, je trouve l'esthétique moderne plutôt réussie, qui me rappelle un peu le design Lexus.



A l'intérieur

L'intérieur offre aussi un style moderne. En m'y installant, j'ai un sentiment d'espace, sans doute renforcé par le toit panoramique en verre de la finition Luxury. La planche de bord accueille un grand écran de 12.3 pouces disposé à l'horizontale et qui regroupe les paramètres de l'auto ainsi que le système d'info-divertissement. Tactile comme il se doit, il intègre tout de même quelques boutons physiques pour la commande de ventilation/climatisation nettement plus ergonomique que le tout tactile. Au-dessous, un sélecteur de vitesse rotatif permet d'engager marches avant ou arrière. Il est entouré de plusieurs boutons offrant l'accès direct à certaines fonctions, notamment aux modes de conduite E ou aux X-Mode gérant les situations à faible adhérence. Un grand espace de rangement est disponible au-dessous, qui compense l'absence de boîte à gants devant le passager.

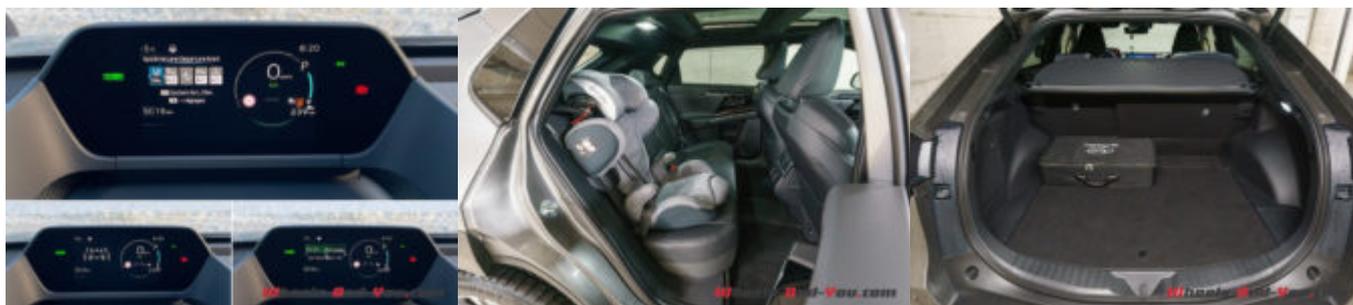
Cet écran central est complété par un second écran situé devant le conducteur,

tout en haut du tableau de bord, au-dessus du volant comme sur les Peugeot récentes, à l'instar de la 308 essayée il y a quelques mois. Personnellement, je n'aime pas car ça m'oblige à baisser le volant plus que ce dont j'ai l'habitude et cela malgré un siège à l'assise plutôt haute. Je n'ai donc pas trouvé une position de conduite qui me convienne pleinement.

Le volant propose bon nombre de commandes comme le régulateur de vitesse adaptatif et son paramétrage, la commande vocale, les commandes de téléphone et diverses options de menu pour paramétrer le véhicule. S'y trouvent également deux palettes, semblables à celles d'une boîte séquentielle, qui servent ici à gérer la puissance du frein de régénération. En plus, un bouton sur la console central permet d'enclencher le S-Pedal qui imite le système One-Pedal de Tesla. Toutefois, il ne permet pas de s'arrêter à un stop sans actionner la pédale de frein, un « Ramping » faisant constamment avancer l'auto à 4 km/h env. Sans compter que sur la Solterra, le S-Pedal n'est pas disponible si la batterie est complètement chargée ; il faut en effet attendre une décharge de la batterie à 95% pour que l'option devienne disponible. C'est très pénalisant et inexplicable à mes yeux puisqu'on doit toujours passer d'un système à l'autre. Subaru explique que c'est pour éviter une surcharge de la batterie ; pourtant, les concurrents gèrent parfaitement le freinage autonome même batterie pleine. Espérons que Subaru corrigera ce défaut par une mise à jour logicielle.

L'espace aux places arrière est généreux aussi, comme la garde au toit. Par contre, le volume du coffre est limité pour un véhicule de cette taille : seulement 441 litres.





Sous le capot

La Subaru Solterra est propulsée par deux moteurs synchrones à aimants permanents développant chacun 80 kW et 168.5 Nm. Ensemble, ils offrent une puissance combinée de 160 kW, soit l'équivalent de 218 ch, et un couple de 337 Nm.

Le pack batteries offre une capacité de 71.4 kWh à la tension de 355 V qui, combinée à une consommation WLTP de 18.1 kWh/100 km, offre une autonomie théorique de 394 km. Toutefois, en ce début d'année et alors que durant mes deux semaines d'essai, il faisait plutôt froid, j'observe une consommation réelle étonnamment plus élevée : sur l'ensemble de mon essai, elle atteint 26.2 kWh/100 km, ce qui correspond à une autonomie de moins de 270 km sur la totalité de la batterie, autrement dit une autonomie réelle d'env. 240 km. Etonnant alors que sur les autres essais de véhicules électriques effectués pour Wheels And You, la baisse d'autonomie est d'environ 10-15% lors des températures hivernales. Une mise à jour de la gestion des batteries est toutefois annoncée, qui devrait améliorer cette autonomie.

La voiture propose divers modes de conduite. En ce qui concerne la propulsion électrique, il y en a trois : ECO, Normal et Power. Ils n'interviennent que sur la progressivité de l'accélération et d'après ce que j'observe, leur effet est vraiment négligeable. Je reste donc en permanence en mode ECO. Un autre paramètre permet l'ajustement des capacités de traction sur route dégradée, les X-Mode. Il y en a deux, l'un pour la neige et le sable, l'autre pour la neige profonde et la boue. Ils permettent de maximiser les capacités d'adhérence dans ces conditions particulières en agissant sur les différentiels avant et arrière. Avec à un contrôle électronique de l'adhérence (Grip Control) et un contrôle de la descente (Hill Descent Control), ces divers équipements augmentent les capacités tout chemin de la Solterra.



Au volant

Dès les premiers kilomètres, je suis agréablement surpris par l'agrément de conduite. La voiture est plutôt confortable pour un véhicule tout électrique, avec des suspensions au débattements généreux. L'auto est plutôt bien insonorisée même si les bruits aérodynamiques sont clairement audibles au-dessus de 100 km/h. L'assistance du volant est judicieusement dosée même si ce dernier ne remonte que peu d'informations sur l'adhérence du train avant.

Avec l'équivalent de 218 ch et un poids qui dépasse allègrement les 2 tonnes, les accélérations ne sont pas celles d'une sportive. Pour autant, je trouve le véhicule homogène dans son comportement et reposant pour une conduite quotidienne. Dans le sinueux, le roulis est parfaitement maîtrisé et l'auto vire à plat. Idem au freinage où l'auto ne s'écrase pas sur son train avant.

Quelques éléments me déplaisent toutefois : parmi la panoplie d'assistances diverses proposées, il n'y a pas moyen d'en désactiver certaines sans qu'elles se retrouvent actives au prochain démarrage. Un exemple, la détection de vigilance du conducteur, particulièrement intrusive alors que la caméra correspondante se trouve sur la colonne de direction : il suffit que l'on regarde deux secondes sur le côté ou qu'on masque la caméra avec son bras sur la même durée pour que l'alerte sonne. C'est assez agaçant à la longue.

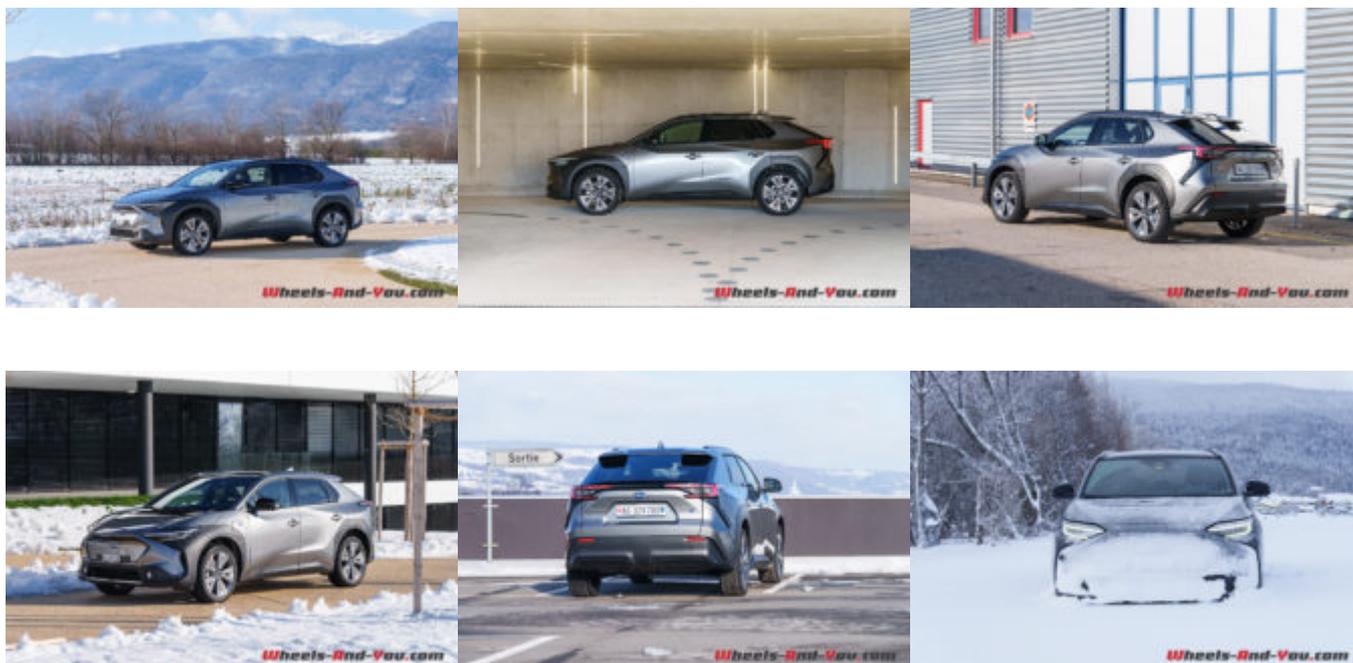
Durant mon essai, j'il y a eu de fortes chutes de neige et j'ai donc pu essayer l'auto dans des conditions réellement hivernales : 35 cm de neige et même plus avec les congères. Le moins que je puisse dire, c'est que la Solterra s'en est fort bien sortie. Même en jouant au chasse-neige et en frottant dessous, elle n'a cessé de progresser, me permettant même des demi-tours sans problème pour repartir ensuite.



Verdict

Dans l'ensemble, je suis plutôt conquis par la Subaru Solterra qui s'avère un véhicule électrique polyvalent et confortable, avec des capacités tout chemin surprenantes pour un SUV. Reste l'interrogation de l'autonomie mesurée étonnamment faible en regard de caractéristiques techniques affichées. Peut-être était-ce mon véhicule de test qui présentait un problème ? J'aurais sans doute possibilité de le vérifier en testant bientôt le modèle jumeau de Toyota, la bZ4X.

A un prix démarrant à CHF 59'900.- pour le modèle Luxury (dès CHF 55'900.- pour le modèle de base Advantage), la Solterra est positionnée à peu près au niveau de la Tesla Model Y et je ne suis pas sûr que cela lui permette de rivaliser. Quoiqu'il en soit, si vous êtes sur le point d'acquiescer un SUV électrique du segment moyen, je ne peux que vous encourager à aller découvrir la Solterra en faisant une course d'essai. Personnellement, entre les deux, je pencherais pour la Solterra, plus exclusive et aux capacités tout chemin nettement plus aguerries.



Prix et options - Subaru Solterra AWD Luxury

Prix de base : CHF 59'900.-

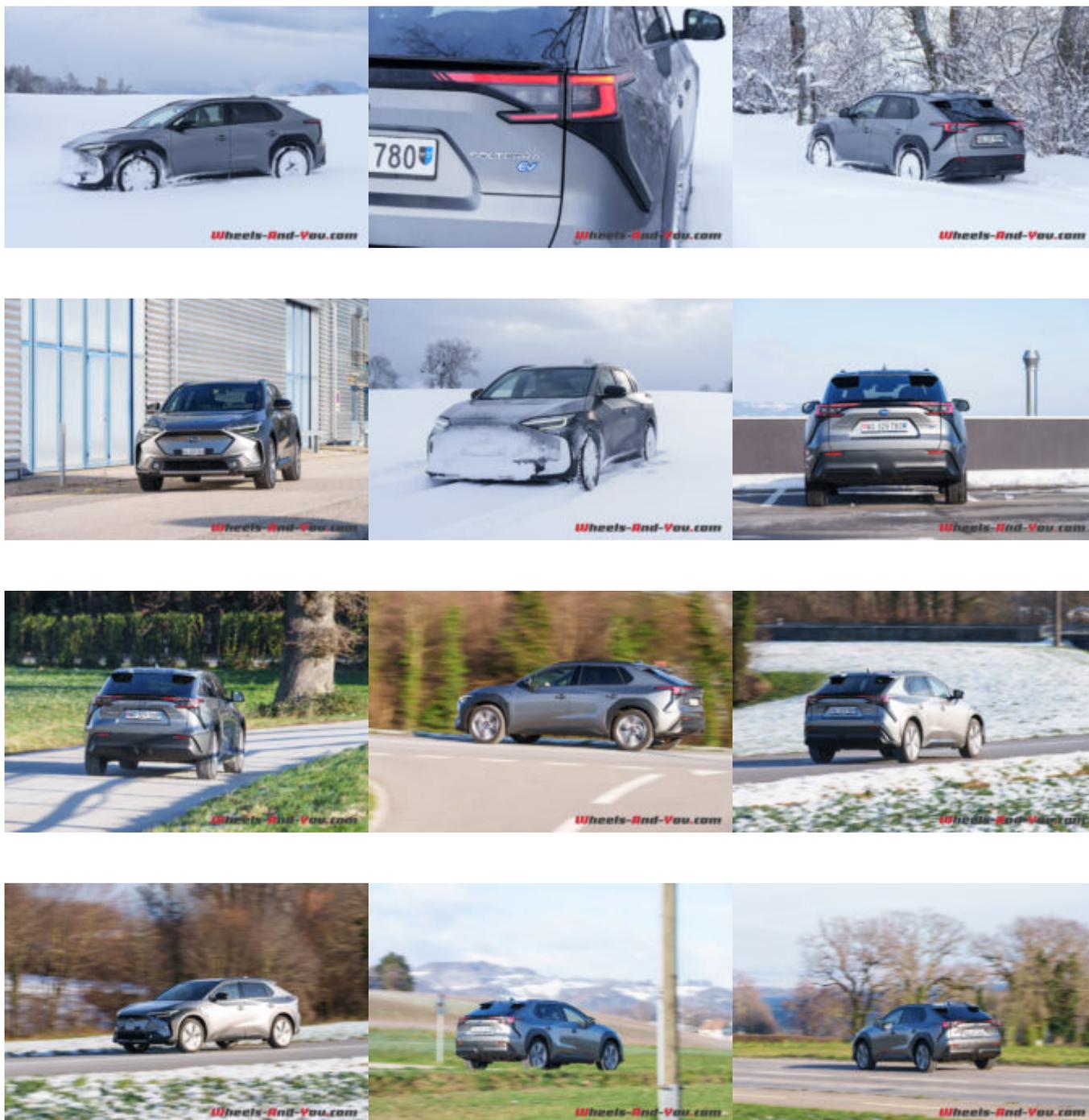
Peinture Precious Metal : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 60'800.-



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

Nos remerciements à Subaru Schweiz AG pour le prêt de cette Subaru Solterra AWD, ainsi qu'au garage Emil Frey Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

Essai - Subaru WRX STI : Ambiance rallye garantie !

Premier contact - Subaru XV : Le baroudeur nippon

Nouveauté - Subaru Impreza e-BOXER 4×4

Evènement - Les 40 ans de Subaru en Suisse

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

