& TEST TECHNIQUE

L'être avant le paraître

Test: Subaru Impreza Turbo 4WD WRX.

Photos: Subaru/suv/dd

Subaru Impreza WRX: difficile d'imaginer que cette gentille familiale cache une mécanique explosive.

APERÇU TECHNIQUE

Prix et modèles

Voiture d'essai: Subaru Impreza 2.0 Turbo 4 WD WRX; berline, 4 portes, 5 places; 44 500 fr. (véhicule testé: 45 000 fr.)
Gamme: 1.6 4WD (24 950 fr. net) à Turbo WRX break (45 500 fr.)
Motorisations: 1,6 l (70 kW/95 ch) à 2,0 l (160 kW/218 ch)

Données techniques

Moteur: boxer longitudinal à l'avant, 4 cylindres, 16 soupapes, 2 × 2 arbres à cames en tête, 1994 cm³, 10,16 ch fiscaux, 160 kW/218 ch à 5600/min, 292 Nm à 3600/min
Transmission: traction intégrale permanente, boîte à 5 rapports
Poids en kg (incl. conducteur de 75 kg): dès 1440 (voiture d'essai, 1475), total admissible 1820; charge tractable, 1200

Sécurité

Airbags: conducteur et passager avant de série
ABS: de série

Options

Peinture mét.: 500 fr.

Garantie

3 ans/100 000 km d'usine
3 ans sur la peinture
3 ans d'assistance routière
Garantie antirouille:
6 ans (avec conditions)
Note TCS ☆☆☆☆

Performances

	sec.
0–100 km/h	6,1
en 4e:	
de 60 à 80 km/h	4,1
de 60 à 100 km/h	7,3

Maniabilité

Braquage (∅): 12,0 m
Tours de volant: 3

Importateur

Subaru Suisse SA
Industriestrasse
5745 Safenwil
tél. 062/788 89 00
fax 062/788 89 01

www.subaru.ch

Appréciations

habitacle	★★☆☆
confort	★★☆☆
équipement	★★★☆
performances	★★★★
comportement	★★★½
sécurité	★★★☆
prix	★★★☆

Durant ses vingt-deux ans de présence sur le marché suisse, Subaru n'a jamais encouru le risque de se voir attribuer le prix de beauté. Les qualités de la marque japonaise sont moins esthétiques que techniques. C'est vrai surtout pour la Subaru Impreza WRX qui dissimule une mécanique explosive sous une carrosserie de gentille familiale à quatre portes. En y regardant de plus près, cependant, quelques détails trahissent la présence d'une puissante cavalerie: volumineuses entrées d'air (dont une sur le capot), gros phares antibrouillard et spoiler arrière. Les connaisseurs dressent de toute manière l'oreille quand on leur annonce le sigle WRX: ces trois lettres désignaient en effet l'engin acéré qui a rapporté à Subaru trois titres de champion du monde des rallyes, le Word Rallye Championsship (WRC). La version «civilisée» ne manque pas de punch non plus. Son boxer quatre cylindres à suralimentation turbo développe 218 ch comme le modèle précédent, mais le couple maximal légèrement augmenté (292 Nm contre 290) est désormais disponible à 3600/min contre 4000/min pour sa devancière. Grâce à sa traction intégrale permanente basée sur un différentiel central et un embrayage à viscosité, l'Impreza parvient à exploiter la totalité de sa puissance, même en pleine charge. Bonnes à bas régimes, les reprises sont bestiales dès 3500/min. Une vraie bête de race! La boîte tempère quelque peu cet enthousiasme: correctement étagée et précise, elle est néanmoins dure à actionner à froid et la cinquième trop longue fait naître le désir d'une transmission à 6 vitesses.

Revenons aux superlatifs avec le train de roulement, littéralement avide de parcours sinueux. L'Impreza réagit vivement à la moindre sollicitation du volant et adhère parfaitement à la chaussée. Ce qui ne l'empêche pas de garder fidèlement son cap et de demeurer neutre, même quand on la pousse dans ses derniers retranchements. Seuls les profondes rainures longitudinales dans la chaussée parviennent à perturber son calme. Ses freins sont puissants et fiables, mais exigent une pression vigoureuse sur la pédale, comme c'est souvent le cas avec les voitures de sport. Plutôt ferme – normal, pour un engin de ce genre – la suspension reste cependant assez confortable à allure raisonnable.

L'aménagement intérieur est de type sportif, et soi-

gné. Aucune décoration superflue, mais les matériaux choisis paraissent de bonne qualité. La disposition des éléments de commande et instruments de contrôle est claire et logique. Un constat qui vaut surtout pour le système de chauffage et d'aération, très efficace au demeurant. Les vide-poches ne sont pas légion et le coffre

traction parfaite
performances exceptionnelles
train de roulement optimal
riche équipement de confort

pas d'appuie-tête arrière
freins exigeant une forte pression
finition légère
banquette non rabattable

(pourvu d'une trappe à skis) est suffisamment grand. Dommage que le constructeur n'ait pas apporté plus de soin à la garniture de l'espace de chargement. Qui plus est, le couvercle n'a pas de poignée et on risque même de s'y blesser les mains sur les arêtes vives si on ne prend pas garde en le fermant.
Une note positive à nouveau pour les excellents sièges baquets dont est dotée de série la WRX. Un peu étroits, ils soutiennent néanmoins parfaitement le corps grâce à leur forme anatomique et leur rembourrage ferme. Un petit regret: les personnes de grande taille ne peuvent pas suffisamment les reculer. Cela dit, il ne reste de toute manière pas beaucoup de place pour les jambes des passagers du fond lorsque les sièges avant sont en position reculée. Qui plus est, les occupants de la banquette n'ont presque aucune vue vers l'avant et la place centrale ne peut être considérée que comme une solution de secours, même si l'Impreza s'affiche officiellement comme une cinq places.
Le riche équipement de série est un autre atout de l'Impreza WRX. On y trouve – outre les sièges baquets déjà mentionnés – un climatiseur semi-automatique, un volant Momo garni de cuir et une radiocassette-CD. Côté sécurité, cependant, il convient de signaler deux grosses lacunes: l'absence d'appuie-tête sur la banquette arrière et d'airbags latéraux.

L'entrée d'air aménagée sur le capot débouche sur le volumineux système de refroidissement de la suralimentation turbo.

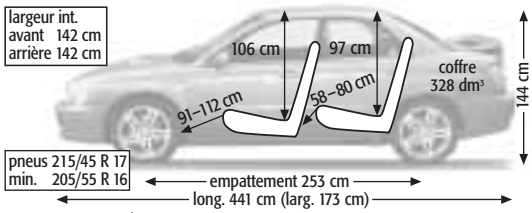
On ne peut en aucun cas reprocher à Subaru de faire passer le paraître avant l'être. L'Impreza WRX obéit plutôt au principe inverse, car sa technique éclipse son aspect extérieur. Peut-être est-ce là une explication du succès de cette voiture, notamment auprès des jeunes.

Ce test est diffusé dans l'émission **MotorShow TCS**. Programme détaillé en rubrique «club & membres».

Ce test résulte de la collaboration entre le Service d'information technique du TCS, Emmen, et la rédaction Touring, Berne.

Technique
Marcel Bachmann
Rédaction
Dieter Arnold

EXCLUSIVITÉ TCS



Insonorisation ★☆☆☆

60 km/h	64 dB(A)
80 km/h	67 dB(A)
120 km/h	72 dB(A)

Coûts

Intervalles des services

entretien	heures	main d'œuvre (fr.)
25 000 km/12 mois	1,1	142.–
50 000 km/24 mois	1,9	245.–
100 000 km/48 mois	2,7	348.–

Contrôle antipollution

contrôle seul	0,8	103.–
avec serv. d'entretien	0,3	39.–

Coût main d'œuvre

sur 100 000 km

10 000 km/an	18,1	2335.–
15 000 km/an	12,4	1600.–

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois fixes	fr./mois variables
10 000	123	687.–	341.–
15 000	96	687.–	512.–
20 000	82	687.–	682.–
30 000	68	687.–	1024.–
40 000	62	687.–	1365.–

Tarif horaire pour calcul TCS: 129 fr. (OFS) / agences Subaru 70 à 140 fr.

Evaluation écologique

monoxyde de carbone (CO) ★★★☆
hydrocarbures (HC) ★★★☆
oxydes d'azote (NO_x) ★★★☆

La teneur des gaz d'échappement est évaluée au banc d'essai 4×4 de Audi selon le nouveau cycle européen ainsi qu'à 100, 115 et 130 km/h.

Consommation ☆☆☆☆

Consommation sur banc d'essai (cycle CE 99/100)

	urbain	inter-urbain	mixte
TCS	13,2	7,1	9,3
usine	14,2	7,9	10,2

Tableau comparatif

	Subaru Impreza 2.0 Turbo 4×4	Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V	Audi A3 1.8T Ambiente Quattro	Volvo S40 2.0 T4	VW Bora 2.8 V6 Highline
Les tests publiés par Touring sont disponibles dans les agences TCS ou sur Internet (www.tcs.ch)					
Prix (fr.)	44 500.–	42 900.–	43 610.–	39 500.–	45 740.–
Cylindrée (cm³)	1994	2492	1780	1948	2792
Puissance (kW/ch)	160/218	141/192	132/180	147/200	150/204
Couple max. (Nm/min)	292/3600	218/5000	235/1950	300/2500	270/3200
Consommation (l/100 km)	9,3	11,8[1]	9,3[1]	8,9[1]	10,8[1]
Bruit int. à 120 km/h (dBA)	72	71[5]	71[6]	72[7]	71[8]
Frais kilométriques (fr./km)[2]	–.96	–.92	–.89	–.83	–.95
Frais d'entretien[3]	★★☆☆	★★★☆	★★★★	★★★☆	★★★☆
Pièces de rechange[4]	★★☆☆	★★☆☆	★☆☆☆	★★★☆	★☆☆☆
Test Touring	5/2001	5/1998[5]	23/1996[6]	5/1997[7]	10/1999[8]

[1] données de l'importateur [2] frais d'entretien par km (15 000 km/an) [3] sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel)
[4] comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif [5] Alfa Romeo 156 2.0 Twin Spark
[6] Audi A3 1.8 Attraction [7] Volvo S40 2.0 [8] VW Bora 2.3 V5

On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les agences. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.