

L'Impreza diesel a du punch

Panorama

Fiche technique

En recevant à son tour l'atypique diesel de Subaru, l'Impreza élargit son audience tout en séduisant aussi par ses 4 roues motrices.



L'originalité de la nouvelle Impreza réside dans l'association rare d'un diesel performant à un système à 4 roues motrices permanentes.

VDC et 6 airbags, le niveau Sport peaufine le look, avec spoilers et bas de caisse, comme l'ambiance à bord alors que le haut de gamme Sport Club ajoute une dernière dose de raffinement avec une sellerie cuir un siège conducteur à réglages électriques, la navigation GPS et un toit ouvrant. Pas la peine de conduire l'Impreza Diesel longtemps pour comprendre qu'elle fait oublier... le diesel ! La discrète sonorité métallique du boxer Subaru laisse en effet penser à une combustion essence, et sa formidable réactivité, en accélération notamment, le confirme. Mais l'atout diesel est bien là, avec un couple costaud qui soutient les reprises, et une consommation bien plus limitée. Et toujours ce plaisir de conduite, facette ludique d'une auto bien dans ses roues grâce à sa transmission intégrale. Avec un confort de suspension qui ne fait que renforcer l'attrait de ce modèle bien né.

Philippe Hervieu

Si Subaru a été l'un des derniers à se conformer à la tendance croissante du diesel, le constructeur du groupe nippon Fuji Heavy l'a fait magistralement. En sortant des sentiers battus pour rester fidèle à sa philosophie. Qui exige notamment qu'un moteur fasse profil bas en adoptant une architecture dite "boxer" où les cylindres, en se positionnant à plat plutôt que verticalement, contribuent à l'équilibre dynamique de l'auto en abaissant ainsi son centre de gravité. Apparu au printemps dernier, ce nouveau 4 cylindres 16 soupapes turbo-diesel de 1 998 cm³, unique en son genre dans le monde, amorça sa carrière sur les Legacy et Outback, avant d'animer à l'automne le Forester, avec 3 ch de moins pour s'adapter aux spécificités du récent SUV

de la marque. Voici maintenant le diesel boxer Subaru installé sous la capot de la toute fraîche Impreza, la 5 portes compacte lancée il y a un an tout juste. Fort de 150 ch à 3 600 tr/mn, pour un couple maxi de 350 Nm entre 1 800 et 2 400 tr/mn, le qualificatif de révolutionnaire n'est pas usurpé à son endroit, tant ce bloc diesel se démarque des autres propulseurs à auto-allumage sur bien des facettes. On retiendra ici que le déplacement des pistons à l'horizontale et dans des directions opposées, deux par deux, minimise les vibrations et le bruit. Il est associé, de série, à un filtre à particules et d'un système de recirculation des gaz. Si les Impreza essence sont dotées d'une boîte manuelle à 5 vitesses, la diesel bénéficie d'une 6 vitesses.

Nouvelle et compacte, son dernier rapport "tire" long afin d'abaisser niveau sonore et consommation aux vitesses élevées. Guère plus lourd que les propulseurs essence de la gamme, le boxer 2.0D s'inscrit par ailleurs harmonieusement dans la fameuse chaîne cinématique Symmetrical AWD qui définit le système de transmission 4x4 en vigueur chez Subaru pour l'ensemble de sa production (à l'exception de la mini Justy). Avec un parfait équilibre de poids et de force motrice entre les trains de roulement. Pour le reste, on retrouve les dispositions générales des versions essence, la diesel étant proposée sous trois niveaux de finition. La version de base intègre déjà de série un contrôle de trajectoire

Carrosserie : berline 5 portes 5 places de 4,41 m de long. Coffre : 301/1 216 dm³. Poids à vide : 1 410 kg (2.0D).

Motorisations : turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes à plat opposés 2 par 2 à injection directe et common rail 1 998 cm³ de 110 kW/150 ch/8 cv. Essence 4 cylindres 16 soupapes à plat opposés 2 par 2 à injection multipoint 1 498 cm³ de 79 kW/107 ch/7 cv, 1 994 cm³ de 110 kW/150 ch/9 cv et 2 457 cm³ Turbo de 169 kW/230 ch/15 ch (et 300 ch/21 cv en WRX STI). Transmission intégrale symétrique avec répartition 50% Av./Ar par viscocoupleur. Boîte manuelle à 6 vitesses (2.0D) et 5 vitesses ou BVA à 4 rapports (2.0R). Direction assistée, ABS/EBD, VDC de série, 4 freins à disque (2 vent) et 6 airbags (dont 2 rideaux).

Performances (données constructeur, 2.0D/2.0R-S) : V Max : 205/193 km/h. 0-100 km/h : 8"6/9"6. Conso moy. mixte norm : 5,8/8,4 l./100. CO₂ : 152/199 g/km.

Prix : 7 versions essence, de 18 700 (1.5i 107 ch) à 47 800 € (25 WRX STI Club 300 ch). 2.0i R 150 ch à partir de 24 000 €. 3 versions diesel de 26 500 (2.0D) à 34 300 € (2.0D-Sport Club).

Les concurrentes

Alfa Romeo 147 : en traction avant seulement et en fin de carrière, mais encore attirante et sportive (1.9 JTDm 150 ch Milano 5 portes à partir de 24 600 €).

Audi A3 Sportback Quattro : l'accès à la catégorie "premium" avec une auto équilibrée à 4 roues motrices (2.0 TDi 140 ch Ambiente à partir de 31 490 €).

Nissan Qashqai All-Mode : vraiment originale avec sa silhouette de SUV et le choix offert entre traction avant ou 4x4 (2.0 dCi 150 ch Acenta 4x4 à partir de 28 000 €).