



# Impreza 1.5R Confort - 105 cv

Les Subaru sont connues et reconnues pour les exploits qu'elles réalisent dans les rallyes automobiles. Le constructeur japonais s'est attaché à quelques spécificités qui lui sont propres : le moteur boxer et sa fiabilité extraordinaire, la transmission intégrale, l'architecture symétrique, le centre de gravité on ne peut plus bas, un châssis prodigieux d'efficacité, les portes sans montants de fenêtres... Pour rouler sur les routes hivernales enneigées, on fait difficilement mieux. Dans les chemins pentus, c'est magique. Les changements incessants de météo restent sereins avec une Subaru. Jusqu'ici, les Subaru carburaient exclusivement à l'essence et au gaz. Dans un proche avenir, le diesel fera son apparition, respectant toujours les valeurs chères à la marque.

C'est surtout l'Impreza WRX que l'on découvre dans les magazines ou dans les journaux. Elle fait merveille dans les conditions rigoureuses des rallyes du championnat du monde. Pourtant, le constructeur s'attache également à proposer des voitures civilisées avec lesquelles la route quotidienne devient un plaisir de chaque instant. En s'installant au volant de la 1.5 R, automatique de surcroît, il nous semblait évident que nous rencontrerions un engin pataud à mourir pour reprendre les termes de certain de mes correspondants. Ben, que nenni ! Le premier regard est déjà interpellant de croiser une robe noire sombre qui se démarque par sa rareté. L'intérieur simplissime et pourtant confortable rappelle que l'on monte à bord pour conduire et non pour prendre une tasse de thé ou de café entre copains !

Après les derniers essais, force est de retrouver le plaisir de piloter pour les sensations d'une inscription correcte en virage, d'un appui soutenu dans les ronds-points, d'une correction de trajectoire pour éviter une zone glissante de passage pour piéton ou, au contraire, pour aller la chercher ! La mélodie typique du boxer reste discrète tout en sonnait juste dans les oreilles des connaisseurs. Lors des grands froids matinaux, le velours des sièges avant se réchauffe rapidement, aussi vite que les dégivrages nettoient le pare-brise et la lunette couverts de glace. Nous nous attendions à une voiture faiblarde en voyant les tambours à l'arrière. Oui, c'est vrai, c'est loin d'être un foudre de guerre. Toutefois, la prise de volant dans les conditions draconiennes que nous proposent le nombre croissant d'utilisateurs sur le réseau, les radars et les routes moins entretenues devient un plaisir.

Le boxer délivre son maximum de puissance vers six mille quatre cents rotations par minute. Au-delà des cinq mille tours, l'Impreza se transforme quelque peu pour autoriser quand même l'émotion d'une conduite sportive. Le couple d'à peine plus de cent quarante Newtons-mètres évite les coups de chaleur des dérapages contrôlés, des frayeurs de glissades appréhendées. La Subaru reste imperturbablement dans les trajectoires guidées du bout des doigts grâce à la direction assistée. Les concepteurs japonais font l'impasse sur les gadgets de salons à quatre roues. La liste des non-équipements est longue : pas de radio

mirifique avec les commandes au volant, ni de GPS, de régulateur de vitesse... Les seuls écarts que s'est autorisés le constructeur sont l'ABS, l'airco automatique, les rétroviseurs électriques chauffants, les lève-vitres électriques à l'avant et à l'arrière, le verrouillage centralisé et les fixations ISOFIX. En fait, rien qui ne dérange vraiment la conduite stricte.

Les matériaux et la finition sont de qualité. Fonctionnalité et robustesse ont manifestement guidé les concepteurs dans leurs choix. Les commandes se trouvent juste au bon endroit et la position de pilotage est idéale. L'agencement symétrique de la ligne moteur, boîte de vitesse et transmission confère à la voiture une stabilité qui semble indestructible. Celui ou celle qui cherche un véhicule sécurisant découvrira dans l'Impreza 1.5 R de quoi satisfaire ses besoins. On pourrait sans doute lui reprocher la consommation plus élevée qu'exige la motricité permanente aux quatre roues. Disons que ce défaut potentiel serait neutralisé parce qu'on ne renfloue pas les caisses des photomaton semés çà et là sur nos itinéraires !

Reste le choix du carburant : il faudra calculer les gains réels que procure le diesel avant de se décider pour lui. Les avantages de la différence de prix à la pompe s'amenuisent au fil des jours. Le nombre de kilomètres à parcourir annuellement augmente pour compenser les taxes routières et les éventuels compléments pécuniaires pour accéder au brûleur à mazout.

## Berline 5 portes

|                                       |                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Prix du modèle testé :                | <b>20.145</b> euros                 |
| Autonomie :                           | <b>50</b> litres = <b>500</b> km    |
| Émission de CO <sub>2</sub> du test : | <b>241</b> gr/km                    |
| Couple maxi :                         | <b>142</b> Nm à <b>3.200</b> tr/min |
| Puissance maxi à :                    | <b>6.400</b> tr/min                 |
| Poids :                               | <b>1.375</b> kg                     |
| Puissance/Poids :                     | <b>56,00</b> kW/t                   |
| Émissions théoriques d'échappement :  |                                     |
| CO <sub>2</sub> :                     | <b>195</b> gr/km                    |
| CO :                                  | <b>0,443</b> gr/km                  |
| HC :                                  | <b>0,054</b> gr/km                  |
| NO <sub>x</sub> :                     | <b>0,017</b> gr/km                  |
| Particules :                          | <b>0,000</b> gr/km                  |

