



LA NOUVELLE SUBARU IMPREZA

Des caractéristiques européennes de conduite, un design raffiné et une fonctionnalité optimale

Les Impreza ont eu des éloges pour leurs impressionnantes qualités de routières. Les automobilistes du monde entier ont su apprécier cette voiture en raison de ses prestations exceptionnelles —notamment grâce au système AWD de traction intégrale symétrique, propre à Subaru— et de son efficacité élevée.

La mise au point de la troisième génération répond au concept "Sports Casual". Son objectif était de concevoir une voiture qui interpelle un public plus large tout en conservant les qualités de conduite typiques de l'Impreza. Un public en quête d'un niveau inégalé en matière de caractéristiques de conduite, de fonctionnalité, de design et de confort dans le segment des compactes de milieu de gamme.

Trois pôles d'attention

Le processus de développement s'est donc attaché à concrétiser des améliorations substantielles dans le domaine de l'insonorisation, de la convivialité et des caractéristiques de conduite. Ce processus s'est laissé guider par un fil conducteur reposant sur la fidélité aux valeurs propres à Subaru et la conservation des sensations typiques de la marque.

- Le choix s'est porté sur un concept à trois-portes sportif et expressif, soulignant opportunément la mobilité et la maniabilité de l'Impreza.
- Pour accéder à une expérience de conduite totalement dénuée de stress, les concepteurs ont cherché à maximiser l'espace intérieur et à obtenir une visibilité panoramique parfaite. L'accessibilité optimale et la convivialité doivent veiller à ce que tous les passagers se sentent parfaitement à l'aise, quelles que soient les circonstances.
- La tenue de route exceptionnelle de l'Impreza a été à ce point soignée que les clients perçoivent immédiatement que cette Subaru couronne sa catégorie. C'est dans ce but qu'a été développé le "Subaru DC3" (concept de contrôle dynamique du châssis), dont font partie la nouvelle plate-forme, une colonne de direction plus réactive et une suspension arrière totalement revue. L'équilibre parfait du système Symmetrical AWD constitue le point de départ idéal d'une expérience de conduite marquée par le plaisir pur et une stabilité maximale.

Autres améliorations majeures

- L'agrément de conduite a encore été rehaussé grâce à l'amélioration de la suspension, du confort acoustique et de la climatisation...
- Les émissions de gaz d'échappement nocifs réduits et la consommation de carburant revue à la baisse diminuent l'impact sur l'environnement.
- La sécurité, qu'elle soit passive ou active, a été portée à niveau le plus élevé que l'on puisse attendre d'une voiture (compacte) de milieu de gamme. Pour rendre encore plus agréable l'expérience de conduite, la climatisation bénéficie désormais d'un volume accru, la qualité du système audio a été nettement améliorée et les sièges ont été entièrement redessinés.

Un confort optimal

Le nouveau système de climatisation propose une efficacité renforcée qui, conjuguée aux 10 % de flux supplémentaire alimenté par le système de ventilation, assure un meilleur traitement de l'air et une capacité de refroidissement renforcée – et, ce qui ne gâche rien, le dispositif est plus silencieux que son prédécesseur. Grâce aux trois molettes, sa commande a gagné en simplicité et les bagues éclairées confèrent au panneau un aspect luxueux. Tous les modèles seront en outre livrés de série avec la climatisation automatique.

L'attention toute particulière prêtée aux matériaux intérieurs, pour lesquels on a veillé à utiliser le moins possible de matières libérant des substances toxiques comme le formaldéhyde et le toluène, contribue de façon non négligeable au confort des passagers. Enfin, le confort de manipulation est également garanti par le déverrouillage électromagnétique du support de coffre, grâce à un piston à gaz.

Les moteurs boxer et une transmission unique

Le 1.5R

Le moteur boxer DOHC (107ch /79 kW à 6000 tpm) se caractérise par une course étonnamment longue qui permet de développer un couple relativement élevé de 142 Nm à 3200 tpm, libérant ainsi une puissance de traction considérable disponible à bas et moyen régime. Ce bloc de motorisation développe précisément la souplesse et la puissance que vous attendez d'un moteur boxer équilibré. De surcroît, sa consommation de carburant et ses rejets de gaz nocifs restent modestes et satisfont à la norme Euro 4.

Le 2.0R

Le boxer DOHC 2 litres de la nouvelle Impreza développe 150 ch / 110 kW à 6400 tpm, couple de 196 Nm à 3200 tpm. Ici également, un silencieux d'échappement gonflé à 33 litres est utilisé pour abaisser le niveau acoustique, tandis que l'efficacité du refroidissement de la pompe à huile a été améliorée afin de réduire la consommation de carburant.

Symmetrical AWD

Le système Symmetrical AWD, caractérisant la ligne cinématique parfaitement symétrique de la traction intégrale équipant les Subaru, constitue un concept à part entière dans le monde de l'automobile et l'univers des rallyes; ce système a été adapté de manière à ce que ses avantages profitent pleinement à la nouvelle Impreza : centre de gravité abaissé, répartition idéale du poids, équilibre exceptionnel, surcroît d'adhérence et comportement routier fiable dans les conditions de route les plus diverses. Que la chaussée soit sèche, mouillée, boueuse ou enneigée, le conducteur d'une Subaru prendra toujours le volant avec confiance.

La transmission

Pour la réalisation de la boîte de vitesses automatique (E-4AT), les ingénieurs ont fait appel au système Active Torque Split à commande électronique et répartition automatique du couple entre les essieux avant et arrière. Sur les versions à boîte manuelle

(Dual Range 5MT), c'est un système 50:50 à visco-embayage central qui a été appliqué. Ces deux systèmes ont en commun de garantir une traction parfaite et une stabilité optimale en toutes circonstances.

La transmission automatique recourt au SportShift. Avec ce dernier, la commande des passages de rapport, rapide comme l'éclair et pratiquement insensible, peut rester sur demande aux mains du conducteur, de sorte que la sensation de conduite est comparable à celle d'une boîte manuelle. Pour réduire la consommation de carburant, le module de transmission choisit la position "point mort" lorsque la pédale de frein reste enfoncée durant un laps de temps supérieur à la période paramétrée, alors que la boîte est en prise (Drive sélectionné).

La boîte manuelle à cinq rapports se caractérise par la précision et la robustesse du passage des rapports. Il va de soi que cette transmission offre également l'éventail de choix traditionnel de Subaru (Hi/Lo) afin de dégager un supplément de puissance pour accroître la force de traction en conditions difficiles – traction d'une remorque lourde ou escalade d'une pente escarpée, par exemple.

Dynamic Chassis Control Concept (DC3)

Le DC3 concilie trois choses pratiquement inconciliables. Il offre un pilotage extrêmement réactif et une suspension caractérisée par une excellente capacité d'absorption, le tout en n'occupant qu'un espace réduit pour optimiser l'habitabilité intérieure.

Globalement, avec son Impreza troisième génération, Subaru a développé une voiture qui, en préservant ses qualités routières réputées à l'échelle mondiale, séduira un public encore plus large. Un public qui compte sur un niveau qualitatif inégalé dès lors qu'il est question de confort de conduite, de caractéristiques de roulage et de fonctionnalités — sans oublier la célèbre longévité de Subaru.