

Essai Subaru Solterra : le 1er SUV électrique de la marque !

écrit par Luc Vandersleyen



Avec le réchauffement climatique, nos Politiciens pensent que la solution est de passer à la voiture électrique. Ce n'est, malheureusement, qu'une partie de la solution, mais cela oblige tous les constructeurs à développer ce type de voiture. Ainsi, **SUBARU s'est associé à TOYOTA afin de développer, en commun, un SUV 100% électrique.** Ces 2 constructeurs japonais ont chacun une spécialité. Subaru produit des voitures à moteur Boxer et à traction intégrale depuis 50 ans tandis que Toyota propose depuis 1997 des véhicules hybrides autorechargeables. **Chez Subaru, cet SUV électrique s'appelle SOLTERRA,** tandis que **chez Toyota, nous avons le bZ4X,** (bZ pour « beyond Zero »). Les 2 véhicules, construits sur la plateforme e-TNGA de Toyota, sont identiques à l'exception de leurs calandres, de leurs phares et, bien sûr, de leurs logos. Si le Solterra n'est vendu qu'en 4 roues motrices, le bZ4X est proposé en 2 ou 4 roues motrices.







LA TECHNIQUE DE CETTE SUBARU SOLTERRA 100% ELECTRIQUE ?

Comme pour beaucoup de voitures électriques, la batterie est intégrée dans le châssis et fait donc partie de sa structure. Cette **batterie, avec un seul module lithium-ion de 96 cellules, a été développée par Panasonic et a 71,4 kWh** avec un système de refroidissement liquide. Le chargeur interne est de 11 kW. **Les moteurs (AV et AR) sont des moteurs électriques synchrones à aimant permanent, qui, ensemble développent 218 ch (160 kW) avec un couple de 338 Nm.** Avec eux, le Solterra passe de 0 à 100 km/h en 6,9 s et peut rouler jusqu'à 160 km/h. Bien sûr, il y a de très nombreuses aides à la conduite qui se révèlent assez efficaces. Et même, parfois trop, comme c'est le cas du capteur d'attention du conducteur... **Au niveau de l'habitacle, on dispose d'une bonne position de conduite, mais d'une position du volant très particulière.** Placé très bas, la jante empêche de voir l'entièreté du petit écran numérique de 7 pouces du

combiné d'instruments. Par contre, **l'écran central, tactile, de 12 pouces est très bien placé** et se lit facilement. Dessous, il y a de nombreux boutons physiques qui participent à la bonne ergonomie, encore qu'elle soit perfectible. Cela se prolonge par une large console centrale où se trouve la commande rotative de la « boîte de vitesse » et continue avec la même largeur pour former un bel accoudoir et divers rangements. L'un d'eux fermé par un petit couvercle comprend un chargeur à induction.

Sous l'accoudoir, il y a un beau rangement, assez profond, qui remplacera utilement la boîte à gants, absente à la place habituelle. La planche de bord est moderne et recouverte d'un textile agréable au toucher. D'autre part, **l'habitacle est spacieux** avec beaucoup de place pour les jambes, tandis que les passagers de grande taille manqueront d'un peu de place en hauteur sur les sièges arrière. **Le coffre est de dimension convenable avec 441 litres** extensible en rabattant les dossiers des sièges arrière et sous le plancher, on dispose d'un petit rangement pour les câbles. Petit détail, encore, **le rétroviseur intérieur dispose d'une position digitale** bien pratique lorsqu'on a un passager au centre de la banquette, mais aussi lorsqu'il pleut, puisque Subaru n'a **pas prévu d'essuie-glace arrière.**





AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
<https://auto4x4enroueslibres.com>







EN ROUTE AVEC NOTRE SUBARU SOLTERRA 100% ELECTRIQUE :

Dès les premiers tours de roue, nous apprécions le bon confort de notre Solterra et le silence de fonctionnement. Comme toujours, avec les voitures électriques, l'accélération est très linéaire et notre Solterra est très à l'aise en ville, où nous utilisons le mode ECO. Sur route, en mode Normal ou Power, le châssis est bien équilibré et la tenue de route est rassurante. la direction se révèle précise et bien calibrée malgré une garde au sol légèrement rehaussée (21 cm). De plus la hauteur du véhicule est de 1,62 m tandis que le poids à vide est de 2.110 kg. Les palettes au volant, nous permettent d'avoir un freinage régénératif correct mais trop faible en conduite dynamique. Sur autoroute, nous avons été surpris par la consommation qui se situait entre 32 et 35 kWh/100 km. Nous y reviendrons.





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE SUBARU SOLTERRA ?

Lorsque nous avons pris possession du véhicule, l'autonomie, indiquée au tableau de bord était de 234 km. Ce n'est certes pas beaucoup pour une autonomie annoncée par le constructeur de 466 km. Certes, il y avait eu des gelées nocturnes, mais la température était, alors de 7°. Nous avons fait **un parcours de 110 km** et avons constaté que notre autonomie était descendue à 106 km. Nous avons, cependant, rouler plus de 50 km sur autoroute. **La recharge sur borne de 7,4 kWh a pris 7h.** Le lendemain, nous avons roulé tôt le matin avec des températures négatives et des autoroutes et avons parcouru quelque 156 km. Notre autonomie était encore de 49 km. Il nous a fallu 11h pour retrouver une autonomie de 245 km. En roulant en ville, les chiffre entre kilomètres parcourus et autonomie sont encore plus proches. Il n'empêche, **notre consommation reste au-dessus de 32 kWh/100km.**

Au niveau du prix, il y a déjà une **SUBARU SOLTERRA à 55.745 Euros**, mais notre véhicule d'essai était une **SOLTERRA Sky Package à 68.795 Euros**. Bien sûr, cette version, haut de gamme, dispose de quelques équipements supplémentaires intéressants comme : **le toit vitré panoramique, le système Audio Harman/kardon, les sièges arrière et le volant chauffants, des jantes de 20 pouces et le chargeur de GSM par induction.**







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	92,93€	92,93€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen