

LE SUBARU CROSSTREK e-BOXER, UN SUV ATYPIQUE, MAIS SEDUISANT !

écrit par Luc Vandersleyen



Dans le monde automobile, **SUBARU** est un constructeur un peu à **part**. Ses véhicules ne sont que **des SUV ou des Crossovers**. Les moteurs thermiques ne sont que des **moteurs Boxer** et donc avec les cylindres opposés horizontalement et la **transmission** est, depuis 1972, **intégrale symétrique permanente** tandis que le passage des vitesses se fait au sein d'une **transmission CVT**, **appelée Linéatronic**. La **construction** des Subaru a toujours été particulièrement **soignée** et ces petits 4x4 sont très appréciés dans des pays froids ou de montagne, mais aussi aux **Etats-Unis**, **marché qui absorbe plus de 70% du volume de production** de la marque, qui est de plus 1 million de véhicules. Les marchés placés en 2^{ème} et 3^{ème} places sont le Japon et le Canada. Après cela, il y a l'Asie et il ne reste que quelques pourcents pour le **marché Européen**. Ainsi, **environs, 35.000 voitures y sont vendues chaque année**. De plus, chaque voiture produite est vendue et il n'y a jamais eu de surproduction. Bien sûr, Subaru regarde aussi vers l'avenir et ce **constructeur Japonais propose** aussi, depuis la fin de 2022, **un SUV 100% électrique, le [Solterra](#)**, qui a été développé avec Toyota et qui, contrairement à ce dernier, n'est disponible qu'en 4 roues motrices alors que chez Toyota, il est, au choix, en 2 ou 4 roues motrices.







PRESENTATION DE CE SUBARU CROSSTREK e-BOXER CVT AWD PREMIUM :

Ce **SUBARU CROSSTREK**, que nous vous avons déjà présenté en octobre dernier, a été développé sur la base du XV qui disparaît du catalogue alors qu'il était apparu en 2011. Il était, à l'époque, une **version SUV de l'Impreza**, qui s'est illustrée, pendant de longues années, en rallyes. Cet XV représentait, jusqu'en 2023, plus de 40% des ventes en Europe. Cependant, il s'appelait déjà « **Crosstrek** » aux Etats-Unis depuis 2017. Il utilise, donc, la **plate-forme Subaru Global, optimisée**, qui est ici 10% plus rigide en torsion. Le moteur est un **2.0 litres à injection directe** associé à un **moteur électrique** au sein de la transmission **Linéatronic**. Le 2.0 l. du XV est passé, en puissance, de **150 ch (110kW)** et **194 Nm** à 4000 tr/min a une **puissance de 136 ch (100kW)** avec un **couple de 182 Nm** au même nombre de tours, afin de diminuer les **émissions de CO₂** qui passent, ainsi, de 180 à **174 g/km**. Le **moteur électrique**,

lui, dispose d'une puissance de **16,7 ch (12,3 kW)** avec un **couple de 66 Nm**. Nous avons, donc, ainsi, une hybridation légère qui donne un **petit coup de boost** au moteur thermique. **Il permet, aussi, de parcourir environ 2 km** en mode électrique seul.







D'autre part, si la **répartition** du couple a toujours été de 50/50%, cette dernière passe à **60/40%** sur ce Crosstrek. Les suspensions sont classiques avec, à l'avant, des pseudo

McPherson et à l'arrière des doubles triangulations tandis que la **garde au sol est de 220 mm**. Pour la sécurité et pour rouler dans des conditions difficiles, il dispose d'un **X-MODE**, qui prend le contrôle du moteur, de la transmission, du système de transmission intégrale et des freins **pour une traction optimale sur des surfaces glissantes et des pentes raides avec un « Hill Descent Control » qui fonctionne aussi en marche arrière**. Ainsi, il peut descendre les pentes les plus raides en maintenant une vitesse constante. De plus, **il dispose d'une vectorisation de couple** qui améliore les performances et la maniabilité en virage. Bien sûr, **la sécurité a été encore renforcée** avec la technologie d'aide à la conduite **EyeSight qui affiche, maintenant, 14 fonctions (7 nouvelles !)**.

















Le **design** du Crosstrek présente des lignes plus nettes et **plus dynamique** tout en s'éloignant assez peu du XV. La **nouvelle calandre** lui donne une posture plus assurée avec des **phares plus effilés**. Le capot est assez haut et les roues ont des jantes en alu de 17 ou 18 pouces. Les lignes sont légèrement plus dynamiques avec un pare-choc arrière qui montre son aérodynamisme. **L'habitacle**, mélangeant 2 tons gris et des coutures argentées est spacieux et **plus luxueux** avec de tout **nouveaux sièges avant avec des appuie-têtes actifs** qui apportent un bon soutien. On peut, ainsi, trouver une bonne position de conduite. Le **siège conducteur** est, aussi, doté d'un **nouveau soutien lombaire** à réglage électrique qui permet de **diminuer de 44% le balancement de la tête** du conducteur. De plus, la **pression acoustique a diminué de 50%**. A l'arrière, l'espace est généreux et les passagers seront confortablement installés. Au **tableau de bord**, nous avons devant le conducteur un combiné qui donne un grand nombre d'informations. **Au centre**, le **nouvel écran d'information tactile de 11,6 pouces** est équipé d'un **nouveau système d'infodivertissement** avec encore de nombreux boutons physiques. De nombreux détails ont encore été

améliorés pour le confort des occupants et on dispose d'un coffre de 385 litres avec un maximum de 1314 litres, en rabattant les dossiers des sièges arrière.

EN ROUTE AVEC NOTRE SUBARU CROSSTREK e-BOXER CVT AWD PREMIUM :

Lorsqu'on se place derrière le volant, on constate que **le confort a fait un bon en avant**. Dès les premiers tours de roues nous apprécions les progrès fait au niveau du **confort de roulage et de l'acoustique**. En ville, notre Crosstrek se montre facile à conduire et est **très maniable** tout en offrant une **bonne visibilité et un excellent confort**. Sur les petites routes sinueuses, il offre une **excellente stabilité et une très bonne motricité**. Bien sûr, les 4 roues motrices, le différentiel actif, l'excellente assistance de direction et le centre de gravité très bas n'y sont pas étrangers. Seul petit bémol : la réactivité de la CVT Linéatron. Cependant, en roulant « en bon père de famille », on s'y habitue et tout se passe mieux. Sur **autoroute, pas de problème, malgré la puissance plutôt modeste de 100 kW** et le poids de 1.703 kg -2.100 kg maxi en charge-, cette Subaru reste suffisamment dynamique pour les dépassements et les reprises. A titre d'information le passage de 0 à 100 km/h se fait en 10,8 sec et la vitesse maxi est de 198 km/h. D'autre part, **ce Crosstrek est un vrai tout-chemin, capable d'aller très loin hors des sentiers battus** et ce **grâce au « X MODE »**. Ce dernier permet les évolutions tout terrain avec une très grande sécurité. Il reste, ici, **constamment en veille** et se réactive automatiquement sous les 30 km/h. Avec lui, on dispose de **3 modes : « Neige, Non pavée », « Normal » et « Neige épaisse, boue »**. D'autre part, la sécurité est de haut niveau grâce au système d'aide à la conduite EyeSight, qui a bien évolué. C'est le véhicule parfait pour rouler sur routes enneigées et glissantes.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE SUBARU CROSSTREK e-BOXER CVT AWD PREMIUM :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 7,4 l/100 km** avec un peu plus en ville et un peu moins sur les petites routes. Au niveau du prix, il y a déjà un **SUBARU CROSSTREK Comfort à 35.245 euros**, ensuite une version **Luxury à 37.245 Euros**, mais notre version **PREMIUM valait 39.245 Euros**. Ici, il n'y avait pas d'options.

A noter que ce Subaru est garanti 8 ans sans limitation de kilométrage.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	495,00€	495,00€	1262,89€
Taxe de circulation annuelle	511,24€	511,24€	472,90€
Eco malus	/	250€	/

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

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen