

SUBARU WRX

2022

Modèle à l'essai

- Subaru WRX 2022
- Version: Sport-tech
- Moteur Boxer 2,4L
- Automatique CVT
- Prix du modèle à l'essai:
43 933,00\$

Garantie du fabricant

3 ans / 60 000 km (base)

5 ans / 100 000 km
(motopropulseur)

Informations technique

Moteur à plat 4 cylindre

271 ch. et 258 lb-pi de couple

Transmission automatique CVT
avec simulation de rapports

AWD

Réservoir d'essence

63 litres



Plaisir au volant sur gravier et asphalte

Cela fait déjà plus de 20 ans que la Subaru WRX est offerte chez nous. Autrefois et quand je dis autrefois, c'est jusqu'à l'an dernier, elle avait une grande soeur appelé la STI. Malheureusement, cette dernière nous à quitter l'an dernier pour laisser seulement place à la WRX. Pour 2022, Subaru nous apporte une toute nouvelle génération de cette sportive tant aimée par plusieurs passionnés et qui va dans la continuité de renouvellement de la gamme du côté du constructeur. Est-ce que cette 5e et nouvelle génération sera à la hauteur de ce que l'on peut s'attendre d'une WRX, nous le découvrirons sous peu.

Extérieur et intérieur

Chose certaine, cette nouvelle génération ne fait pas l'unanimité sur le plan du design extérieur. Certains reprochent les contours



Données technique

Consommation essence:

12,7 L / 100 km en ville

9,4 L / 100 km sur route

Moyenne lors de l'essai: 9,0L / 100 km, lors de l'essai

Places: 5 passagers

Points positif

- Design évolutif qui reprend des éléments, afin de préserver le caractère de la WRX
- Tenu de route
- Sièges avant sport qui procure un bon soutien

Points négatif

- Consommation d'essence élevée
- Absence d'un volant chauffant au catalogue

Verdict Final



Véhicule recommandé



d'ailes en plastique gris foncé et d'autres le design choisi pour la partie arrière, dont les feux surtout. De mon côté, je trouve le produit final réussi. Les feux arrière reprennent le design de ceux présents sur la nouvelle génération de BRZ, tandis que les protections en plastiques gris foncé sont là pour aider à protéger votre voiture sur les chemins de gravier, en plus de lui conférer un look un peu plus d'inspiration rallye.

Entièrement transformée pour 2022, les modifications permettent toujours malgré tout de reconnaître que c'est une WRX au premier regard. La prise d'air sur le capot est d'ailleurs un élément distinctif de retour.

Au niveau de l'habitacle, ma version à l'essai était la Sport-tech avec système Eyesight, donc la version la plus haut de gamme. Elle était donc équipée du nouvel écran tactile de 11,6 pouces positionné de façon horizontale. Il s'agit du même que l'on retrouve dans la Legacy et la Outback de nouvelle génération. Cet



écran incorpore la majorité des fonctions, ce qui élimine un grand nombre de commande avec des boutons traditionnels. Pour le reste, on y trouve un bon confort dans des sièges sports et fermes. Un point négatif que j'ai repéré est l'absence du volant chauffant, même pour le modèle le plus onéreux de la gamme, il n'est pas disponible.

Sur la route

Une fois au volant de la nouvelle WRX, on s'aperçoit rapidement que Subaru a fait ses devoirs. Tout d'abord, l'ancien moteur 2,0 litres n'est plus. Il a plutôt été remplacé par un 4 cylindres turbocompressé de 2,4 litres. Cependant, les chiffres au niveau de la puissance ne changent pas énormément comparé au modèle sortant. On parle ici de 271 chevaux et 258 lb-pi de couple. Deux choix de boîtes de vitesse sont offertes, en commençant par la manuel à 6 rapports, qui représentera la majorité des ventes et nous avons une nouvelle boîte automatique appelée SPT (Subaru Performance Transmission). Il s'agit essentiellement d'une boîte CVT avec rapports de vitesses simulés. Pour l'avoir essayé, j'ai trouvé le rendu correct, mais à mon choix personnel, je préfère la boîte manuel. Pour le reste, j'ai trouvé que le comportement routier a bien été amélioré. On s'en le véhicule plus rigide, le rendement moteur est plus linéaire et les suspensions recalibrées contribuent à un bon comportement routier. Bref, un comportement que l'ont peu s'attendre en prenant le volant d'une WRX.



Essai routier

Par contre, il faudra mettre la main dans sa poche pour faire rouler le véhicule. L'essence recommandée est du Super sans plomb pour optimiser les performances et conserver un bon fonctionnement du moteur et la WRX en consommera beaucoup. Au meilleur de mon essai, j'ai réussi à faire du 8,6L / 100 km, en étant gentil avec la voiture. En conduite normale, la moyenne a plus tourné autour de 9,0L / 100 km. À plus de 2,00 \$ le litre actuellement, c'est un point à considérer.

En conclusion

Subaru a su faire ses devoirs avec sa nouvelle génération de WRX. Beaucoup de points ont été améliorés et malgré tout, Subaru continue de l'offrir à un prix départ alléchant, si l'on compare à la concurrence, tel que la Golf R. Trois déclinaisons sont proposées, afin que chacun y trouve son compte, selon son budget. Après, il y a toujours une question d'éléments de design qui ne plaise pas à tous, mais si l'on se fie aux délais d'attente actuelle pour s'en procurer une, le modèle semble toujours aussi populaire et ira peut-être même chercher de nouveaux acheteurs.

Il restera à vérifier la fiabilité de ce nouveau modèle avec les années pour voir si Subaru aura travaillé la voiture de ce côté aussi.



Guide des versions en images:



Base



Sport



Sport-tech