

# SUBARU SVX SAGE COMME UNE IMAGE

**Malgré une panoplie technologique impressionnante, le coupé Subaru SVX affiche un prix raisonnable et un caractère qui l'est tout autant.**

Comment diable se distinguer du commun des constructeurs asiatiques lorsque vous débarquez sur un marché européen en pleine récession ? Pour Subaru, la réponse tient en 3 lettres : SVX. Derrière ce sigle se cache en fait un coupé hautes performances à l'esthétique affirmée et à la technologie évoluée. Véritable vitrine du savoir-faire Subaru, le coupé SVX s'attaque aux plus prestigieuses réalisations européennes que sont les coupés Mercedes et BMW. Coïncidence, Subaru partage justement de nombreux points communs avec des constructeurs européens. A l'instar de Porsche, Subaru possède par exemple un bureau réputé d'engineering : une vaste pépinière d'ingénieurs chargés de plancher sur différents sujets pour le compte de constructeurs divers. Le fruit de leurs travaux s'apprécie notamment à travers la sophistication des transmissions intégrales développées sur toutes les voitures Subaru. Bien avant Audi et son système Quattro, de petites japonaises à 4 roues motrices sillonnaient les routes du pays du Soleil Levant.

Autre référence à de prestigieux constructeurs européens (Alfa Romeo, Porsche), Subaru s'est fait le champion des moteurs Boxer et l'adapte sur tous les modèles de sa gamme. Subaru cultive donc ses différences mais reste confronté à un difficile problème d'image. C'est en partie pour résoudre ce dernier qu'a été mise en production ce coupé SVX.

## ESTHÉTIQUE HORS NORME

A l'heure du bio-design, le choix de Subaru tranche avec les habitudes et marque véritablement la volonté du constructeur nippon de faire autre chose, de se démarquer. C'est en Italie, terre des plus belles réalisations automobiles, que Subaru est venu confier la création de son coupé. Giugiaro dessinera le premier prototype exposé au salon de Tokyo 1989. Jouant des grandes surfaces vitrées et de lignes fluides, le styliste italien a concocté un coupé séduisant et présentant certaines originalités telles que ces vitres de portières avec une

ouverture limitée à la mi-hauteur. Un choix doublement dicté par la volonté de proposer de grandes surfaces vitrées et la difficulté technique à rentrer complètement de telles vitres dans les portières d'un coupé.

Surprise à l'intérieur. Ce coupé SVX renferme 4 vraies places. Cuir et bois se disputent la noblesse du traitement. Pas de problème pour s'installer, les larges portes autorisent un accès aisé aux places avant. Les passagers ne disposent pas de la même facilité pour pénétrer à l'arrière. Heureusement une fois installés, ils ont la chance de ne pas se retrouver coincer entre 2 sièges. Le coupé Subaru est une vraie 2+2 qui, de plus, propose un coffre digne de ce nom. Aucun excès au niveau de l'électronique, la SVX sait rester sobre en évitant les gadgets de toutes sortes. Elle est pourtant

richement dotée avec climatisation, air-bag, régulateur de vitesse, ...

Parfaitement assis (le siège comporte 8 positions possibles de réglage), le conducteur peut toutefois avoir l'impression de se retrouver aux commandes d'un jet. Sous sa main droite, 2 leviers simulent les commandes de gaz. Il s'agit en fait du sélecteur de la boîte de vitesses automatique et plus bizarrement, du frein à main !

La présence du gros moteur boxer 6 cylindres, ne semble pas avoir spécialement profité à l'encombrement du compartiment moteur. Sa position en porte-à-faux avant est notamment responsable de la longueur du capot. Il n'invite pas le conducteur à tenter des placements au millimètre. Qu'importe, la conduite spor-



**Pas vraiment une sportive mais véritablement une GT, la Subaru SVX est un coupé hors norme.**

**SUBARU IMPREZA**

A l'autre extrémité de la gamme, on trouve l'Impreza berline 4 ou 5 portes (de 105 800 F à 127 800 F). Plutôt discrète en version 4 portes, l'Impreza se donne des faux airs de break dans sa définition 5 portes. Relativement spacieuse et bien finie, elle dispose d'un niveau d'équipement élevé (condamnation centralisée, vitres et rétroviseurs électriques, volant réglable en hauteur, ABS sur 1,8 l, ...).

Ses points communs avec les autres Subaru sont évidemment sa transmission intégrale et ses moteurs boxer. L'originalité de l'Impreza est d'être proposée au choix avec une motorisation 1,6 l (66 kW/5600 tr/mn) et boîte manuelle ou 1,8 l (76 kW/5600 tr/mn) et boîte automatique. La transmission automatique de l'Impreza comporte un différentiel central avec couple conique hypoïde et visco-coupleur. A noter également, la présence sur l'Impreza 1,6 l d'un doubleur de gamme de vitesses. Comme les gros 4x4, l'Impreza peut profiter de gammes courtes pour se sortir d'un mauvais pas. La puissance est multipliée par un facteur 1,6 environ. Autre dispositif original, le dispositif anti-recul qui équipe l'Impreza 1,6 l facilite grandement les démarrages en côte. Le véhicule ne peut pas reculer lorsque le conducteur relâche la pédale d'embrayage. Confortable et silencieuse, l'Impreza constitue un excellent investissement. Son niveau de sécurité (active + passive) dépasse de loin la concurrence grâce à sa transmission intégrale et à sa facilité de conduite.

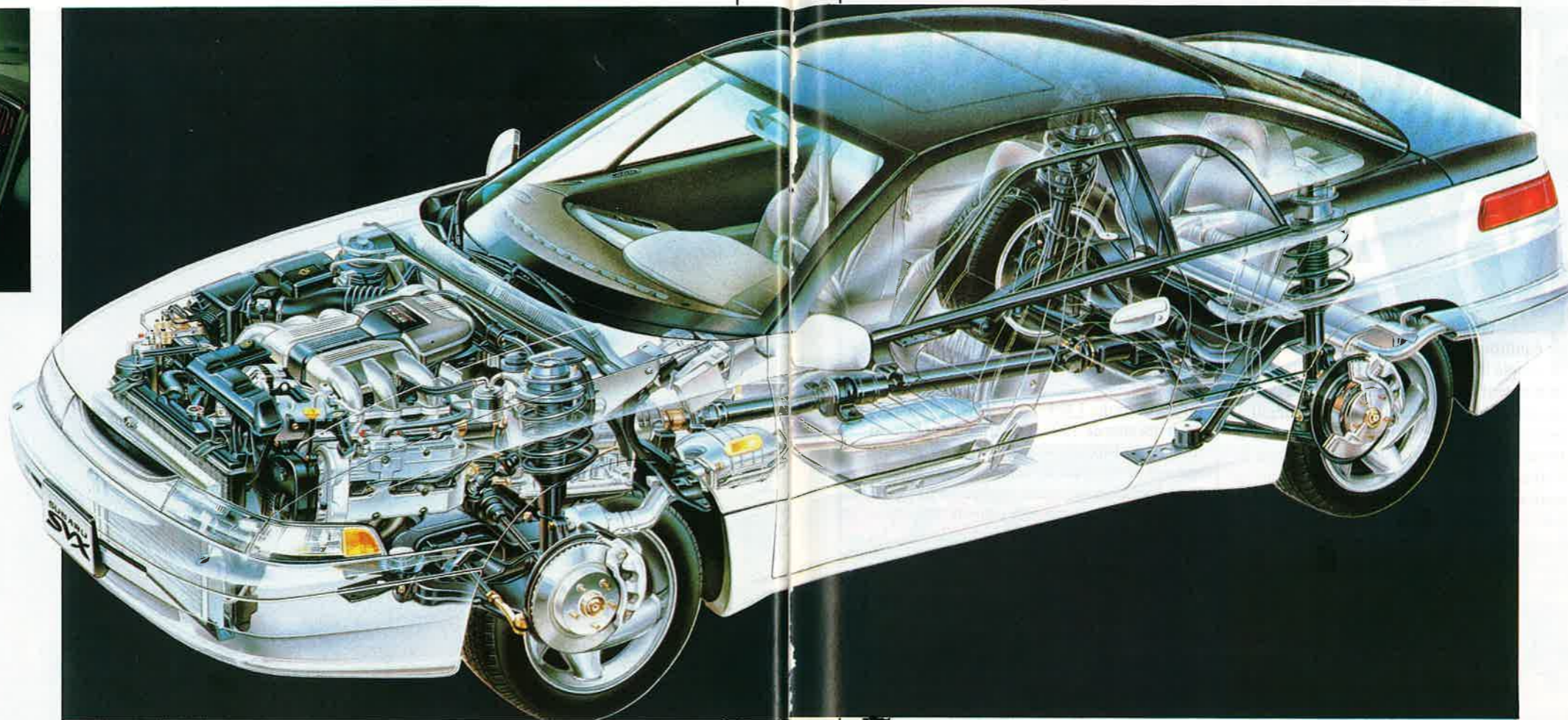


**Bois, cuir, finition irréprochable et équipement surabondant caractérisent l'habitacle de ce coupé.**

tive n'est de toute façon pas le domaine de prédilection de ce coupé. Cette japonaise se veut une Grand Tourisme et préfère à ce titre, offrir un agrément de conduite qui invite au voyage. Ainsi, malgré ses 3,3 litres de cylindrées et ses 24 soupapes, son 6 cylindres se contente de 230 chevaux. Une valeur honorable, mais sans plus. Contrairement à un moteur à plat Alfa Romeo ou Porsche, ce gros 6 cylindres ne parvient pas à s'exprimer totalement. Ses montées en régime sont pourtant bien présentes, mais elles ne s'accompagnent pas de la poussée que l'on pourrait attendre.

Le poids est en majeure partie de cette sensation. Avec 1620 kg en mouvement (poids à vide), le coupé SVX tient plus du sumotori que de l'athlète olympien et le velouté de son moteur a, par moment, beaucoup de mal à cacher son absence de fougue. Le chronomètre traduit brutalement ce triste constat : 235 km/h en vitesse de pointe et 8"6 pour atteindre un 0-100 km/h sont des valeurs bien en retrait de la concurrence (Nissan 300 ZX, Mitsubishi 3000 GT, Porsche 968; ...).

Les 4 roues motrices et le supplément d'éléments de transmission associés sont bien évidemment responsables de cet embonpoint. En contrepartie directe (et loin d'être négligeable), la Subaru SVX ne craint pas les conditions



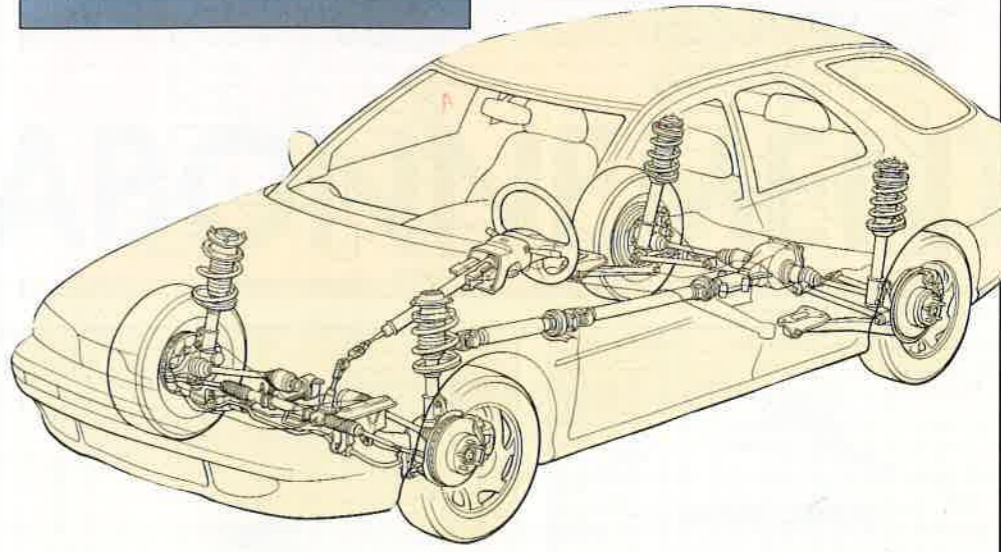
d'adhérence précaire. Aussi à l'aise sur le sec que sur le mouillé, cette GT fait un sans faute en agrément de conduite. Passé maître en matière de transmission intégrale, Subaru a notamment doté cette transmission d'un frein de différentiel automatique à visco-couplage sur l'essieu arrière. Même dans les conditions les plus extrêmes, le conducteur profite donc d'une répartition du couple entre l'essieu avant et arrière. Cette variation se fait en fonction exacte des besoins, ce qui évite toute manifestation intempestive et désagréable de l'un des essieux moteur. Ce dispositif utilise les 4

capteurs de l'antiblocage de roues pour éliminer au mieux (et plus naturellement qu'un antipatinage) les amorces de dérapage. C'est à ce titre que l'on apprécie le plus la Subaru SVX. Elle a pour elle son confort, son équipement ultra-complet et la sécurité active que procurent sa transmission intégrale.

Quel avenir peut bien espérer un constructeur désireux de se faire connaître en attaquant un secteur avec une voiture techniquement évoluée mais qui n'est pas la meilleure dans l'absolu ? Cette Subaru SVX est un bel objet auquel il manque du caractère, pour ne pas dire une âme. Subaru a certes un grand nombre de points communs avec des constructeurs européens. Il lui manque le principal : leur passé et la culture qui en sont issus. Dans ce créneau si spécialisé, on ne s'impose pas seulement par la qualité de ses produits. Honda l'a bien compris et a largement profité, au lancement de la NSX, de l'impact médiatique de ses succès en Formule 1. Toutefois, comme au poker, ce coupé tient en réserve une dernière carte maîtresse : son prix. Vendue 295 000 F, la Subaru SVX écrase littéralement toutes ses concurrentes. Engin atypique au rapport prix/technologie excellent, la Subaru SVX réussit l'un des ses paris : déranger la concurrence.

**FICHE TECHNIQUE :**

- Moteur : 6 cylindres boxer 3317 cm<sup>3</sup> (96,9 x 75 mm).
- Rapport volumétrique 10 : 1.
- Injection multipoint MPFI
- Puissance : 230 ch à 5600 tr/mn
- Couple : 31,5 mkg à 4800 tr/mn
- Transmission : intégrale avec répartition variable de couple
- Km/h pour 1000 tr moteur en 5ème : 69,4
- Suspension : à roues indépendantes, Mac Pherson avant et arrière, bras oscillant transversaux.
- Direction : crémaillère avec assistance. Diamètre de braquage : 11,8 m
- Freins : disques ventilés AV et AR.
- Roues / Pneus : 16 x 7,5 / 225/50 ZR 16
- Longueur/largeur/hauteur/empattement en mètres : 4,625/1,77/1,30/2,610
- Poids : 1620 kg
- Consommations normalisées à 90 km/h, 120 km/h en cycle urbain : 7,4/9,0/14,6 l au 100 km
- Vitesse maxi : 235 km/h



*Les surfaces vitrées latérales ne sont interrompues que par de très fins montants.*

# LA TECHNIQUE DU COUPÉ SVX A LA LOUPE

## MOTORISATION

Le moteur 3,3 l, 6 cylindres à plat "EG33" conjugue des avantages déterminants : faible poids, compacité, centre de gravité abaissé, faibles vibrations et haute rigidité. L'objectif fixé dans le cahier des charges était d'obtenir

un équilibre parfait entre les caractéristiques de couple et de puissance moteur. Étant donné que seul un moteur atmosphérique de forte cylindrée peut produire une accélération linéaire avec une courbe de couple plate, le travail a surtout porté sur l'amélioration de l'efficacité de la combustion, ainsi que sur les systèmes d'admission et d'échappement. Le bloc moteur est en alliage d'aluminium.

Le vilebrequin matricé repose sur 7 paliers de ligne d'arbre ce qui accroît sa rigidité et sa résistance. Les manetons sont répartis tous les 60° dans l'ordre 1-6-3-2-5-4, les temps moteurs étant décalés de 120°. Le carter de volant est intégré au bloc-cylindres, le carter d'huile incurvé et le carter de transmission automatique forme un ensemble extrêmement rigide. Pour dissiper au mieux la chaleur, la culasse est également en alliage d'aluminium. La chambre de combustion est en toit avec 4 soupapes par cylindres. Les arbres à cames des soupapes d'échappement sont entraînés par une courroie crantée unique, tandis que les arbres à cames des soupapes d'admission le sont par l'intermédiaire de pignons à rattrapage de jeu. Il s'agit de pignons doubles qui assurent un calage optimisé et réduisent le niveau sonore de fonctionnement. L'angle des soupapes a été ramené à 32°, ainsi les chambres de combustion sont encore plus compactes. Un circuit d'admission à résonance à inertie a été monté entre les chambres côté droit et côté gauche du collecteur d'admission. L'admission peut être modifiée par l'ouverture et la fermeture d'une valve de commande d'admission, ceci afin d'améliorer le couple à bas et haut régime. Le circuit d'échappement se compose de deux lignes d'échappement en acier inoxydable d'égale longueur.

## TRANSMISSION

La transmission intégrale s'effectue avec une répartition variable du couple. Le couple est normalement réparti à raison de 35% sur l'avant et 65% sur l'arrière, cette répartition est assurée par le différentiel central à glissement limité, multi-disques, à commande électronique. Les données prises en compte sont les suivantes : position du papillon d'accélérateur, régime moteur, vitesse du véhicule, rapport de rotation des roues avant et arrière. En condition de faible adhérence, ce différentiel central est maintenu en action. Lorsque l'adhérence est élevée, le différentiel est désactivé automatiquement une fois le régime moteur stabilisé. Le différentiel arrière est également un visco-coupleur à glissement limité.



# ABONNEZ-VOUS A TP AUTO

\* Commandez vos anciens numéros : (numéros 1 - 4 et 9 épuisés)

Cochez les ou la cases correspondantes



\* Joignez à votre commande un chèque bancaire à l'ordre de : F.E.E., 68 BIS, BD PERREIRE, 75017 PARIS

N°	PRIX UNITAIRE		TOTAL
.....	25 F		.....
FRANCE 30 F	AUTRES CEE 50 F	ETRANGER 100 F	PORT .....

\* Précisez soigneusement vos :

NOM ..... PRENOM .....  
 ADRESSE .....  
 CODE POSTAL ..... VILLE .....

## SPÉCIAL

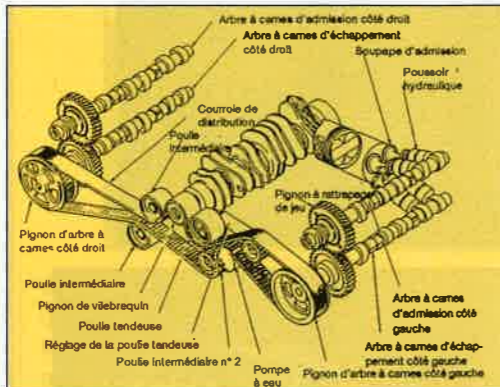
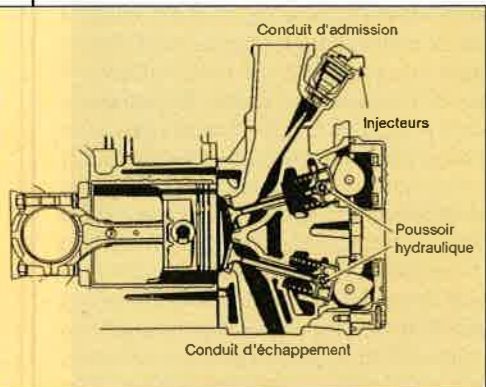
## ABONNEMENT

- OUI, je m'abonne pour 6 numéros TP AUTO :
- FRANCE : 160 F -  CEE : 210 F -  ETRANGER 260 F

Je joins un chèque bancaire à l'ordre de F.E.E.

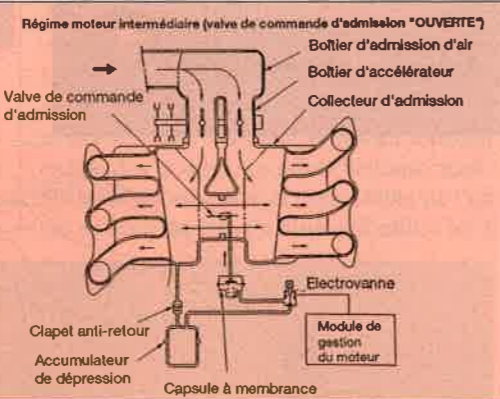
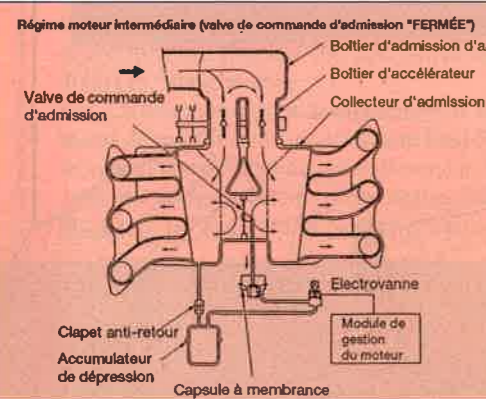
Envoyez ce bon accompagné de votre règlement sous enveloppe timbrée à : F.E.E., 68 BIS, BD PERREIRE, 75017 PARIS

NOM ..... PRENOM .....  
 ADRESSE .....  
 CODE POSTAL ..... VILLE .....

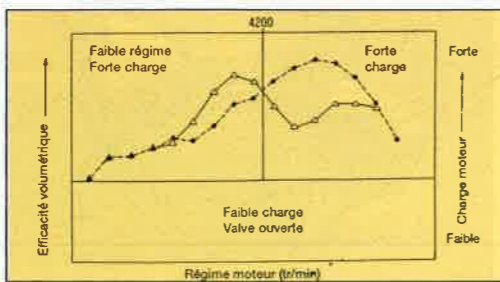
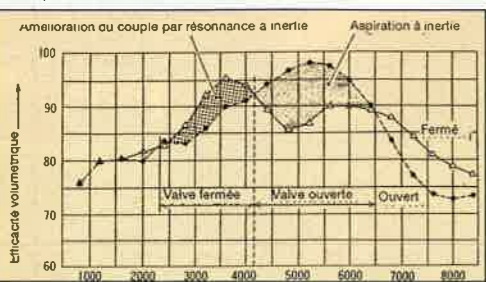


■ Vue en coupe de la culasse

■ Distribution



■ Dispositif de commandé d'admission



■ Diagramme de fonctionnement du dispositif de contrôle d'admission

■ Diagramme de fonctionnement du dispositif de contrôle d'admission