

# Subaru Outback : break surélevé

Subaru lance une nouvelle génération d'Outback en visant directement la Volvo XC70. Est-ce que ce japonais, inventeur du break surélevé, peut désormais réellement rivaliser avec le suédois ?

Subaru est plus connu pour ses 6 titres de champion du monde de rallye que ses voitures familiales. Pourtant, en plus d'avoir été le premier constructeur à proposer en série une transmission intégrale sur une voiture compacte en 1972, le japonais fut aussi le premier à dégainer sur le marché des breaks surélevés. En 1995, avant le Volvo Cross Country et avant l'Audi Allroad, Subaru lançait la Legacy Outback. Pour les 20 ans de l'Outback, Subaru enchaîne avec une 5e génération pour ce modèle.

## STYLE PLUS EUROPÉEN

De l'extérieur, nous sommes donc face à un break long de 4,81 mètres ce qui le situe tout juste à mi-chemin entre une Audi A4 Allroad et une A6 Allroad. Si les précédentes générations se caractérisaient par leur style assez asiatique, cette nouvelle génération affiche une ligne qui fait beaucoup plus penser à une européenne. Sans faire figure de beauté fatale de l'automobile, le nouvel Outback présente tous les attributs pour s'intégrer parfaitement dans le paysage automobile. Une fois à bord, on trouve assez vite ses marques car il faut le reconnaître, non seulement Subaru a fait de gros efforts sur l'ergonomie avec un écran couleur tactile très simple d'utilisation, mais aussi sur la qualité des matériaux. De plus, on retrouve tout ce que l'on peut souhaiter de pratique à bord d'une voiture comme la connexion Bluetooth.

## ACCUEILLANT À L'ARRIÈRE

Ce qui caractérise ce break baroudeur, c'est le volume dédié aux places arrière. Aucun problème pour accueillir 3 grands gabarits. Le coffre est également très vaste et dépasse les 500 litres pour aller atteindre près de 1 900 litres en rabattant la banquette. Dans les côtés pratiques, on note le réceptacle permettant de ranger la cassette du cache-bagages.

Sous le capot, on retrouve le bloc 2,0 litres diesel boxer spécialement conçu par Subaru il y a quelques années. C'est d'ailleurs là son principal défaut. Ce diesel a beau développer 150 ch pour 350 Nm de couple et offrir des prestations très correctes, il ne peut, ni rivaliser avec un TDi de chez Audi, ni s'en prendre au bloc de chez Volvo compte tenu de sa consommation et surtout de ses émissions en CO2 aujourd'hui trop élevées pour échapper à un malus de 500 euros.

## PLUS SÛR

Sur la route, notre Outback offre un très bon niveau de confort et se révèle mieux insonorisé que ses prédécesseurs. Il ajoute également une caméra permettant de stopper totalement la voiture en ville si elle détecte un objet ou un passant sans que le conducteur n'ait réagi. On trouve également la surveillance du bon positionnement dans la voie de circulation qui avertit le conducteur s'il quitte la

voie sans avoir mis son clignotant.

En quittant la route, notre break démontre assez vite ses capacités de baroudeur grâce à une transmission intégrale permanente et dont la répartition est de 50/50 sur les roues avant et arrière. En somme, pas de jaloux, la voiture reste systématiquement là où on veut la mettre grâce à une parfaite motricité. Elle peut même se permettre de vraies balades dans des endroits parfois très difficiles d'accès. À vrai dire, il faut même reconnaître que cet Outback nous a tout simplement bluffés sur certaines portions de chemins totalement imprévues par le staff de Subaru Europe sur notre road-book. Des conditions où bien d'autres, comme Volvo ou Audi, y auraient sans aucun doute laissé des plumes, voir seraient restées sur place.

À l'arrivée, cette 5e génération de Subaru Outback peut donc facilement rivaliser avec un Volvo XC70. Il demeure que pour vraiment lutter à armes égales, Subaru France devra développer davantage son réseau.