Essai – Toyota Auris Touring Sports : Du volume, de l'habitabilité : ok. Mais encore ?

Avec son Auris deuxième du nom, Toyota fait son retour dans le segment des breaks compacts, qui voit s'armer une concurrence acharnée avec les nouvelles Honda Civic Tourer, Peugeot 308 SW et autres VW Golf Variant. Retour réussi ? Verdict.

- 4 cylindres diesel, 1'998 cm^3
- 124 CV à 3'600 t/min
- 310 Nm de 1'600 à 2'400 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.5 sec.
- Poids : 1'450 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'560 x 1'760 x 1'475
- Conso. mesurée : 6.2 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 119 g/km (E)
- dès CHF 32'600.-, modèle essayé: CHF 41'470.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Tony da Silva

Depuis la fin de l'été 2013, le constructeur japonais décline son modèle Auris II en version break. Un retour de la part de Toyota dans ce segment des breaks compact après le modèle Corolla, car la première version de l'Auris ne proposait pas cette déclinaison. L'Auris Touring Sports, c'est son nom, propose une large gamme de motorisations, en étant effectivement disponible en version hybride (une première pour cette catégorie), essence et diesel. C'est cette dernière motorisation qui équipait notre voiture d'essai, avec le 2 litres D-4D.

Son design dynamique et élégant va-t-il réussir à convaincre le père de famille que je suis à rouler avec un break à la dénomination plutôt aguicheuse ? C'est parti pour quelques jours d'essai à son volant.

A l'extérieur

Le design de la version break de cette Toyota Auris est pour le moins élégant et dynamique avec une ligne de toit plongeante. Ce modèle repose sur le même empattement que la version 5 portes des Auris mais affiche 28,5 cm de plus en longueur. Cet accroissement profite entièrement au coffre sans pour autant dénaturer sa ligne.

Encadrée par des phares dotés de feux diurnes à LED et une garniture chromée, sa calandre basse dégage un caractère alliant présence et puissance. Cette apparence esthétique est renforcée par la ligne latérale ascendante et une silhouette aérodynamique se terminant par un aileron de toit. Le caractère cunéiforme de l'arrière et ses feux élargis accroissent encore l'impression de force et de dynamisme.

Les jantes alu de 17″ équipant les véhicules avec la finition "Sol" se marient au mieux avec la silhouette de ce break élancé, rendue encore plus agressive par le dessin des pare-chocs avant et arrière qui ont été très travaillés par les designers de la marque. On peut le dire, ils se sont lâchés !

La teinte Ultra Silver de notre modèle d'essai donne une pointe d'apaisement sur ce design dynamique et ce n'est pas pour me déplaire.

A l'intérieur

L'ambiance intérieure de cette Auris Touring Sports donne dans la sobriété. De la qualité, certes, mais rien de révolutionnaire et peu de gaieté. L'option cuir noir pour les sièges y est pour beaucoup ainsi que le tableau de bord avec une console centrale très large intégrant, dans sa partie basse, le système de climatisation automatique 2 zones et, dans la partie centrale, l'écran couleur tactile de 6,1 pouces du système de navigation et de la caméra de recul. Au sommet de cette console centrale au style plutôt moderne, nous trouvons les bouches d'aération rectangulaires de très petite taille et une ridicule montre digitale… On se croirait à bord d'une Toyota du début des années 90 ! Heureusement que le toit panoramique, s'arrêtant à la hauteur de la banquette arrière, innonde agréablement cet habitacle d'un surcroît de lumière.

L'instrumentation traditionnelle, entourant un écran digital pour l'ordinateur de bord, permet une excellente lisibilité avec des chiffres blancs et des lignes bleues du plus bel effet. Les matériaux utilisés sont de bonne facture et agréables au toucher ; petit reproche à la "poignée" des contre-porte, une barre immense traversant le panneau. Pas des plus esthétique et il faut avouer que cela fait vraiment très cheap.

Et qu'en est-il de l'espace intérieur et de l'habitabilité ? C'est là l'un des avantages de cette Auris Touring Sports face à la concurrence. En effet, des bagages encombrants peuvent être emportés sans problème grâce à un volume qui peut atteindre 1'658 litres (530 litres au minimum) avec un seuil de coffre abaissé de 10cm par rapport à la berline. Le système de siège Easy Flat permet d'augmenter le volume en rabattant les dossiers arrière par deux leviers depuis le coffre pour obtenir une surface quasi plane. Même pas besoin d'enlever les appuie-têtes… Le coffre est à double fond avec un plancher amovible, permettant de créer d'avantage d'espace, avec de nombreux rangements latéraux et un cache-bagages à deux niveaux.

L'habitabilité aux places avant est excellente tout comme le niveau de confort des sièges bien enveloppants. Par contre, pour ce qui est de l'accès aux places arrières, il est plutôt étriqué mais un adulte a suffisamment de place pour y être installé correctement.

Sous le capot

Notre modèle abrite le moteur diesel D-4D de 1’998 cm3 développant 124 CV à 3’600 t/min et 310 Nm de couple de 1’600 t/min à 2’400 t/min. Ce moteur équipe différents modèles de la marque que ce soit les Auris, Avensis, le monospace Verso ou le RAV4 et il a bien sa place dans notre break compact.

Après avoir appuyé sur le bouton POWER situé à l’emplacement habituel de la clé de contact et la pédale d’embrayage enfoncée, notre moteur D-4D démarre dans un silence digne d’une berline de luxe. En effet, ce bloc 4 cylindres se distingue par son fonctionnement souple et silencieux, à tel point que l’on perçoit plus les bruits de roulements que le son du moteur dans l’habitacle. Les accélérations sont correctes, particulièrement sur les premiers rapports, mais il s’essouffle bien vite une fois les 3’000 t/min passés. Pourtant le moteur sort 310 Nm de couple… Par contre, ce moteur est agréable et largement suffisant pour les trajets autoroutiers, grâce à son silence de fonctionnement, sa boîte de vitesses à 6 rapports et une consommation maîtrisée.

En effet, sur l’ensemble de cet essai qui comportait une grande majorité de trajets urbains, la consommation a été légèrement supérieure à 6 litres, alors que le constructeur donne une consommation urbaine à 5.4 litres.

Au volant

En m’approchant du véhicule, je profite pleinement du système intelligent d’ouverture et de démarrage qui reconnaît la clé par liaison radio et permet d’ouvrir la porte uniquement en effleurant le capteur de la poignée. Une fois à bord, je trouve de suite une position de conduite idéale me permettant d’avoir sous la main toutes les commandes dans une bonne position.

Les commandes sont très faciles, je dirais peut-être même trop faciles avec une direction des plus légères et une pédale d’embrayage qui fonctionne sans effort. Le moteur silencieux est rageur lors des accélérations en ville, mais à partir de 90 km/h, il est aux abonnés absents. Par contre, il faut relever la qualité du maniement de la boîte de vitesses, avec un débattement court et précis et un

verrouillage rapide.

Cette Auris Touring Sports est équipée de nombreux éléments technologiques qui facilitent la conduite comme les presque indispensables capteurs de pluie, capteurs de luminosité, la caméra de recul, le système antipatinage (TRC), le contrôle électronique de la stabilité (VSC) ainsi que l'assistance au démarrage en côte (HAC) qui opère un freinage automatique sur les quatre roues pendant 2 secondes évitant ainsi le recul du véhicule, un système qui demande une certaine habitude avant de profiter pleinement de son fonctionnement.

Notre voiture d'essai était également équipée du système intelligent d'aide au stationnement (IPA) qui permet de parquer automatiquement le véhicule dans le créneau choisi. A noter que ce système fonctionne lorsque le créneau se fait dans un espace relativement spacieux ; je n'ai jamais réussi à la faire se parquer avec ce système dans les places de parkings de la ville…

Verdict

Après ces quelques jours passés à son volant, je reconnais avoir bien pu profiter de l'habitabilité et du volume de chargement de cette Toyota Auris Touring Sports. Le fait de devoir véhiculer sa progéniture avec tout le matériel l'accompagnant; vélo, trottinette, poussette, etc. m'aura bien aidé à évaluer ses principales qualités. Pas besoin de réfléchir bien longtemps, tout passe dans cette Auris Touring Sports et le système de rabat des dossiers de sièges arrières est effectivement une réussite.

Ayant été agréablement surpris par le design extérieur et appréciant la sobriété de son intérieur, je dois avouer qu'après quelques jours d'utilisation, j'ai commencé à trouver ce véhicule plutôt fade, voire ennuyeux. Certes, c'est une voiture confortable et à la tenue de route sérieuse. Avec son coffre et sa dotation en aides à la conduite, elle remplit pleinement le cahier des charges du conducteur qui cherche à rejoindre le point A au point B dans un bon confort avec un véhicule polyvalent et aux faibles coûts d'entretien. Mais derrière le volant j'avoue avoir ressenti un grand manque de sensations. Donc son utilisation restera plutôt basée sur du fonctionnel.

Le prix de CHF 41'470.- pour notre modèle d'essai me semble bien cher payé et

pourtant ce ne sont pas les options qui coûtent chers (moins de CHF 1’000.- pour le GPS tactile, l’intérieur cuir pour CHF 1’500.-) mais plutôt le prix de base de cette Toyota équipée de son moteur diesel D-4D qui débute à CHF 35’500.- déjà avec la finition “Sol”.

Malgré mon manque de ressenti, je reste persuadé que cette Auris Touring Sports remportera un certain succès sous nos latitudes. Le nombre d’exemplaires croisés sur nos routes quotidiennement en est bien la preuve. La Auris Touring Sports, une voiture sérieuse, peut-être trop sérieuse pour le conducteur passionné.

Prix et options – Toyota Auris Touring Sports 2.0 D-4D Sol

Prix de base : CHF 35’500.-

Peinture métallisée “Ultra Silver” : CHF 730.-

Xenon/AFS/SmartBeam : CHF 1’250.-

Système de navigation Touch&Go : CHF 990.-

Intérieur cuir : CHF 1’500.-

Toit panoramique, vitres teintées : CHF 1’500.-

Prix TOTAL : CHF 41’470.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota Auris Touring Sports 2.0 D-4D Sol.

A lire aussi

Essai – Toyota GT86 : Sur la neige à la Drive Academy

Premier contact – Toyota Prius Plug-In : une partie du plein dans le garage !

Essai – Toyota GT86 : Le plaisir avant tout !

Essai – Toyota Urban Cruiser : Rat des villes Et rat des champs

Essai – Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Présentation – Toyota Yaris Hybrid-R

Présentation – Toyota RAV4

Présentation – Toyota Auris

Nouveauté – Toyota GT86

Genève 2012 – Toyota GT 86

Nouveauté – Toyota GT 86

Genève 2011 – Toyota FT-86

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

17:27
AM FM
Préréglages
Source
YES FM
91.80MHz
Page 1/4
LFM
CHER LLO
SWEET
CITE
ROUGE FM
SRF 1
SETUP
MEDIA
CAR
MAP
PASSENGER AIR BAG
ENGINE START STOP
AUTO
OFF
DUAL
A/C
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

SYSTEM
AKTIV
OUTSIDE
10°c
TRIP A
247.1 km
W.A.Y.

AG 44271
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 44271
W.A.Y.

AG · 44271
toyota.ch
W.A.Y.

W.A.Y.

:00
H
M
SETUP
PASSENGER AIR BAG
MEDIA
CAR
MAP
AUTO
DUAL
A/C
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.