Essai – Toyota C-HR 1.8 HSD : L’hybride vous va si bien

Le C-HR est un tout nouvel arrivant dans la gamme Toyota. Révélé pour la première fois au Salon International de l’Automobile de Genève en mars 2016, ce crossover compact est la réponse de la marque nipponne à la demande grandissante du public pour des véhicules « multi-usage ». C’est aussi une occasion de plus pour les hommes de l’Aichi de mettre en avant une technologie maison devenue phare, son hybridation HSD (Hybrid Synergy Drive).

- 4 cylindres essence, 1’798 cm^3
- 122 ch à 5’200 t/min
- 142 Nm à 3’600 t/min
- Boîte de vitesses automatique e-CVT
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.4 sec.
- Poids : 1’535 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’360 x 1’795 x 1’565
- Conso. mesurée : 5.1 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 87 g/km (A)
- dès CHF 32’400.-,mod. essayé: CHF 42’800.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

L’offre actuelle de voitures multi-segment est si pléthorique que l’on en viendrait presque à s’y perdre. Les distinguos entre crossover et SUV sont parfois flous, tant la seconde appellation est usitée à foison, devenant au passage davantage un terme marketing qu’une déclinaison possible de carrosserie.

C’est dans ce contexte que le C-HR (nom signifiant « Coupé-High Rider ») débarque, décidé à devenir une alternative entre la citadine trop compacte, le SUV trop gourmand et la familiale moins attractive. Au final, fait-il mieux ? Et va-t-il plus loin ? Les réponses dans la suite.

A l’extérieur

De l’audace ! Le dessin général du C-HR s’inscrit dans la pleine lignée du style adopté par Toyota depuis quelques années. Une allure très anguleuse par endroits, avec des traits nets et saillants, pour développer des formes jusqu’ici jamais vues.

La face avant intègre de larges phares qui ceinturent le capot et se finissent au-dessus des ailes. Leur signature lumineuse offre un regard volontaire et la grille d’aération est déportée sur le bouclier, laissant la place de l’habituelle calandre à un museau simplement sculpté.

De profil, on peut observer que les ailes sont musculeuses. On remarque surtout que l’intégration discrète de la poignée dans un coin supérieur des portes arrière

donne immédiatement des allures de coupé à ce crossover, d'où le « C » de son nom. Cet effet est renforcé par la convergence de la ligne ceinture et de celle du toit.

Le design des feux arrière est des plus exotiques : les imposants optiques structurent le dessin et amorcent le prolongement qui forme le « winglet ». Le bouclier y est imposant. L'aileron, inscrit dans la continuité du pavillon, ajoute la dernière touche de singularité au design innovant du C-HR.

L'ensemble donne un caractère affirmé à la voiture et une stature trapue. A noter aussi la magnifique alliance du bleu « Hydro Blue » et du toit noir laqué de notre modèle d'essai, qui sublime la silhouette de cette voiture.

A l'intérieur

Dès que l'on monte à bord, on peut immédiatement ressentir l'impact des choix esthétiques de l'extérieur. La ligne de ceinture étant haute, la taille des vitres, avant mais surtout arrière, est plus réduite. On est alors partagé entre un sentiment de « cocooning » et celui du confinement. Si on s'y habitue vite, on peut néanmoins subir quelques inconvénients qui dérangent lors de la conduite. Par exemple, le positionnement du pilier B, en combinaison avec les dimensions réduites des lucarnes arrière, masque en grande partie le champ de vision de l'angle mort, ce qui rend complexe le contrôle du trafic lors d'un changement de cap. L'assistance intégrée aux rétroviseurs extérieurs devient ici cruciale, pour éviter de « câliner » tôt ou tard une autre voiture.

A l’avant, la sensation d’être un peu à l’étroit est renforcée par un espace disponible un peu juste. Si les morphologies standards ne percevront pas de gêne, des gabarits plus imposants, comme le mien, auront tendance à déborder copieusement sur l’accoudoir central, lequel n’est malheureusement pas confortable. Du confort, les sièges cuir de notre modèle d’essai en offrent dans des proportions raisonnables, mais ne sont pas exceptionnels. Une incommodité due à une assise un peu ferme aura raison de mon postérieur après une escapade d’environ 250 kilomètres.

L’environnement intérieur est à l’image de la robe de la voiture : tout en design et en originalité. Dans ce véhicule d’essai, l’ambiance est très bleutée, comme en témoignent les panneaux de contre-porte à motif en relief, ou la ligne filant d’une portière à l’autre en passant par la console de bord. Sur cette dernière trône un réactif écran tactile de 8 pouces qui emporte un système d’infodivertissement ergonomique et de navigation efficace. La résolution du moniteur est par ailleurs excellente, servant idéalement la caméra de recul.

L’électronique embarquée et son ensemble d’assistances à la conduite est de très bonne facture. Le conducteur que je suis regrette l’absence de limiteur de vitesse, une fonctionnalité pourtant appréciable lors de trafic dense sur voies rapides.

L’insonorisation souffre de quelques défauts. Si les bruits de roulement sont bien filtrés, on perçoit plus franchement les sons environnants pouvant occasionner de ponctuelles incommodassions, particulièrement lors de traversées de tunnels.

Le volume octroyé aux passagers occupant la banquette est correct pour ce type de véhicule, tout à fait convenable pour des adultes de taille moyenne. Celui du coffre se situe dans la moyenne basse du segment, avec 377 litres. On peut déplorer son seuil de chargement un peu haut.

Sous le capot

La gamme du C-HR offre deux motorisations différentes. Il est possible d'opter pour le quatre cylindres 1.2 Turbo Active de 115 ch, lequel est couplable avec une boîte manuelle 6 vitesses ou une transmission à variation continue Multidrive S. Le choix de la boîte conditionnera le type de transmission aux roues, puisque la manuelle est uniquement en mode traction tandis que la Multidrive S se décline exclusivement en quatre roues motrices.

Autre choix possible, et c'est l'objet de notre essai, l'hydride HSD, alliant un moteur thermique 1.8 litre et un groupe électrique qui, à eux deux, développent 122 ch. Le dispositif se combine avec la transmission e-CVT, qui envoie la puissance et le couple sur le train avant.

La dynamique est honnête, mais pas foudroyante. Ce qui saisit, c'est la souplesse des accélérations et le confort qui en ressort, une particularité distinctive des automobiles embarquant des transmissions CVT.

Au volant

L’essai d’une voiture hybride est, à mon goût, toujours un moment particulier. J’arrive avec mes habitudes de conducteur de véhicules à moteurs thermiques, mes repères bien ancrés et, pour être honnête, avec mes petits défauts. Ce sont des essais spéciaux car, sitôt les premières dizaines de kilomètres, on s’aperçoit que l’automobile met en exergue nos mauvaises manies. Elle nous rappelle très vite que ce type de véhicule nécessite une conduite propre et une concentration de tous les instants. Force est de constater que la technologie HSD, fleuron de Toyota, pousse à adopter un nouveau type de conduite, si l’on souhaite tirer profit au maximum des avantages offerts par l’hybridation.

Comme avec toute bonne hybride, il convient de jouer en permanence avec l’inertie du véhicule, d’anticiper chaque situation, pour éviter au maximum d’aller solliciter l’accélérateur. En effet, les reprises sont douces mais pas vigoureuses, même si on soude la pédale de droite au plancher. En cas de forte sollicitation, on entend le moteur monter dans les tours, émettre un son qui rappelle furieusement celui d’un générateur électrique, mais les effets sur la dynamique ne coïncident pas avec la forte mobilisation du moulin. En cause, la boîte e-CVT, ici indispensable pour coupler puissance et couple du moteur à combustion avec ceux venant du moteur électrique.

En situation, cela ne péjore en rien le confort de conduite en ville. Atteindre les 50 km/h se fait sans effort, les moteurs délivrant avec souplesse la puissance qui convient. Je peux arpenter le centre-ville dense de Genève avec aisance, aidé par une direction ni trop ferme ni trop souple. L’exercice se corse une fois que l’on quitte le milieu urbain. Si parcourir les routes cantonales se fait avec tranquillité, s’insérer sur autoroute et gérer son trafic est une chose moins aisée. Je peux sentir que la mécanique est toujours sur la brèche, le système jonglant continuellement entre ses deux groupes propulseurs. Je note d’ailleurs que maintenir sa vitesse sans régulateur est compliqué.

Le tableau s’assombrit quand arrive la montagne. Si la C-HR aborde les premiers virages avec un bon entrain, à mesure que les ressources de la batterie diminuent, le moteur thermique est de plus en plus sollicité, pour finalement devenir l’unique source de puissance, à mi-chemin d’une escalade d’un col de 7 km, sur une pente de 6% en moyenne. Je peux prendre les virages à bonne allure, le roulis étant bien amorti et le châssis faisant preuve d’une belle rigidité, et en

ressortir avec un dynamisme correct. Mais je plafonne ensuite à 55-60 km/h, les piles étant K.O et le ratio de la transmission à variation continue étant au plus haut. Une fois le sommet atteint, je peux amorcer la descente. Je constate sans délai que le C-HR offre une tenue de route vraiment bonne. Et quand je la mets à l'épreuve dans des virages serrés, l'électronique joue son rôle à plein. En cas de manœuvre un trop volontaire, le système freine intelligemment et ramène le véhicule sur la bonne ligne.

Le freinage est aussi une composante à gérer de manière particulière. En effet, sur le début de course de la pédale, il est dynamique. Le moteur électrique bascule en mode « résistance », récupère de l'énergie et ralentit par le même temps la caisse. Ce n'est qu'en forçant un peu plus que les étriers entrent en action. C'est un bon dispositif pour recharger l'accu et préserver les freins, mais il revêt un défaut non négligeable. En effet, le mordant n'est pas au rendez-vous et ce double dispositif peut engendrer des blocages de roues en cas de freinages très appuyés ou d'urgence. Je peux le constater alors que j'emprunte le contournement zurichois. Je suis lancé à 80 km/h quand le trafic se stoppe sans préavis, juste au-devant de moi. Très logiquement, je plante les freins et sens immédiatement que les roues se bloquent avant que l'ABS ne prenne les choses en main. La distance de sécurité que j'observe toujours, sur ce coup, me sauve la mise.

Verdict

En conclusion, la proposition faite par le C-HR est intéressante, mais peine encore à convaincre sur les grands axes. C’est un véhicule magnifiquement bien taillé pour le milieu urbain et surtout une belle vitrine pour le système HSD. On ne peut que reconnaître à cette technologie Toyota d’être efficace et surtout plus permissive dans la rigueur de conduite qu’imposent les hybrides. Face à la concurrence des thermiques pures, la C-HR affiche des chiffres de consommation, en cycle mixte, en deçà de 3 à 4 litres. En dehors des centres urbains, ce véhicule est moins persuasif, sans pour autant se montrer inefficace. C’est au final une voiture qui saura séduire davantage les petites familles des cités plutôt que les grands rouleurs et les grimpeurs invétérés.

<u>Prix et options – Toyota C-HR 1.8 HSD Style</u>

Prix de base : CHF 34’700.-

Sellerie cuir : CHF 1’300.-

Pack « multimedia » : CHF 2’200.-
(JBL Premium audio avec 9 haut-parleurs, système de navigation Touch 2 go Plus)

Pack « assistance » : CHF 1’800.-
(Capteurs de stationnement avant/arrière avec assistant de parcage intelligent, rétroviseurs extérieurs rabattant et avec projection du logo, assistant de maintien du cap et assistant d’angle mort, avertisseur de trafic transversal, système Smart-Key)

Pack « dynamic » : CHF 2’800.-
(Projecteurs frontaux LED avec réglage automatique de la portée, phares antibrouillards LED, feux arrière LED, rétroviseurs extérieurs rabattant et avec projection du logo, assistant de maintien du cap et assistant d’angle mort, avertisseur de trafic transversal, système Smart-Key)

<u>Prix TOTAL : CHF 42’800.-</u>

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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de ce Toyota C-HR 1.8 HSD Style, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

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 GRMN

Nouveauté – Toyota Yaris

Nouveauté – Toyota Prius Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Avensis

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com