Essai – Toyota C-HR 2.0 Hybrid : Atypique Crossover Hybride (ACH!)

On le sait, Toyota est le leader mondial des véhicules hybrides. Dès 1997, il a lancé sa technologie Hybride sur sa célèbre Prius. Puis vint la Prius +, la Yaris, l'Auris puis la Corolla que nous avons essayé récemment. Les SUV compacts ayant le vent en poupe, le C-HR Hybrid a fait son apparition il y a déjà trois ans. Il nous revient aujourd'hui restylé et, surtout, équipé d'un nouveau moteur bien plus puissant.

- 4 cylindres, essence, 1'987 cm^3
- 184 ch de 6'000 t/min
- 202 Nm de 4'400 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses e-CVT
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'580 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'395 x 1'795 x 1'555
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 128 g/km (A)
- dès CHF 36'500.-,mod. essayé: CHF 40'700.-

Texte et photos : Xavier Bais

Si la concurrence est vive du côté des SUV compacts, il n'en va pas de même avec les SUV hybrides. Le Toyota C-HR est donc un produit de niche avec de rares concurrents. Par ailleurs, il peut se vanter d'avoir déjà un énorme succès commercial.

Si l'ancienne version hybride de 122 ch était sympa, elle manquait cruellement de puissance. J'avais donc hâte de prendre en main ce C-HR fort aujourd'hui de 184ch, dans sa finition haut de gamme « Launch Edition ».

A l'extérieur

Ce SUV « coupé » au design très atypique et aux lignes tendues particulièrement agressives ne s'est pas assagit. Comme la Honda Civic Type R ou le nouveau Nissan Juke, il détonne de par son look spécial qui est loin de faire l'unanimité mais qui a le mérite de ne pas faire comme tout le monde. Toyota ose et avait d'ailleurs déjà osé avec la Prius que je trouvais esthétiquement si fade et pourtant la cible visée ne s'est pas arrêtée au style. Bien au contraire, elle aime être à contre-courant. Définitivement, dans un C-HR vous roulez différent.

Quelques évolutions tout de même sur la face avant avec des projecteurs LED au dessin beaucoup plus effilé, les antibrouillards initialement situés dans la partie inférieure du bouclier ont migré sur les côtés latéraux et ont laissé place au centre, à une grande prise d'air noire. Le tout donne une face avant relativement agressive, voire sportive.

De belles jantes noir mat de 18 pouces remplissent bien les passages de roue et terminent ce look de SUV sportif. Petite touche « too much », ou pas, à vous de

juger, mais de plus en plus fréquent de nos jours, un éclairage reprenant la marque et le modèle s'affiche au sol lorsque l'on ouvre la voiture. Cela a le mérite d'éclairer le sol avant de monter. Coté personnalisation extérieure, le C-HR est proposé avec plusieurs carrosserie allant du Blanc pure ou nacré au bleu Nebula. La mode étant encore au bi-ton, ce C-HR propose sept couleurs associées à un toit noir brillant. Nous avons à l'essai, de série, la couleur bi-ton Orange métallisé dit Topaze/ toit Noir. Une harmonie de teintes très tendance.

A l'avant on trouve un spoiler peint en noir brillant. A l'arrière, un aileron très « aéré » de par sa forme, lui aussi peint en noir brillant, relie les nouveaux feux arrière. J'avoue que j'apprécie ce look décalé.

A l'intérieur

Ce n'est pas à l'intérieur de l'habitacle que Toyota va nous surprendre. La planche de bord reste identique à l'ancienne version, avec tout de même un revêtement de meilleure qualité. J'aime beaucoup les contre-portes au look et formes de losange modernes. On retrouve d'ailleurs ces formes embouties dans le ciel de toit à l'avant et dans le cuir aéré de l'assise et bas du dossier des sièges (sellerie appelée T-Line).

Le système multimédia « Touch & Go » équipé d'un écran 8 pouces évolue un peu. Il est dorénavant compatible Apple Carplay et Android Auto. En revanche, le GPS propose une cartographie basique clairement dépassée. Étonnant de la part

d’un grand constructeur comme Toyota. A part ce détail, ce C-HR est super bien équipé, quelle que soit sa finition (Trend, Style, Premium et Launch Edition).

Comme indiqué au préalable, pour notre essai, nous bénéficions de la finition haut de gamme avec, de série, la sellerie cuir, le siège conducteur électrique, l’allumage automatique des phares, l’avertisseur d’angles morts et de circulation arrière, le limiteur de vitesse, le système audio JBL à 9 haut-parleurs, une station de recharge sans fil pour les mobiles, la climatisation automatique bi-zone, les vitres arrière sur-teintées, un radar de stationnement avant et arrière, l’accès sans clé, les rétroviseurs rabattables électriquement, le démarrage sans clé, le Toyota Safety Sense incluant le système de pré-collision, l’alerte de franchissement de ligne, la reconnaissance des panneaux de signalisation et enfin du régulateur de vitesse adaptatif. Au moins, avec cette déclinaison, on ne perd pas de temps pour le choix des options, tout y est.

On accède aux places arrière en actionnant une poignée de porte située bizarrement en haut dans l’angle de la portière. Les places arrière sont clairement destinées pour accueillir des enfants. Deux adultes tiendront mais se sentiront vite confinés, pour utiliser un terme en vogue actuellement. Ce C-HR est plus le SUV d’un couple avec un enfant en bas âge. Cela se confirme avec le volume du coffre dont la capacité de 377 litres est correcte mais pas énorme si l’on compare aux autres véhicules de même dimension. A titre de parallèle, un Renault Captur offre un volume de coffre de 540 litres.

Globalement l’ensemble de cet intérieur respire la qualité et la rigueur sans être triste comme celui d’une allemande.

Sous le capot

Notre Toyota C-HR est une hybride électrique qui n’est pas Plug-in (pas de prise à gérer). Cela signifie que la batterie Ni-Mh (Nickel-hydrure métallique) qui affiche 1,31 kWh de capacité énergétique se recharge via différents systèmes (décélération, freinage, moteur thermique…), récupérant l’énergie cinétique grâce à un générateur la transformant en électricité. Celle-ci est ensuite retransmise au moteur électrique dans certaines phases.

Le quatre cylindres 1.8 hybride de 122 ch est toujours au catalogue mais aujourd’hui nous avons à l’essai le 2.0 de 184 ch (nom de code M20A-FKS) déjà rencontré sur le Lexus UX et la dernière Corolla dont nous vous avons proposé un essai du modèle Touring Sports.

Avec cette technologie hybride nous avons deux types de moteur qui se conjuguent. On démarre tout en douceur avec la motorisation électrique. Pour rouler plus vite, le moteur thermique prend le relais et fonctionne de paire avec l’électrique. En cas de besoin de la pleine puissance, ces deux moulins ne feront plus qu’un. Le tout est secondé par une boite de vitesse à variation continue E-CVT (e-Multidrive).

En matière de consommation, en mode « ECO » je passe de 4,5 l/100km en ville à 7.0 l/100km sur autoroute, faisant une moyenne de 6,2 l/100km mesurée au terme de cet essai. Ce qui est fort raisonnable au regard de la puissance de ce SUV.

Au volant

Avec un centre de gravité relativement bas, ce SUV compact basé sur la nouvelle plate forme TNGA GA-C (Toyota New Global Architecture) possède un châssis hors pair. Pour moi, il est LE crossover le plus confortable de sa catégorie.

Notre modèle d'essai est pourtant chaussé en 18 pouces. Il absorbe et filtre les bosses avec douceur et cela sans renier sur sa tenue de route qui est parfaite. Peu de roulis, chaque virage est abordé avec rigueur, dynamisme et plaisir. La direction est réactive, précise et bien calibrée. Un des secrets de ce châssis, de nouveaux amortisseurs avant et un train arrière à double triangle qui se révèle des plus efficace.

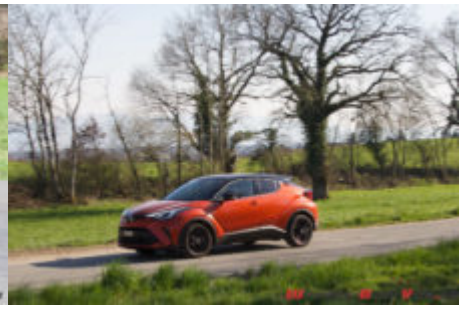
Malgré les apparences, ce C-HR Hybrid n'est pas un pur 4×4 mais une traction. Cependant, il reste très sûr à la conduite et ce quelles que soient les conditions atmosphériques. Avec une position de conduite mi-haute, il inspire et offre beaucoup de sécurité. Toutes les commandes sont bien placées, je me sens vite à l'aise.

Au départ, en ville, je suis bien, mode électrique enclenché (bouton « EV »), je roule dans les embouteillages, sans émission pendant quelques kilomètres. La douceur prédomine et ce SUV évolue dans un calme olympien. Dès que la route se dégage et que j'accélère pied au plancher, toute la puissance se libère, mais hélas, le moteur a tendance à s'emballer et se fait entendre dans l'habitacle. Pas autant qu'avec la version 122 ch mais tout de même.

Eh oui, une boite à variation continue n'est pas aussi agréable qu'une boite à double embrayage, voir une simple automatique. Qui plus est, il n'y a pas de palettes au volant pour, par exemple, rétrograder à l'approche d'un virage, mais au final, on s'en passe. La solution: adopter une conduite différente, plus souple, qui est très agréable et va de pair avec ce véhicule. Avec ce moteur 2.0 et son surplus de puissance, je n'ai plus vraiment besoin de pousser à fond la pédale de droite. Je sens la limite ou le moteur risque de « s'emballer » et je reste dans une plage inférieure, sur le couple. De ce fait, il y a un réel agrément de conduite à choisir cette motorisation, comparativement à la version 122 ch. Nous avons enfin un SUV homogène.

Sur autoroute, la consommation relevée est celle d'une voiture moderne, le moteur électrique n'intervenant que rarement et uniquement sous 120 km/h. Je

peux rouler à 100 km/h en tout électrique, mais seulement sur une faible distance, le but étant de ne jamais passer (ou pas trop longtemps) dans la zone Power du cadran situé en lieu et place du traditionnel compte-tours moteur et de rester au plus bas dans la zone Eco. L'efficience énergétique de cette mécanique est au rendez-vous et l'on peut gérer sa consommation ainsi que son mode de conduite en surveillant les infos données dans le menu. A voir si, dans l'avenir, Toyota nous proposera, comme sur la Prius, une version rechargeable permettant de rouler encore plus longtemps en tout électrique.

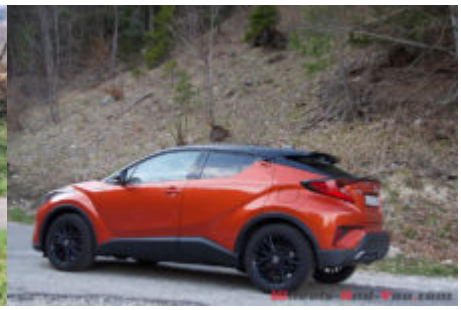


Verdict

Nous avons donc un style radical, un look agressif et sportif, un moteur enfin en rapport avec son plumage, un équipement à la hauteur, un confort rare pour un petit SUV, une consommation modérée, un agrément de conduite qui se veut souple, dynamique et qui va de pair avec le trafic routier d'aujourd'hui.

Beaucoup de qualités avec peu de concurrence dans cette catégorie de SUV compact hydride, exception faite de son luxueux cousin et, de ce fait, bien plus cher, le Lexus UX 250h. Il y a peut-être le Kia Niro Hybrid, mais il ne fait que 140 ch !

Toujours est-il que ce Toyota C-HR est une totale réussite avec cette montée en puissance moteur et ce restylage. Le prix est bien placé, surtout qu'ici nous parlons de la finition la plus chère. Un futur best seller.

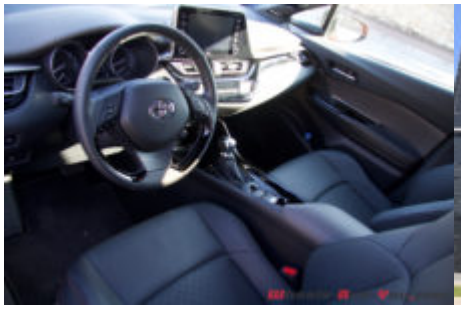


<u>Prix et options – Toyota C-HR 2.0 Hybrid Launch Edition</u>

Prix de base : CHF 42’700.-

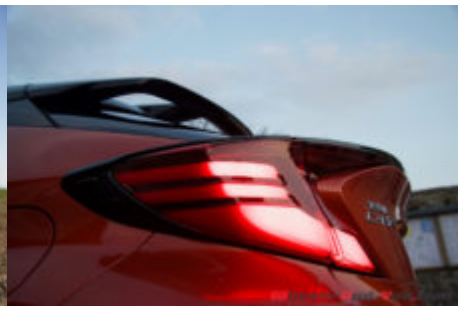
Cash Bonus : CHF -2’000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 40’700.-</u>



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de ce Toyota C-HR 2.0 Hybrid Launch Edition, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Toyota Corolla Touring Sports : Un système vous manque, et tout est dépeuplé

Essai – Toyota GR Supra : Gazoo gazoo et Gaz à fond

Essai – Toyota Yaris GRMN : Pot de yaourt au Wasabi !

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

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

Nouveauté – Toyota Hilux

Nouveauté – Toyota Yaris Cross

Nouveauté – Toyota GR Supra 2.0

Nouveauté – Toyota GR Yaris

Nouveauté – Toyota RAV4 Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Yaris (4ème génération)

Nouveauté – Toyota Corolla GR Sport

Nouveauté – Toyota GR Supra

Présentation – Toyota Prius

Nouveauté – Toyota Corolla Sedan

Nouveauté – Toyota Yaris GR Sport

Nouveauté – Toyota Corolla Touring Sports

Avant-première – Toyota Corolla

Avant-première – Toyota Supra

Avant-première – Toyota Camry

Présentation – Toyota RAV4

Nouveauté – Toyota Land Cruiser

Présentation – Toyota Yaris GRMN

Nouveauté – Toyota Yaris

Nouveauté – Toyota Prius Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Avensis

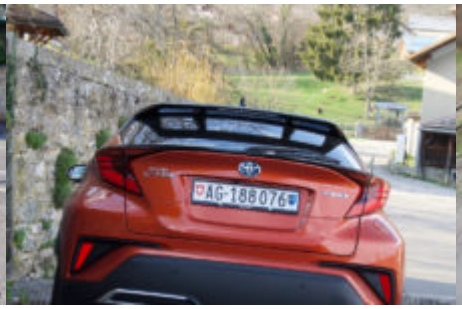
Présentation – Toyota Yaris Hybrid-R

Présentation – Toyota RAV4

Présentation – Toyota Auris

Nouveauté – Toyota GT86

Genève 2012 – Toyota GT 86

Nouveauté – Toyota GT 86

Genève 2011 – Toyota FT-86