

Essai - Toyota Corolla Cross 2.0 VVT-i Hybrid : Une Corolla sauce SUV

Pionnier de l'hybridation avec sa Prius, Toyota a généralisé ce type de motorisation en équipant sa gamme de SUV, le RAV4 et plus récemment le C-HR. Ce dernier étant trop exclusif, Toyota a décidé de commercialiser sa Corolla version Cross en Europe. Une appellation que l'on retrouve aussi sur la Yaris. Ainsi, les noms de la gamme sont conservés et suivis du suffixe Cross pour les modèles réhaussés au look de « baroudeur ». La Corolla Cross bénéficie aussi d'une motorisation hybride, un 1.8 ou un 2.0, et pour notre essai nous avons justement hérité de ce dernier.



- 4 cylindres, essence, 1'987 cm³
- 197 ch à 6'000 t/min
- 255 Nm de 4'400 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1'515 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'460 x 1'825 x 1'620
- Conso. mesurée : 5.2 l/100km
- Emissions de CO₂ : 121 g/km (B)
- dès CHF 39'700.-, mod. essayé: CHF 49'850.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Il était temps que Toyota complète sa gamme car les SUV compacts font fureur sur nos routes. Avec la plateforme TNGA-C (Toyota New Global Architecture) déjà éprouvée et sa technologie d'hybridation de cinquième génération, la Corolla Cross propose une synthèse de tout le savoir-faire du constructeur japonais.

Pour notre marché, elle est construite dans l'usine partagée avec Mazda et située à Huntsville, dans l'Alabama. Toyota espère produire 150'000 Corolla Cross par an. Alors que cette auto a été lancée en 2020, elle ne nous arrive qu'aujourd'hui. Toyota insiste sur le fait que la Corolla Cross est un modèle à part entière ; voyons comment il se situe face à la vive concurrence du segment.



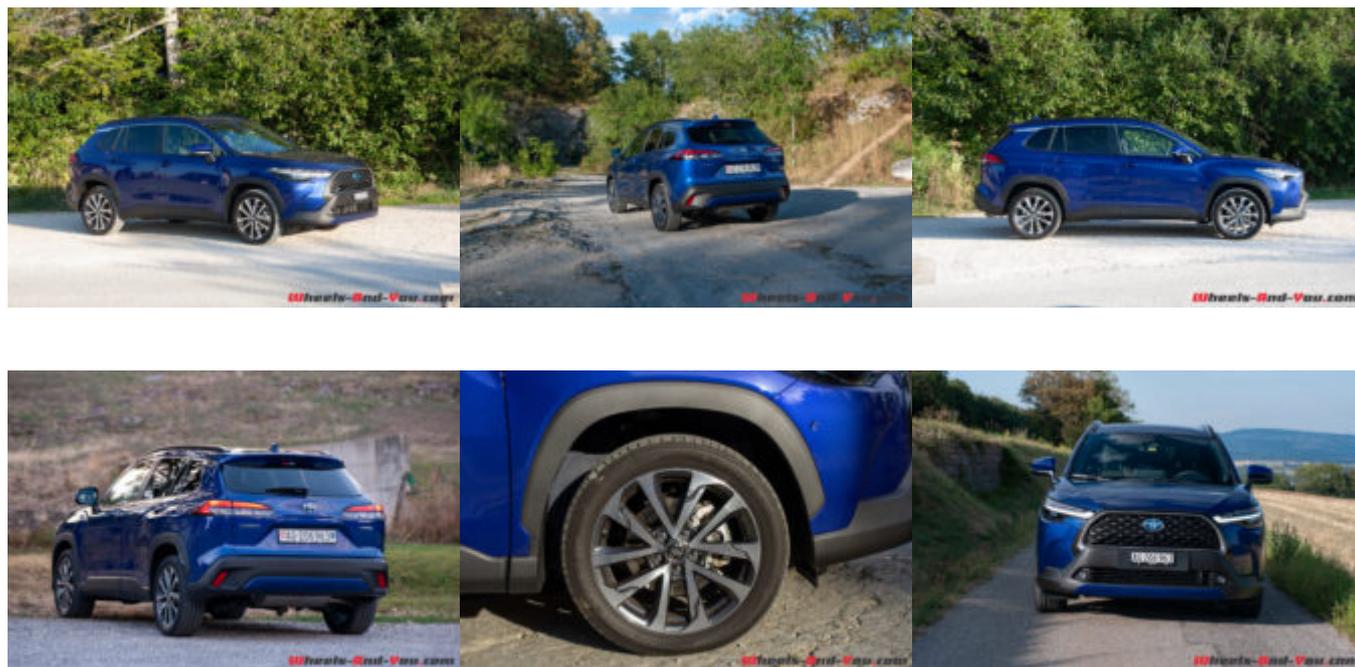
A l'extérieur

Esthétiquement, cette Corolla Cross ne fait pas tourner les têtes. Elle présente une face avant très carrée avec de longs feux effilés lui donnant un regard moderne, de petits antibrouillards lenticulaires à LED, une calandre typée Toyota, un profil ramassé et trapu et un arrière agrémenté d'un spoiler avec feux LED. Elle est aux antipodes du look d'un C-HR.

Les rétroviseurs sont immenses, presque ceux d'un utilitaire. Étonnant pour une marque habituée à proposer des voitures à l'aérodynamisme travaillé. Notre modèle haut de gamme est équipé de belles jantes 18'' au design moderne. Montées en Dunlop Sport 225/50 R 18, Toyota assume les presque 200 ch proposés sur cette version.

Globalement, il n'y a pas de fausse note. C'est sobre malgré une couleur métallisée qui tire vers un bleu-violet et donne une touche fun à ce SUV au look

très ordinaire.



A l'intérieur

Rien de bien extraordinaire non plus lorsqu'on pénètre dans la Corolla Cross. Il y a tout mais la finition paraît « basique » malgré des assemblages excellents. On sent que c'est fait pour durer. Je regrette une uniformité des couleurs tirant vers le gris et des plastiques trop durs sur la planche de bord. Heureusement, je dispose d'une finition haut de gamme avec des sièges en cuir synthétique Softex chauffants et multi-réglables côté conducteur, une climatisation bi-zone et un hayon motorisé.

Au centre de la planche de bord, un écran de 8 pouces permet la gestion du système d'infodivertissement. Intuitif, il reconnaît rapidement les téléphones et dispense toutes les informations nécessaires pour une conduite confortable. La sono, avec ses haut-parleurs JBL, ravit les fans de DAB ou de playlists diffusées via Apple CarPlay ou Android Auto.

Les places arrière offrent suffisamment d'espace et de confort. Néanmoins, l'accès aux personnes de plus d'un mètre quatre-vingts n'est pas aisé. Le coffre, très carré, est généreux avec 609 litres en configuration normale et 1'750 litres lorsqu'on rabat la banquette arrière. On y accède par un hayon électrique au fonctionnement lent et dont l'amplitude d'ouverture est assez courte.



Sous le capot

Le Corolla Cross n'est pas un véhicule plug-in rechargeable. Équipé du système hybride de cinquième génération, le capot abrite un quatre cylindres 2 litres essence de 169 ch qui actionne les roues avant alors que les roues arrière sont entraînées par un moteur électrique développant 30 kW (41 ch). Combinés, ces deux propulseurs offrent une traction intégrale gérée électroniquement et développent une puissance conjointe de 197 ch.

L'ensemble est associé à une transmission à variation continue (CVT) comportant un premier rapport à engrenage mécanique pour combattre l'apathie dont fait preuve ce type de transmission. Pour cette déclinaison Cross, la gestion CVT propose pas moins de 10 rapports simulés, contre 7 sur une Corolla classique. Toyota mentionne que ces dix rapports visent essentiellement à « augmenter le plaisir de conduite » et qu'ils n'ont pas d'incidence sur la consommation.

J'ai relevé une consommation moyenne de 5.2 l/100 km, valeur remarquable pour

un SUV de cette puissance. Ainsi, malgré le petit réservoir de 43 litres, l'autonomie dépasse 600 km.



Au volant

Le démarrage se fait la plupart du temps sur le moteur électrique et c'est agréable de quitter son parking le matin sans réveiller sa famille ou ses voisins. Pied sur les gaz, le moteur thermique se met en route, très discrètement dans un premier temps puis de manière plus présente lorsque je continue à accélérer fort. Étant sur une route limitée à 80 km/h, je lâche l'accélérateur et constate l'absence de frein moteur. C'est un peu déroutant pour mon premier contact avec cette Corolla Cross.

En sortant de la ville, je découvre plus amplement cette Corolla Cross. Je suis étonné par la rigueur et la précision de la direction, plutôt ferme pour un SUV. Cette Corolla Cross braque très court et faire un créneau est un jeu d'enfant. Attention toutefois car les capteurs de recul sont très sensibles ; j'ai eu droit à plusieurs freinages intempestifs lors de certaines marches arrière. Premier rond-point, l'auto vire vraiment à plat. Je n'ai pas l'impression d'être dans un SUV.

Les suspensions sont fermes et, malgré les roues 18", quand arrivent une succession de gendarmes couchés, je suis agréablement surpris par l'amortissement qui avale ces bosses dans un confort que peu de SUV du segment proposent. Jolie mise au point du châssis qui offre un excellent compromis entre confort et rigueur de conduite. Par ailleurs, le poids ne se ressent pas, même au freinage qui se veut puissant et progressif. Sur les freinages appuyés, l'ABS semble intervenir tôt et parfois la pédale retransmet de petites vibrations lors des séquences de récupération d'énergie. Mais dans l'ensemble, je suis surpris en bien.

Voyons un peu le comportement de la boîte CVT. Cette transmission aime la douceur et demande à avoir le pied léger pour rester dans la zone située entre «

ECO » et « POWER » du compteur de gauche. La Corolla Cross est alors très agréable à vivre tout en profitant du couple omniprésent dès les plus bas régimes. Toyota a effectué un travail remarquable au niveau de la gestion thermique/hybride. S'il faut faire un dépassement par exemple, la puissance et le couple arrivent de manière linéaire et la vitesse augmente vite. Toutefois, la transmission et le moteur se font alors entendre. Ça monte dans les tours à la limite de l'emballement, au point même que je me demandais jusqu'où cela pouvait aller. Je n'ai pas pu tester ce point car les limites de vitesse sont vite atteintes. Cette sensation d'emballement, où l'on aimerait bien passer le rapport supérieur, n'est guère agréable. Ce n'est donc pas la transmission que je préfère même si après dix jours d'utilisation, j'arrive à la gérer et à l'apprécier.

Sur autoroute, le régulateur de vitesse adaptatif est intuitif et facile à gérer. Associé au détecteur de lignes et à l'assistance de maintien dans la voie, il gère la conduite de manière quasi-autonome même s'il faut reprendre le volant après quelques secondes. Lors des décélérations, le faible frein moteur entraîne le phénomène d'emballement dont je viens de parler. Pour ceux qui ont déjà conduit une Prius, la position B du levier de vitesse n'est pas inconnue. Pour les autres, sachez que ce mode simule un rétrogradage et donc un frein moteur lors des descentes. Pour le tester, je quitte le mode D (drive) et pousse le levier sur B (frein moteur). On sent le ralentissement mais le moteur monte dans les tours par cycles au gré des rapports simulés. Certes, il recharge la batterie mais avec ce manque de linéarité, la conduite n'est pas fluide.

La Toyota Corolla Cross propose aussi trois modes de conduite : Eco, Normal et Sport. La réactivité de l'accélérateur est certes plus franche en mode Sport mais sur un tel SUV, cela ne me semble pas vraiment utile. La Corolla Cross cherche à maximiser l'efficacité et l'écoconduite est donc à privilégier. Associée au confort du châssis, cette Corolla Cross constitue un SUV compact réellement agréable à vivre.



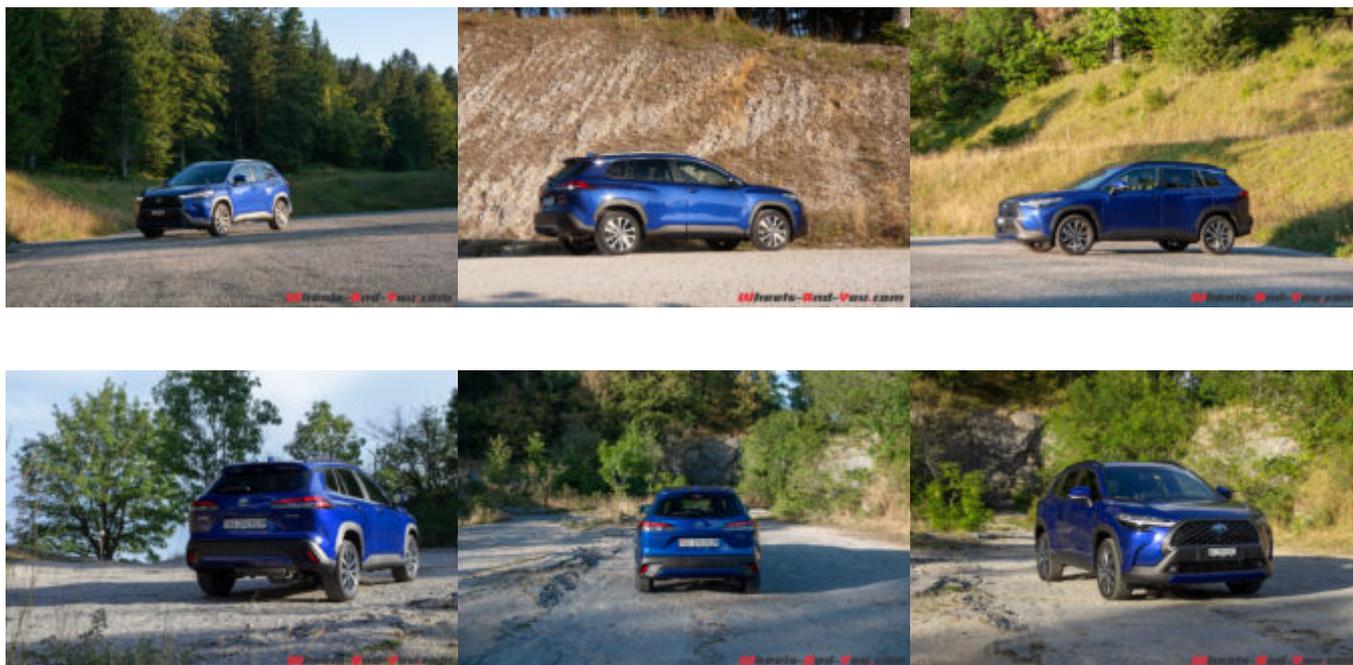


Verdict

La Toyota Corolla Cross est un SUV suffisamment puissant, polyvalent et confortable lorsqu'on le mène avec douceur. Sa conduite est sûre et économique mais il faut aimer la transmission CVT qui reste pour moi moins agréable qu'une boîte automatique à double embrayage. Aussi à l'aise en ville que sur route, son gabarit intermédiaire et son habitabilité lui permettent d'emmener une petite famille autant au quotidien que pour des vacances, été comme hiver puisque c'est un 4x4. Le prix de base est toutefois élevé, notamment sur notre finition "Premium", le haut-de-gamme, même si ainsi la voiture est très bien équipée de série.

Aux plans de l'esthétique et de la finition, le Mazda CX-30 attire plus par son côté qualitatif. Le Hyundai Kona est aussi un concurrent direct mais globalement un ton en dessous selon moi. Le Renault Austral dont nous avons récemment présenté l'essai, moins cher, est aussi un sérieux concurrent même s'il est moins confortable. Ainsi, avec sa parfaite gestion de l'hybridation, sa très faible

consommation, son confort, sa discrétion et sa réputation de solidité, la Toyota Corolla Cross devrait en séduire plus d'un.



Prix et options - Toyota Corolla Cross "Premium" 2.0 VVT-i Hybrid

Prix de base : CHF 48'900.-

Peinture métallisée "Cobalt Blue" : CHF 950.-

Prix TOTAL : CHF 49'850.-



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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota Corolla Cross 2.0 VVT-i Hybrid, ainsi qu'au garage Emil Frey Genève Les Vernets pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Toyota GR86 : Rare militante du plaisir de conduite

Essai - Toyota bZ4X : Le précurseur de l'hybride passe au tout électrique

Essai - Toyota GR Supra MT : Marché de niche

Essai - Toyota Mirai : La pionnière !

Essai - Toyota GR Yaris : Touché par la grâce

Essai - Toyota GR Supra Sport 2.0 : Quand la comparaison est un peu raison...

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

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 Prius Plug-in Hybrid

Présentation - Toyota bZ4X

Présentation - Toyota GR 86

Nouveauté - Toyota Highlander Hybrid

Nouveauté - Toyota Mirai

Nouveauté - Toyota Camry

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



