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

Avec la déferlante de SUV que le monde de l'automobile a pu connaître ces dernières années, on pourrait oublier qu'il existe d'autres alternatives pour profiter d'un véhicule offrant un espace de chargement intéressant et des qualités de conduite de premier ordre. Le segment des berlines break siglées « sport » est pourtant bien pourvu, avec des propositions qui visent la famille traditionnelle vagabonde, voulant jouir d'une voiture efficace et pratique. C'est précisément le domaine de chasse de la Corolla Touring Sports, sur laquelle je porte mon attention dans cet article.

- 4 cylindres, essence, 1'987 cm^3
- 184 ch de 6'000 t/min
- 190 Nm à 6'500 t/min
- Boîte de vitesses e-CVT
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.1 sec.
- Poids : 1'540 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'650 x 1'790 x 1'435
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 89 g/km (A)
- dès CHF 39'800.-,mod. essayé: CHF 48'750.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Le nom de Corolla est naturellement porteur d'une longue histoire, débutée en 1966 et qui s'étale sur pas moins de 12 générations. De quoi constituer un héritage fructueux et de qualité, validé par des ventes records qui font de la Corolla la gamme de véhicule la plus vendue de tous les temps, avec 45 millions d'unités écoulées. Le statut est prestigieux et il est du devoir de la marque nipponne de défendre sa place.

Instaurée en 2018, la douzième génération mise grandement sur les motorisations hybrides. L'objectif avoué en Suisse, pour la déclinaison Touring Sports, est de vendre 2'000 voitures hybrides sur un chiffre total espéré à 2'200 unités. On peut donc se poser la légitime question de savoir si la technologie employée par Toyota est apte à concurrencer les modèles tout-électriques, dont la montée en puissance débute tout juste. Réponse dans la suite.

A l'extérieur

S'il y a une constante chez moi, c'est bien mon goût prononcé pour le design automobile à la japonaise. Dans un paysage européen assez convenu, je trouve que les dessins venus du pays du Soleil Levant sont rafraîchissants, souvent audacieux, généralement clivant, laissant rarement indifférent. La Corolla s'inscrit dans cet esprit.

La nouvelle génération profite d'un style très graphique, reposant sur des lignes tendues et maîtrisées, générant des volumes et des formes attrayants pour l'œil. Les projecteurs avant confèrent à la face un regard vif et déterminé. La calandre, excentré vers le bas, embrasse le double rôle de grille de radiateur et de bouclier,

ce qui affirme encore plus le caractère volontaire du véhicule.

La poupe et les flancs sont plus classiques, assez typiques d'une ligne break. On peut néanmoins noter que l'arrière affiche des feux effilés, en parfaite harmonie avec les phares avant. Les arêtes saillantes zébrant le haillon et le bouclier sont les petits détails sophistiqués, tout juste nécessaires pour l'ensemble.

De côté, l'élément majeur est la jupe, qui se détache nettement du panneau de porte. La ligne de ceinture est moyennement haute, un peu en deçà de ce que fait la concurrence, ce qui profite à la surface vitrée.

J'apprécie particulièrement le design de cette Corolla Touring Sports. Il est équilibré, affirmant une détermination certaine, sans verser dans l'agressivité. Il demeure sobre et permet, dans sa conception générale, d'offrir un volume intérieur globalement intéressant.

A l'intérieur

Si la carrosserie joue dans la section originalité, l'intérieur évolue dans la ligue classicisme. La mise est clairement sur la sobriété, quitte à largement faire dans le monochrome noir. Les surpiqûres rouges sur les sièges, la planche de bord et les contre-portes apportent toutefois une petite touche « sport » tandis que l'alliage tissu/cuir des fauteuils permet de rehausser l'aspect qualitatif de la finition.

La conception globale est traditionnelle, avec une répartition habituelle des éléments. Le cockpit est équipé d'un écran 7 pouces, dont la partie centrale permet le choix entre le tachymètre traditionnel, une représentation numérique simplifié ou un effet 3D assez sympathique. On peut ainsi, dans le dernier cas, afficher la foule d'information mise à disposition composée, entre autres, de la partie multimédia, du système de gestion et de répartition de l'énergie ou encore du cadran de score d'éco-conduite.

Le moniteur central est légèrement plus grand, avec ses 8 pouces. L'utilisation est à la fois tactile et analogique. Si le système d'infodivertissement n'est en rien révolutionnaire, il profite d'une ergonomie efficace et d'une résolution honnête. La qualité visuelle est cependant en retrait, à la limite du mauvais, en ce qui concerne la caméra de recul. La visibilité de nuit et par temps de pluie est quasi-systématiquement nulle.

Le paquet d'aides à la conduite, dans cette finition « Premium », est exemplaire en termes d'exhaustivité. On y retrouve toutes les fonctionnalités essentielles, qui rendent la conduite plus sûre et sereine. Ainsi l'affichage tête haute est très lisible, tandis que les détections de trafic transverses et dans l'angle mort sont efficaces et réactives.

En matière d'habitabilité, la Corolla Touring Sports est généreuse sur le volume avant, avec un confort et un maintien des sièges vraiment bons. Pour les occupants arrière, c'est une donne différente : la banquette est d'une tendresse relative et l'espace aux jambes ainsi qu'au-dessus de la tête est réduit, ce qui particulièrement péjorant pour les personnes mesurant plus d'un mètre huitante-cinq. A titre personnel, je m'y sens confiné et pas nécessairement à l'aise. Le coffre, quant à lui, affiche 598 litres dans sa configuration normale. La disposition banquette baissée passe le chiffre à 1'606 litres. On est là dans la section haute du segment des propositions en matière de capacité de chargement.

Le ressenti global de qualité est vraiment bon, avec des commodos, boutons et accessoires de bonne facture. Le système son JBL offre quant à lui des retranscriptions sonores de très bonne qualité, permettant de profiter au mieux de ses albums préférés.

Sous le capot

La gamme moteurs de la Toyota Corolla Touring Sports s’articule sur trois blocs. Tout d’abord le 1,2 litre turbo essence, qui peut se coupler avec une boîte manuelle ou la boîte CVT. Ce dernier affiche une puissance de 116 ch et un couple de 185 Nm. Par ailleurs, on retrouve le bloc 1,8 litre dans une configuration tout hybride. Systématiquement allié à la boîte e-CVT (electronically-controlled continuously variable transmission), il développe 122 ch et 142 Nm de couple. La dernière configuration possible, celle équipant notre modèle d’essai, est le bloc de 2 litres tout hybride, lui aussi associé obligatoirement à une boîte e-CVT. La puissance affichée est de 184 ch tandis que le couple plafonne à 190 Nm.

La consommation annoncée par le constructeur est de 3,9 l/100km pour un circuit mixte. Durant mon test, je peux noter une consommation générale après 650 kilomètres parcourus de 6,5 l/100km, avec un minimum constaté à 4,7 l/100km sur autoroute et un pic de 7,9 l/100km lors des fortes sollicitations nécessaires en montagne.

Au volant

L’essai de berline et/ou break est désormais pour moi un exercice récurrent. Ayant déjà testé plusieurs autres modèles de la concurrence, je peux mettre facilement en relation de multiples points de comparaison. Pour être transparent, lorsqu’on m’annonce le test d’un modèle ayant le mot « Sport » dans le libellé, je suis toujours un brin méfiant. « Sport » est désormais de ces mots mis sur le dos. Le terme est galvanisé, suremployé, souvent injustifié. J’ai pour habitude de ne pas regarder la documentation fournie en amont, pour avoir une première impression basée sur le feeling. Comme tout bon être humain, j’ai de base certains a priori et des biais de pensée, que j’essaye de corriger. Je limite donc volontairement les influences externes, positives comme négatives. J’aime être surpris par une mécanique que j’aurai pensée peu efficace sur le papier.

Le premier contact, visuel, est vraiment bon. Comme indiqué auparavant, je suis assez fan de cette génération de Corolla. Elle est moderne, avec du caractère. L’entrée dans l’habitacle fait perdurer la bonne impression. Dans l’absolu, je ne suis pas client de ce type d’intérieur, trop générique, sans folie ou originalité. Je préfère les concepts assumés, les partis pris tranchés, avec une nette préférence pour les volumes centraux ouverts et une réduction drastique des boutons. Néanmoins, force est de constater que cette Corolla Touring Sports est bien finie et facile à l’usage. Tout tombe sous la main, les écrans sont de bonne facture, les systèmes embarqués efficaces, malgré quelques latences constatées plus tard sur les capteurs avant.

Je presse sur le bouton « On/Off ». L’allumage est totalement silencieux, le seul indice permettant de savoir que la voiture est bien en route est l’activation des deux moniteurs. La mise en mouvement est tout aussi tranquille, assurée systématiquement par les moteurs électriques, sauf si une sollicitation très franche est faite par le conducteur. Auquel cas, le moteur thermique vient en renfort du système électrique.

Ce qui frappe immédiatement, c'est la souplesse, tant au niveau de la réponse à la sollicitation que dans la progression de l'accélération. On se prend immédiatement, de manière quasi-irrépréhensible, au jeu de l'éco conduite. Je suis aussi étonné de la qualité de la direction. Orientée confort, elle filtre très bien les irrégularités de la route sans sacrifier la précision ni son aspect incisif. Elle est réactive et très équilibré en terme de dureté. C'est pour moi un vrai plaisir de manœuvrer cette Toyota. L'exercice de la ville, même fréquentée comme Genève, est facile et tranquille. On se laisse glisser, un point c'est tout. Si la partie roulante est très agréable, je m'étonne de la continuelle oscillation entre traction thermique et électrique, mais aussi les nombreuses et régulières phases de recharge des batteries par le moulin à essence. Sans être désagréable, les éternels va-et-vient font un peu office de trouble-fêtes.

L'envie de grands espaces est naturellement forte, avec l'idée sous-jacente d'aller titiller la mécanique. La journée s'offre à moi, le temps est beau, pourquoi ne pas aller à La Brévine. L'idée d'aller dans la Sibérie de la Suisse (c'est ainsi que la région se qualifie sur le panneau d'accueil) peut paraître saugrenue pour certains, mais les connaisseurs savent que les routes jointant les froides contrées neuchâteloises et l'autoroute A9 sont vraiment sympas et, par endroits, franchement tortueuses.

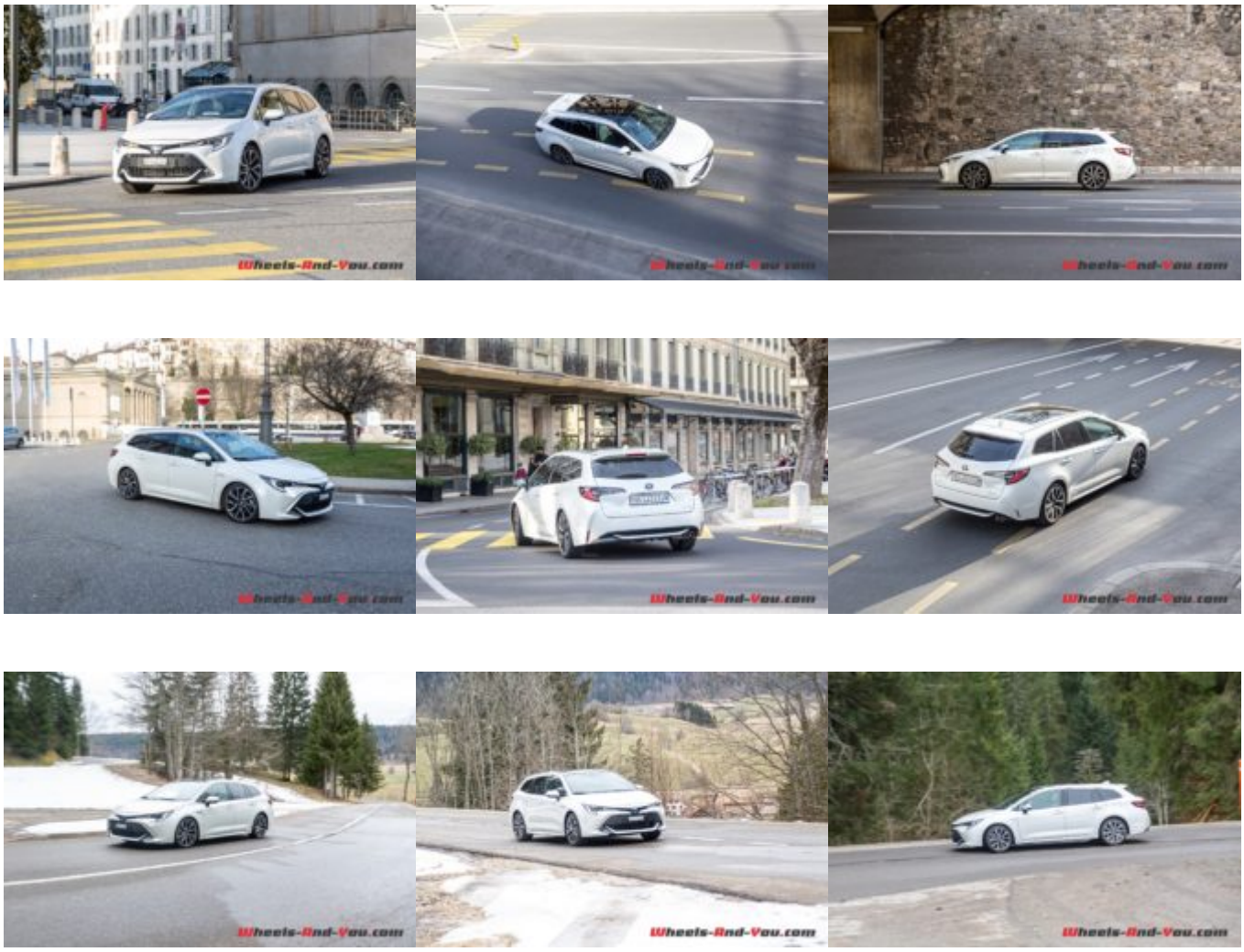
La connexion autoroutière est si aisée qu'elle en est anecdotique : c'est facile, très facile. Dans la parfaite norme du moment, l'électronique se charge de beaucoup de choses et le groupe motopropulseur pousse encore à agir avec volupté. Inutile de brusquer la machine, d'autant plus dans l'infernal trafic du tronçon Genève-Lausanne.

Les premières côtes et épingles pointent le bout de leur nez, voici donc venu le moment où les choses sérieuses peuvent commencer. Je passe la machine en mode Sport. Comparativement au mode Normal, on peut sentir les suspensions se raidir et l'accélérateur devenir plus sensible aux sollicitations. La Corolla paraît plus alerte. Alors que j'y vais franchement sur la pédale de droite, je sens le léger « kick » de l'électrique et le moteur partir furieusement dans les tours, sans pour autant faire bondir la voiture. Aïe. C'est une boîte CVT. Ce n'est, à vrai dire, qu'une demi-surprise : d'une part, la stratégie d'hybridation du constructeurs japonais repose, en partie et depuis un bon moment, sur la boîte CVT, il aurait donc été étonnant d'avoir à faire à autre chose. D'autre part, une telle souplesse et un tel manque d'à-coups ne peuvent être que l'œuvre d'une boîte automatique

de très haut niveau ou le fruit d’une boîte CVT.

Là où jusqu’alors régnait la sérénité, j’ai désormais droit à une mécanique de 2 litres qui hurle, me laissant penser que trône dans la baie moteur un générateur. Plus que la perturbation sonore, c’est le manque flagrant de vigueur qui me saisit le plus. L’agrément de conduite prend ainsi une claque, les relances étant molles et longues. Si la sortie d’épingles est bien soutenue par la partie électrique, quand l’état de la batterie le permet, l’accélération entre deux lacets finit par devenir un vrai labeur. Mais, il faut le dire, toujours dans une grande souplesse mécanique.

En dehors de ce net écueil, la Corolla Touring Sports laisse apparaître un châssis très équilibré et très sain. La tenue de route est remarquable et le décrochage lors des passages appuyés en virage est sain. La prise de courbe se fait dans un roulis contenu et le train avant plonge avec facilité à la corde. Mieux encore, la partie roulante réagit très bien à l’ajout d’angle dans la direction, allant précisément là où je veux. C’est, sur ce point, une belle réussite.



Verdict

Sans détour, je l'affirme : la déception est grande. En dehors de toutes considérations, la Toyota Corolla Touring Sports est une voiture agréable, souple, avec un aspect pratique indéniable. Cependant, remis dans le contexte actuel, où les modèles tout-électriques fleurissent comme marguerites au printemps, le break nippon est desservi par la boîte e-CVT.

Parfaitement utile dans une Yaris, véhicule à vocation urbaine, l'emploi d'une transmission à variation continue est bien plus difficile à justifier dans une berline ou un break. Si les grands rouleurs d'autoroute pourraient y trouver leur compte au niveau consommation, la famille employant sa voiture pour des utilisations très variées souffrira très certainement du manque de couple de cette Corolla.

Au vu de la qualité indéniable du châssis, des parties roulantes et de l'équipement intérieur complet, livrée avec un groupe motopropulseur thermique uniquement ou tout-électrique, la Corolla Touring Sports figurerait comme une proposition forte sur le marché. Vraiment dommage.

<u>Prix et options – Toyota Corolla Touring Sports 2.0 HSD Premium</u>

Prix de base : CHF 47'500.-

Peinture métallisée : CHF 1'250.-

Prix TOTAL : CHF 48’750.-

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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota Corolla Touring Sports, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com