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

Nous avons pris le volant du petit frère du Rav 4, le petit SUV à succès de Toyota. Chez l'un des constructeurs spécialistes du tout-terrain, l'Urban Cruiser sera-t-il à la hauteur de son héritage ?

- 4 cyl. en ligne, 1'364 cm^3
- 90 CV à 3'800 t/min
- 205 Nm de 1'800 à 2'800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Poids : 1'240 kg
- Conso. mesurée : 5.9 l./100 km
- CO_2 : 130 g/km (B)
- dès CHF 26'000.-
  modèle essayé : CHF 39'660.-

Texte et Photos : Steve Waelti

L'Urban Cruiser a été commercialisé en 2009 et se place dans la gamme Toyota sur le segment des citadines polyvalentes. Il se distingue dans cette catégorie par son design moins citadin que ses concurrentes. A mon sens, il prend la place du Rav 4 qui a pris de l'embonpoint au fil des années et s'apparente de moins en

moins à un petit SUV.

A l'extérieur

Premier contact avec cet Urban Cruiser lorsque je viens le récupérer. Visuellement, les proportions de ce petit 4×4 de ville sont optimales. Avec un peu moins de 4 m. en longueur et 1 m. 70 de large pour 1 m. 55 de haut, il apparaît bien trapu, pourtant son Cx a été contenu à 0,315. Esthétiquement cependant, je ne suis pas emballé par la face avant. Dommage, les feux placés en hauteur, le pare-choc imposant et les antibrouillards confèrent une certaine sportivité qui n'est pas pour me déplaire. De profil, les ailes gonflées au niveau des passages de roues sont dans la même veine. J'ai pourtant trouvé ce qui me gène, c'est cette calandre chromée qui désharmonise l'ensemble, heureusement, c'est une option. L'arrière trouve, lui aussi, grâce à mes yeux. Rien d'extravagant, mais son style baroudeur le distingue des autres citadines. Les jantes en alliage de 16 pouces ont un dessin sobre et en adéquation avec le design de l'auto. L'ensemble est très cohérent. Pour finir, la garde au sol semble suffisamment haute pour ne pas devoir se cantonner à grimper les trottoirs, je me réjouis déjà d'aller l'essayer hors de la ville !

A l'intérieur

Nous sommes bien chez Toyota, pas de doute ! Les assemblages sont bons, mais si les matériaux ne sont pas désagréables à regarder, ils le sont au toucher. Ces plastiques dur, et faciles à rayer, disparaissent de plus en plus des concurrentes européennes, mais sont encore légion dans les autos de provenance orientales. C'est bien dommage, car la console centrale fait preuve d'originalité. Et l'adoption de deux couleurs donne une impression d'espace. Le tableau de bord est lui un peu plus banal, mais très lisible. On appréciera l'indicateur qui nous invite à changer de rapport afin de baisser la consommation. Nous avons eu la chance de bénéficier de la finition cuir qui s'est avérée très agréable et a apporté un peu de couleur dans cet intérieur dont les teintes ne sont tirées que de la palette de gris. La bonne surprise vient de l'ensemble multimédia-GPS tactile (une option à CHF 1'900.-); non seulement le son est bon, mais l'interface est très complète. En plus des sources standards, il est possible d'écouter ses MP3 sur un CD ou sur une clé USB. Et assez rare pour être signalé, une entrée jack est

également disponible. Concernant la navigation, la prise en main est un peu déroutante au début si l'on est habitué aux Tomtom ou autres GPS dont la qualité de l'interface n'est plus à démontrer, mais au final, tout est là, même le TMC, et grâce à l'interface tactile, tout se configure du bout des doigts. Le coffre offre une contenance timide de 305 litres, mais une fois la banquette rabattue, le volume se porte à une valeur honorable pour la catégorie, 673 litres, sachant que la traction intégrale retire presque 80 litres à la version deux roues motrices. J'ai par contre trouvé les rangements un peu chiches… Alors certes, on ne manquera pas d'emplacements pour entreposer des bouteilles ou gobelets, mais au quotidien, les deux petites boites à gants peuvent s'avérer un peu juste. Malgré sa petite taille, les occupants des places arrières seront à leurs aises, deux adultes ne devraient pas se sentir à l'étroit.

Sous le capot

Il est maintenant temps de regarder sous le capot de ce petit SUV. Notre modèle est équipé de la traction intégrale et du petit 1,4 litres D-4D qui n'émet que 130 g/km de CO_2, record mondial pour une voiture de tourisme à transmission intégrale. Ce moteur a été complètement revu, grâce notamment à des injecteurs piézoélectriques qui fournissent un volume de gazole plus important et plus précis, deux fois plus vite que des injecteurs classiques. Leur grande vitesse de fonctionnement autorise des injections multiples par cycle de combustion, ce qui optimise le processus de combustion et favorise donc la nervosité, tout en abaissant la consommation et les émissions. Ce groupe développe 90 CV et un couple maximal de 205 Nm de 1'800 à 2'800 tr/min. Sur les versions à roues avant motrices, la consommation de carburant s'établit à 4,5 l/100 km et le taux de CO_2 à 118 g/km seulement. La version quatre roues motrices ne consomme quant à elle que 4,9 l/100 km. A l'usage, sachant que je n'ai pas ménagé notre monture entre la ville et les chemins escarpés, j'ai enregistré une consommation à la pompe de 5,9 l/100km.

Au volant

Je m'installe aux commandes, la position de conduite est haute. C'est agréable et cela donne un sentiment de sécurité appréciable. Je trouve rapidement mes aises au volant et une position confortable. Une fois le contact mis, j'ai été surpris par

ce petit moteur très volontaire, reprenant volontiers, voire nerveusement, au dessus de 2’000 tours/minute. Il faut avouer qu’en dessous, rien ne se passe… La boite à six rapports ne souffre en elle-même d’aucune critique. Par contre, j’ai trouvé l’embrayage inutilement dur, d’autant que même au point mort, il faut débrayer à fond pour pouvoir mettre le contact. Cela renforce mon sentiment que sur ce moteur diesel, j’aurais préféré une boite automatique que j’aurais trouvée plus en phase avec la vocation de l’auto, mais hélas, elle est indisponible au catalogue. Comme on peut s’en douter, l’Urban Cruiser est équipé de l’ABS et de l’ESP de série. La sécurité passive est également bien présente : toutes les versions d’Urban Cruiser bénéficient d’origine de sept airbags : deux airbags frontaux conducteur et passager avant, un airbag de genoux conducteur, deux airbags latéraux à l’avant et deux airbags rideaux sur toute la longueur de l’habitacle. Les sièges avant sont en outre équipés d’appuis-tête actifs destinés à prévenir le «coup du lapin». Si la voiture est heurtée par l’arrière avec une vitesse suffisante, ils avancent et se soulèvent automatiquement de façon à soutenir la tête de l’occupant du siège. Au volant, la visibilité est excellente, la voiture est compacte et facile à garer, carton plein sur ce point!

L’auto ne prend que très peu de roulis et reste confortable, un vrai régal et surtout une surprise. Je me suis étonné a trouver du plaisir au volant, alors que je ne considérais à l’origine l’Urban Cruiser que comme un déplaçoire d’un point A à un point B.

Il est maintenant temps d’aller un peu se balader hors des routes goudronnées. Comme je le disais, la garde au sol est respectable, même si bien sûr d’autres modèles de la gamme seront plus adaptés pour faire du franchissement. Ceci dit, les chemins forestiers et agricoles constituent déjà un amusement que je recherche volontiers. La transmission intégrale intelligente est entièrement automatisée, mais un commutateur à côté du frein à main permet de la verrouiller pour obtenir plus de motricité dans la boue ou la neige. Dans ce cas, le système fournit un couple maximal (de 50%) aux roues arrière. Dès que la voiture atteint 40 km/h, ce mode se déverrouille et revient automatiquement en mode “Auto”. Quoi qu’il en soit, ce petit SUV est à l’aise que l’on doive se garer au centre-ville ou arpenter des chemins escarpés: rat des villes ET rat des champs ! Quoi qu’il en soit, hors des sentiers battus, un sourire s’est immédiatement collé à mon visage.

Verdict

En conclusion, j'ai été emballé par cette petite Toyota ! Je l'ai abordée avec un à priori plutôt négatif et il ne m'a fallu que peu de temps pour apprendre à l'apprécier. On pourra critiquer son intérieur un peu cheap, mais c'est certainement le sacrifice à faire pour obtenir un petit 4×4 avec un look de baroudeur, un équipement correct et un comportement routier exemplaire à ce niveau de prix. On lui pardonnera ses quelques défauts et appréciera sa polyvalence au quotidien.

Prix et principales options – Toyota Urban Cruiser

Prix de base Linea Luna 4×4 : CHF 33'900.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 560.-

Package "Inside&Outside" : CHF 3'300.-

Navigation System TNS510 : CHF 1'900.-

Prix TOTAL : CHF 39'660.-

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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de ce Toyota Urban Cruiser.

A lire aussi

Essai – Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Genève 2011 – Toyota FT-86

W.A.Y.

URBAN CRUISER
AG
375724
W.A.Y.

W.A.Y.

SHIFT
MODE
ODO
124 16
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

TOYOTA
BOIS-DES-FRÈRES(RTE DU)
AIRE
PASSENGER AIRBAG

PASSENGER AIRBAG
A/C

SRS
AIRBAG

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG 375721
W.A.Y.

W.A.Y.

MICHELIN
W.A.Y.