

Toyota Corolla TS

Elle s'offre un léger restylage et plus de puissance

L'icône japonaise modernise ses lignes et accueille la 5e génération d'hybridation du constructeur. Nous la prenons en main en Ardèche dans sa version break, Touring Sport

La Corolla est une des voitures les plus vendues au monde ! En Europe, après avoir été badgé Auris durant quelques temps, elle nous est revenue en 2019 sous son vrai nom de baptême et avec des lignes modernisées. Il y a quelques mois, cette 12e génération est passée par la case restylage et en a profité pour se muscler un peu plus. Notre version Touring Sport (break dans le jargon français) affiche des lignes sobres et élancées sur 4,65 m. Le regard, à projecteurs leds sur les finitions supérieures, est dynamisé par les feux de jour qui surplombent un bouclier largement ajouré et au design retravaillé au niveau de la lèvre inférieure. Notre version d'essai Collection ainsi que la finition GR Sport, se parent d'une peinture biton qui se caractérise par un pavillon noir brillant qui accueille, en option, un toit panoramique ouvrant. La porte de coffre à ouverture électrique et intelligente (par un simple passage du pied sous le bouclier lorsque vous avez les bras chargés) dévoile un volume de chargement de 581 litres et peut passer à plus de 1600 avec les sièges arrières rabattus. Pratique, la manœuvre de ceux-ci peut se faire depuis le coffre. Notons que l'empattement accru et le porte à faux arrière généreux de la Corolla TS contribuent à la charge utile de ce "déménageur". On apprécie les

joncs chromés de part et d'autre du bas du bouclier. Les jantes en alliage passent de 16 pouces en entrée de gamme Dynamic, 17" en finition Design et 18" sur Collection et GR Sport.

VIE À BORD

La planche de bord propose une architecture de conception classique et un peu datée au vu des dernières productions de la marque. Pour autant, la Corolla dispose d'un combiné numérique de 12,3" parfaitement lisible et personnalisable et, au centre, un écran tactile de 10,5" pour le multimédia. Notre version disposait de l'afficheur tête haute couleur qui retranscrit dans le champ de vision la vitesse, l'affichage de panneaux ou encore les indications de GPS. Un autre gage de sécurité pour maintenir la vigilance du conducteur. L'équipement est complet dès l'entrée de gamme où la caméra de recul, la climatisation bi-zone et les services connectés sont de série. Ces derniers permettent de retrouver son véhicule, d'activer le chauffage ou de disposer de la clé digitale pour partager votre voiture à l'aide de votre smartphone et celui d'un ami. Pour la sécurité, l'ensemble des alertes de collision, lecture des panneaux et autres franchissements de lignes sont dans la dotation. Les feux de route automatiques, l'aide à la sortie sécurisée (si un cycliste vous dé-



passer lors de l'ouverture d'une portière par exemple) ou encore l'avertisseur d'angle mort sont de série sur Collection et dans des packs d'options sur les autres finitions. Autre bon point de sécurité, l'alerte de rappel de siège arrière qui invite le conducteur à vérifier l'absence d'objet ou de personne sur le siège arrière avant de verrouiller le véhicule. Pour le confort, nous apprécions les sièges Sport de notre véhicule d'essai. Ils sont en cuir surpiqués avec des inserts en suédine pour un toucher agréable et proposent un maintien optimal sur tout type de routes. Ils sont chauffants et votre dos sera préservé grâce au réglage lombaire électrique proposé dès le milieu de gamme. Prises USB, chargeur de téléphone par induction, assistant vocal ou encore sono JBL (en haut de gamme) seront aussi vos alliés de voyage.

SUR LA ROUTE

La Corolla reçoit donc l'évolution du système hybride Toyota qui a fait le succès de la marque depuis de nombreuses années. 2 moteurs sont disponibles, deux full-hybride qui, rappelons-le, se rechargent en roulant, un 1,8 litre et un 2,0 litres. Ils remplacent respectivement les anciennes motorisations 122 et 184 ch. tout en baissant les émissions de CO2. Le moteur 1,8 développe seul 98 ch et son moteur électrique 95 ch pour un total combiné de 140 ch. Pour sa part le 2,0 engrange 152 ch et marié au moteur électrique de 113 ch, c'est donc 196 ch qui se retrouvent sous le capot. C'est ce gros moteur qui est installé sous la robe de notre Corolla d'essai. Les 196 ch seront bien utiles lorsque cette version Touring Sport fera le plein de passagers. La consommation relevée sur notre semaine d'essai fut de

6,1 l/100 km de moyenne en empruntant des routes nationales, de l'autoroute et bien sûr de la ville qui reste le milieu où les hybrides sont les plus agréables à conduire grâce à leur silence de fonctionnement, car elles sont principalement mues par les moteurs électriques. L'évolution de ces motorisations a permis de gagner du poids, ennemi de l'automobile. Notre Corolla TS affiche sur la balance 1,440 Tonne à vide ce qui reste correct. La taille de la batterie a été réduite mais sa puissance augmentée de 14% tout comme la boîte CVT qui est plus légère grâce à l'utilisation de nouveaux matériaux. Corolla Touring Sport de 35 850 € (Dynamique 140 ch) à 43 350 € (196 ch Collection). La Corolla existe aussi en berline 5 portes.

L'essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE

