

Toyota C-HR PHEV

Sportif et écolo, le meilleur des deux mondes ?

Métamorphosé il y a quelques mois, le C-HR est à l'essai en hybride rechargeable et en tenue de sport entre montagnes ardéchoises et vallée du Rhône.

Depuis son lancement en 2016, le SUV star du constructeur japonais surfe sur la vague du succès. Cette nouvelle génération, visible sur nos routes depuis plusieurs mois, emboîte le pas en gardant des lignes toujours aussi futuristes. Il faut dire que les designers s'en sont donné à cœur joie, à commencer par la face avant où bouclier et blocs optiques se confondent dans un méandre de pièces sombres et fumées jusqu'au capot pointu et plongeant. Déjà esseyée dans la version full hybride, nous prenons aujourd'hui le volant d'une motorisation hybride rechargeable dans la finition GR Sport, pour Gazoo Racing, la filiale sportive du constructeur du pays du soleil levant. Cette finition sportive chic se distingue par sa grille de bouclier qui adopte un design musclé incluant le logo GR. Sur sa longueur de 4,36 m, on retrouve les traits de carrosserie anguleux et dynamiques qui incluent les poignées affleurantes pour la fluidité des lignes. A l'arrière un large bandeau fumé horizontal abrite les feux avec, au centre, le logo C-HR lumineux. Côté robe, sur Collection Première et GR Sport Première, le "bi-ton+" noir englobe le bouclier et les ailes arrières. Notre version GR Sport se contentera d'un bi-ton traditionnel qui comprend les montants de pare-

brise et le pavillon. Le hayon est électrique et s'ouvre, avec les motorisations PHEV, sur un volume de chargement de 310 litres. On notera sur cette version sportive la présence d'un tapis de coffre siglé GR Sport et comme les autres finitions dotées de l'hybridation rechargeable, d'une prise 230 Volts. La monte pneumatique de la gamme pourra se faire sur des jantes de 17 à 20 pouces. Notre version d'essai GR Sport était chaussée de jantes noires laquées de 19" alliant dynamisme et performances.

VIE À BORD

Les sièges et les contre-portes de notre version d'essai étaient recouverts de suédine surpiquée de rouge et arboraient sur les appuis-tête le logo GR, tout comme le volant chauffant, les tapis de sol et les seuils de portes. Notons que ces versions supérieures bénéficient d'un vitrage feuilleté pour plus d'insonorisation. L'écran flottant est au format panoramique de 12,3 pouces (à partir de la finition Design). Juste en dessous, la séparation avec le passager via la large console centrale est imposante et cette dernière peut accueillir la recharge smartphone par induction. Devant le conducteur, pas de jaloux, combiné numérique personnalisable de 12,3" pour toutes les finitions.



L'équipement de sécurité est complet avec toutes les aides obligatoires (Freinage automatique, Régulateur, Détection des panneaux, Avertisseur d'angle mort avec sortie du véhicule sécurisée ou encore Maintien dans la voie). En montant en gamme, on peut trouver suivant les versions, l'Avertisseur de contrôle arrière, les Feux de routes automatiques ou autres Feux d'angles qui s'activent à la rotation du volant. Le nouveau C-HR peut aussi disposer de la Clé digitale qui permet, via votre smartphone, de déverrouiller la voiture et de démarrer. Pratique, cette technologie peut être partagée sur d'autres smartphone. La caméra de recul est de série sur toute la gamme. Autre caméra, celle du rétroviseur intérieur qui se transforme en écran pour une vision arrière panoramique. Vous pouvez rebasculer en mode miroir classique à tout moment. Sur les finitions supérieures, l'affichage tête-haute couleur pourra aussi être un gage de sécurité. Projectées sur le pare-brise, les informations de vitesse, limitations et navigation seront ainsi vos alliés pour éviter de quitter les yeux de la route. Pour finir le chapitre technologique, l'assistant vocal « Hey Toyota » facilitera vos recherches de destination, les changements de média ou encore le réglage de la climatisation. Pour le confort, toit panoramique (en option sur GR Sport), sono JBL à 9 haut-parleurs et caisson de basses sont aussi au programme.

SUR LA ROUTE

Le nouveau C-HR est animé par deux systèmes d'hybridation distincts. Le Full-Hybrid, se recharge en roulant, ou l'Hybride Rechargeable, appelé aussi PHEV, qui nécessite un



branchement au réseau. C'est cette motorisation que nous avons entre les mains cette fois-ci. Pour les systèmes classiques, Full-Hybrid, rappelons que le géant Japonais est le pionnier dans le domaine avec l'iconique Prius. Le C-HR de deuxième génération propose, avec cette solution, 2 puissances sous le capot. Un premier ensemble composé d'un moteur essence 1,8 litre de 98 ch couplé à un moteur électrique de 95 ch permet d'obtenir une puissance cumulée de 140 ch. Et un autre constitué d'un bloc 2 litres développant 152 ch marié à un moteur électrique de 113 ch pour une puissance cumulée de 198 ch. Cette dernière version est aussi disponible en 4 roues motrices par l'ajout d'un petit moteur additionnel sur l'arrière. Ici, c'est la simplicité, pas de contrainte de recharge et un agrément de conduite linéaire. Pour notre monture rechargeable, on retrouve le même constat de zénitude au volant avec une possibilité de rouler 66 km (mode mixte) et 100 km (en milieu urbain), en 100% électrique. L'ensemble se compose d'un moteur thermique 2 litres de 152 ch et d'un moteur élec-

trique de 163 ch pour une puissance cumulée de 223 ch. Suivant l'environnement, le conducteur pourra forcer les modes de fonctionnement du système. Mode EV (électrique), le véhicule se déplace en silence si la charge de la batterie le permet. Mode Automatique EV/HV (électrique/hybride), active le moteur thermique en forte accélération et revient automatiquement en électrique dès la fin de la sollicitation. Mode HV (hybride), se compare à l'hybride traditionnel avec des successions de phases thermiques et/ou électriques. Enfin, le mode Charge active le moteur thermique pour recharger la batterie (en amont d'une prochaine zone réglementée à traverser par exemple). Avec la chargeur embarqué de 6,6 kW, le C-HR PHEV se recharge en moins de 2h30. 4 modes de conduites Normal, Sport, Eco ou Custom sont dans l'attente de votre configuration pour une expérience personnalisée. La gamme Full-Hybrid débute à 35 250 € et la gamme PHEV à 40 900 €.

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

Texte / Photos © Thierry ANDRE