

Toyota Aygo X Spice girl...

Ne dites pas Aygo X, mais... Aygo Cross pour la nouvelle urbaine chic de Toyota. Compacité et agilité sont les atouts de cette petite baroudeuse qui, avec ses teintes épées, s'est faite admirer dans les ruelles lyonnaises lors de notre essai.

En 2005, le trio Toyota / Peugeot / Citroën lancent leurs petites citadines, fabriquées en République tchèque, sur une plate-forme commune. Les Aygo, 107 (puis 108) et C1 vont alors coloniser les centres-villes, terrain de jeu préféré des véhicules du segment A. Depuis la disparition de ses cousines françaises, la petite Toyota continue seule l'aventure et en profite pour se métamorphoser et se "crossoveriser". La nouvelle Aygo Cross dévoile sa bouille rigolote et attire la sympathie avec ses gros projecteurs et son capot haut et court. Avec la forme ovoïde et remontante de ses grosses protections d'ailes, elle dynamise les passages de roues qui abritent des jantes allant jusqu'à 18 pouces. Toutes ses mensurations sont en hausse par rapport à la version 2021. Avec des porte-à-faux très réduits, citadine oblige, la nouvelle japonaise en profite pour s'agrandir de 24 cm à 3,70 m. Tout cela contribue au volume du coffre qui augmente de 63 litres ! Attention toutefois car les 231 litres seront réduits si vous optez pour l'option JBL et son amplificateur de 300W. En effet, le caisson de basses prendra place en fond de coffre...

Avec ses séduisantes couleurs épées (Beige Gingembre, Rouge Piment, Vert Cardamome et Bleu Génièvre), la petite nippone

donnera à coup sûr des saveurs à vos trajets... Ces 4 coloris, réservés aux versions Design et Collection, reçoivent une poupe noire qui englobe le pavillon jusqu'aux ailes gonflées en passant par la porte de coffre. Seul le rouge des feux en formes d'éclairs vient contraster ce bel ensemble. Un rappel de la couleur de carrosserie se fera au centre du bouclier juste au-dessus d'une protection grise à l'instar des vrais SUV. Ces teintes bi-ton accentuent l'illusion de surélévation. Sur les entrées de gamme (Active et Dynamic) des teintes unies (blanc, gris, noir) sont proposées. Notre version Air Limited se paraît de touches de couleur Orange Tangerine pour dynamiser sa silhouette.

VIE À BORD

La planche de bord aussi s'inspire de courbes et c'est la partie qui abrite l'écran, de 9 pouces sur notre version haut de gamme, qui est la plus spectaculaire. De forme elliptique et largement surdimensionnée, elle se pare de touches orangées réservées à cette série limitée (comme sur le pourtour du levier de vitesse et autres surpiqueuses des tapis de sol et des sièges). Ces inserts peuvent reprendre la couleur de la carrosserie sur d'autres versions. Pour les passagers avant, un bel es-



pace de liberté est proposé avec un écart entre conducteur et passager augmenté de 4,5 cm. Le style baroudeur permet de surélever la position de conduite de 55 mm offrant ainsi une meilleure visibilité avant en plus d'un confort de conduite. A l'arrière, c'est plutôt des petits gabarits qui seront bienvenus. Pas de vitres descendantes pour eux, mais des ouvertures à compas, suffisantes.

L'Aygo X offre un pack sécurité complet dès l'entrée de gamme avec le Toyota Safety Sense qui regroupe le freinage

d'urgence piétons et cyclistes, l'alerte de franchissement de ligne, le régulateur adaptatif intelligent, la lecture des panneaux de signalisation et la commutation automatique des feux de route. Pour le confort, la caméra de recul, indispensable en milieu urbain, apparaît dès le milieu de gamme. Suivant les finitions, chargeur à induction, navigation, sièges chauffants et climatisation activable depuis son smartphone sont au catalogue. L'acoustique a également été revue avec l'introduction de matériaux isolants. Toutefois, si vous préférez entendre les bruits ambients de la ville ou le chant des oiseaux, le toit ouvrant en toile est fait pour vous, mais disponible uniquement sur la série limitée Air Limited.

SUR LA ROUTE

La petite puce repose sur la même plate-forme que sa grande soeur Yaris, mais elle ne dispose pas de système hy-

bride.

Quoi ? Une Toyota sans hybridation ? Fait rare depuis de nombreuses années... Pour sa petite urbaine, le constructeur a privilégié un moteur essence sans turbo de seulement 72ch, une puissance idéale pour sa fonction de citadine.

Ce bloc, 1 litre, 3 cylindres, est bien connu car c'est le même qui équipait le trio Aygo/108/C1. Il peut être accouplé à une boîte manuelle ou "automatique" nommée S-CVT. Ayant essayé les deux types de transmissions nous nous trouvons confronté à un dilemme... Laquelle choisir ? La CVT est un choix judicieux en milieu urbain. Avec des arrêts et redémarrages fréquents, c'est un vrai soulagement pour le pied gauche. Si sur le plat tout va bien, ça se gâte en côte, comme lors de notre essai sur les collines lyonnaises de Fourvière ou de la Croix-Rousse. Le moteur se fait entendre et nous donne l'impression de forcer. Les uti-

lisateurs de CVT savent qu'il n'en est rien, mais les novices peuvent trouver cela désagréable. Des palettes au volant sont présentes avec cette boîte pour tenter d'accorder le régime et la vitesse du véhicule. L'autre choix, la transmission manuelle 5 vitesses, propose un étagement des rapports plus linéaire. C'est plus silencieux en côte, mais il vous faudra jouer souvent de la pédale d'embrayage dans les embouteillages... Nous penchons toutefois pour l'automatique tellement agréable en ville. Rajoutons que le petit crossover urbain dispose d'un rayon de braquage réduit qui nous a permis de nous faufiler aisément dans les rues de la capitale de la gastronomie. Un régal... A partir de 15 990 € (Active) à 22 990 € (Air Limited). Article complet sur autoweekend.wix.com/drive



Texte / Photos © Thierry ANDRE