

TOYOTA Yaris Cross

Sur les traces du RAV4...

Toyota présente une version baroudeuse de sa citadine Yaris. Ce petit SUV hybride a la particularité de proposer une version à transmission intégrale. Découvrons la Yaris Cross lors d'un essai Rhônalpin.

En 1994, souvenez-vous du succès commercial du RAV4 sur le segment des petits SUV urbains. Presque 30 ans plus tard, la nouvelle Yaris Cross tente de réinterpréter le genre, complant ainsi le vide en dessous du CH-R. Basée sur la même plateforme que sa petite sœur Yaris, la déclinaison Cross revêt les attributs des SUV en s'inspirant des traits des productions actuelles de la marque (comme les arches des passages de roues inspirées du "désormais" grand frère RAV4). La nouvelle petite japonaise se caractérise par un avant très vertical qui renferme une calandre trapézoïdale. Les clignotants, placés en hauteur dans les éopes du bouclier, contribuent à élargir visuellement le véhicule (elle gagne 20 mm par rapport à la Yaris "berline"). Le regard en amande est surélevé (projecteurs led dès la finition Design) et placé au niveau du capot. Il définit ainsi la hauteur de caisse qui est plus longue de 24 cm que sa sœur, à 4,18 m. La baroudeuse propose des jantes jusqu'à 18 pouces, comme notre version d'essai, mais

l'entrée de gamme devra se contenter d'enjoliveurs de 16". La garde au sol est de 17 cm permettant ainsi à la Yaris Cross de passer aisément du bitume urbain aux chemins de terre. Autre exclusivité à notre version de lancement "Première Collection", une peinture nommée Or pur couplée à un toit noir. 6 autres combinaisons bi-ton sont disponibles avec la finition Collection, les autres versions (Dynamic, Design et Trail) devront se contenter d'une robe unie. A l'arrière, un bandeau fumé cache les feux et se positionne comme un petit aile sur le hayon. Motorisé sur les versions les plus chics, celui-ci cache un coffre de 397 litres (320 sur notre modèle d'essai, amputé par le système 4 roues motrices).

VIE À BORD

A l'intérieur, nous ne sommes pas dépayrés si l'on compare les deux planches de bord. Elles sont presque identiques sur les "deux" Yaris... A quelques détails près... Si les versions Dynamic et Design reprennent le combiné sportif à l'affichage rond et écran de 4,2" de la citadine, les versions supérieures inaugureront une

dalle numérique de 7 pouces. Elle affiche dans un graphisme ludique les divers modes (Eco, Power et même Trail ou Snow sur notre version tout chemins). La console centrale se verticalise et se coiffe d'un nouvel écran multimédia de 9 pouces (suivant les finitions). Nous disposons de la version la plus huppée, mais dès l'entrée de gamme Toyota propose des équipements de sécurité comme l'alerte de franchissement de ligne, les feux de route automatiques, le régulateur de vitesse intelligent ou encore la caméra de recul. En montant dans les finitions on trouvera la navigation connectée, la vision tête haute couleur projetée sur le pare-brise, l'avertisseur d'angle mort ou, seulement sur Première, le nouveau système de stationnement semi-autonome (impose l'écran de 8"). Le toit panoramique (option dès la mi-gamme) donnera de la clarté. Le confort est très correct (sièges tissus ou cuir, éventuellement chauffants) tout comme la position de conduite. Les sièges arrières pourront se rabattre en 3 parties (40:20:40) sur les hauts de gamme. Petit bémol concer-



nant les touches de climatisation, comme sur la berline, une forte luminosité peut faire reflet sur les pictogrammes, obligeant à prolonger le regard sur ceux-ci et ainsi quitter la route des yeux. Les futurs propriétaires en prendront bien-sûr l'habitude... Le chargeur de smartphone à induction et la sono JBL à 8 haut-parleurs pourront aussi faire partie du package.

SUR LA ROUTE

Full hybride, elle se recharge en roulant, la nouvelle Yaris Cross se décline en deux roues motrices ou, sous forme d'une transmission intégrale intelligente, 4 roues motrices (notre essai). Le système hybride est le même que la Yaris "berline". Il se compose d'un moteur 3 cylindres 1500 cm3

de 92 ch et d'un moteur électrique de 80 ch. L'ensemble, combiné, développe 116 ch. Une puissance honorable pour ce type de véhicule et son usage au quotidien. Le poids du véhicule est inférieur à 1300 kg (dont 27 kg de batterie), ce qui favorise son appétit d'oiseau. Si la consommation annoncée est de 5,1 litres /100 km, nous avons réalisé 5,6 en mode mixte, avec une partie autoroutière, qui n'est pas le meilleur terrain d'expression pour les hybrides, celles-ci sont plus à l'aise en milieu urbain. En plus, la période hivernale et ses températures proches du 0° n'ont pas favorisé l'éco-conduite, les batteries, étant frileuses, ne donnent pas le meilleur d'elles par temps froid.

La hauteur de caisse n'altère

pas la tenue de route qui a été satisfaisante, et ce, en empruntant les nombreux virages des monts d'Ardèche. Plusieurs modes pourront vous épauler lors de vos trajets. Trail pour une conduite sur sol abîmé ou Snow pour optimiser l'adhérence sur terrain glissant. L'électronique gérera automatiquement l'envoi de puissance aux roues concernées. A vitesse stabilisée et sur chaussée plate, vous pourrez rouler à 100 % électrique jusqu'à une vitesse d'environ 130 km/h sur quelques kilomètres et suivant la charge de la batterie. Le tarif de la petite niponne débute à 25 500 € (Dynamic) jusqu'à 34 500 € (4X4, Première, notre essai). *Essai complet sur autoweekend.wix.com/drive*

Texte / Photos © Thierry ANDRE

