



TCS Test de voiture **TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE**

Une compacte hybride plus **enjouée**

Relançant le feuilleton à succès Corolla, la compacte de Toyota se redécouvre du caractère. Et comme, dans l'intervalle, la propulsion hybride s'est affinée, on obtient une voiture contemporaine. De surcroît bardée d'assistances.



📍 4 cylindres 2 l essence + électrique, 180 ch 📏 5,5 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie A
🕒 Autonomie: 789 km 📊 Poids: 1565 kg (modèle testé) ⚡ 8,9 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 44 900 fr.

- + Hybride au design plus aguicheur
- Exemplaire en ville/bonne routière
- Train de roulement sécurisant
- Consommation/Emissions polluantes
- Motorisation hybride aboutie
- Equipement ultracomplet (Style)
- Assistances à la conduite de série

- Puissance de 180 ch pas perceptible
- Accès et habitabilité places arrière
- Volume du coffre minoré
- Poids élevé pour une compacte
- Effets de moulinage de la boîte CVT
- Modes de conduite peu différenciés
- Commutation codes/grands phares

Octobre 2019



TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE



De bon ton La planche de bord et l'instrumentation moderne.



Harmonieuse, l'association entre le 2 l et le bloc électrique.



Dynamique La face avant saillante s'inspire des catamarans... dicit Toyota.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Toyota Corolla 2.0 HSD e-CVT: 5 portes, 5 places; 44 900 fr. (véhicule testé: 45 300 fr.)
 Gamme: 1.2 Turbo Active, 116 ch (25 900 fr.) à 2.0 HSD e-CVT Premium, 180 ch, (45 900 fr.)
 Options: peinture perlée (400 fr.), sellerie cuir (1400 fr.), garnitures chromées (590 fr.), Garantie: 3 ans d'usine, 5 ans sur composants hybrides, 3 ans d'assistance (sous cond.); garantie antirouille: 12 ans
 Importateur: Toyota AG, 5745 Safenwil, toyota.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 2 l essence + électrique, puissance combinée 180 ch, 202 Nm; boîte e-CVT (train épicycloïdal); batterie nickel-hydrure métallique. Poids: 1565 kg (véhicule testé), total admissible 1910 kg, charge tractable 750 kg



La carrière de la Toyota Auris fut aussi brève et mitigée que celle de la lignée Corolla a été longue. Le géant japonais a donc eu la riche idée d'exhumer une douzième génération. Un brin plus longue que l'Auris (+4 cm), la Corolla étrenne une carrosserie dont la face avant originale sied parfaitement à cette version hybride. Même démarche dans l'habitacle où il n'y a plus trace de plastiques bas de gamme. Bien au contraire. La planche de bord au revêtement valorisant est au goût du jour. Bon, le cockpit digital et les touches dissimulées derrière le volant font un peu fouillis. Mais c'est mieux que de s'égarer dans des sous-menus abyssaux.

Cette compacte par excellence propose des sièges sport agréablement enveloppants. Le bilan est moins élogieux à l'arrière dont l'accès et l'espace sont très moyens. Sans compter un sentiment de confinement vu la surface vitrée atténuée par la ligne dynamique. Pratique à charger, le coffre concède un peu d'espace à la technologie hybride.

Royale en agglomération

Précisément, cette énième génération hybride s'avère très aboutie. En trafic urbain, la Corolla HSD tire magistralement parti de sa double motorisation. Les transitions se font tout en douceur et le bloc électrique de 80 kW intervient au maximum. C'est tout bénéfique pour l'agrément de marche et la consommation. Toujours fragile, le mode strictement électrique se réenclenche dès que l'on a le pied léger. Le schéma est similaire sur route de campagne. De plus, la boîte CVT en progrès s'y fait discrète. C'est moins agréable sur autoroute, où les accélérations engendrent encore des effets de moulinage. Dans l'ensemble, cette Corolla distille cependant un appréciable confort de marche. De plus, la puissance combinée des deux moteurs se traduit par une bonne réactivité en phase d'accélération. Mais pas question de sportivité: la Corolla reste avant tout une hybride, au point que l'on se demande parfois où sont passés les 180 ch promis. Une philosophie identique caractérise le châssis. Avec son centre de gravité abaissé, la Corolla se révèle très sécurisante, sans toutefois montrer des dispositions sportives. Rien de rédhibitoire pour cette voiture détenant une panoplie complète d'assistances et un équipement de série pléthorique. ♦



coffre: 313-1004 litres
 pneus: 225/40R18, min. 225/45R17



TECHNIQUE

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier/Andrea Scuderi

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	8,9 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	5,2 s
80–120 km/h (mode D)	6,1 s
Diamètre de braquage:	11,4 m
Freinage (100–0 km/h):	35,3 m
Insonorisation:	
60 km/h:	61 dB (A)
120 km/h:	71 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Services gratuits 4 ans/60 000 km. Puis:			
Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹	
15 000/12	1,2	343.–	
30 000/24	2,0	554.–	
Entretien sur 180 000 km:			
15 000 km/an	13,5	4788.–	
¹ matériel inclus			

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	78	665.–	309.–
30 000	51	665.–	617.–

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), agences Toyota: 85 à 178 fr.

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

(UE 2017/1151)

	cycle	mixte (l/100 km)	
TCS	WLTP	5,0	
Usine	WLTP	5,3	
Usine	NEDC 2.0	3,9	
Emissions de CO ₂ usine (NEDC): 89 g/km			
Emissions de CO ₂ TCS (WLTP): 123 g/km			
EtiquetteEnergie (A–G): A			

CONSOMMATION DU TEST

5,5 l/100 km	autonomie 789 km
réservoir:	43 litres
Parcours normé TCS (WLTP): 5,1 l/100 km	

MESURE ÉMISSIONS ROUTE (TCS)

	CO	NO _x	particules
	mg/km	mg/km	n/km
Mesure	132	8,0	2,0x10 ¹⁰
Note	95%	96%	99%



Moyenne, l'aisance aux jambes à l'arrière.



Volume pénalisé par la batterie sous le plancher.

La ligne de ceinture remonte haut vers la partie arrière.



La vidéo du test

tcs.ch/portail-video

Toyota Corolla HSD en détail

CARROSSERIE

Le design change radicalement tout en conservant une touche futuriste de bon ton. La peinture bicolore (série) imprime une allure sportive. L'accès aux places arrière est pénalisé par le faible angle d'ouverture des portières. L'espace est assez juste sur la banquette et le coffre de la version hybride concède 48 l.

HABITACLE

La planche de bord affinée est revêtue de matériaux moussés et ornée de surpiqûres rouges. Elle fait bon ménage avec l'instrumentation digitale et l'écran tactile, et concourt à l'impression générale progressiste générée par cette hybride. Sièges cuir avec partie centrale tissu.

CONFORT

Hormis les moulages de la boîte CVT à pleine charge sur autoroute, la Corolla réserve un bon agrément de marche, notamment grâce à la suspension adaptative fournie de série.

PRIX-PRESTATIONS

Alors que la version de base est déjà déceimement dotée, la Corolla Style bénéficie d'un équipement très complet (navigateur, instrumentation digitale, sièges chauffants). Prix d'achat relativement élevé mais prestations de garantie généreuses et entretien gratuit sur 4 ans.

COMPORTEMENT

Sans être sportif, le train de roulement s'avère équilibré et très sécurisant. Il est secondé par une direction précise. Différences peu perceptibles entre les divers modes de conduite à choix.

MOTEUR

ET TRANSMISSION

La synergie entre le moteur essence 2 l à injection indirecte et le bloc électrique de 80 kW est parfaitement rodée. L'agrément de marche, notamment en milieu urbain, est excellent. Si les performances sont de bon niveau (8,9 s de 0 à 100 km/h), on n'a pas vraiment l'impression de disposer de 180 ch, une puissance pourtant fort respectable.

CONSOMMATION

La Corolla s'est contentée de 5,5 l/100 km sur l'ensemble du test, une valeur très proche des 5,3 l donnés par l'usine (WLTP). Cette hybride déploie tout son potentiel d'économies en conduite urbaine où le moteur électrique est fréquemment mis à contribution. Le démarrage s'opère toujours en mode électrique.

SÉCURITÉ

La version Style est dotée de série d'une multitude d'aides à la conduite, dont le régulateur adaptatif et l'affichage tête haut. Freinage efficace et bien dosable.



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	35	15
habitabilité (dimensions intérieures)	60	15
modularité et rangements	60	20
qualités pour le transport en général	60	10
visibilité circulaire	80	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	59%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	70	20
intérieur	70	10
sensation d'espace	60	10
finition/toucher	70	20
utilisation	70	20
Note	69%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	70	10
bruits intérieurs	40	30
visibilité circulaire	80	80
suspension	70	10
sièges	70	10
équipement de confort de série & équip. effectif	80	30
équipement de confort en option & équip. effectif	0	10
Note	57%	10%

RAPPORT PRIX/PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif/confort/sécurité)	80	40
prestations de garantie	70	25
coûts des services	80	15
rapport puissance/poids	60	5
performances	70	10
frais de consommation	60	5
Note	75%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	70	15
direction	70	15
plaisir de conduite	60	20
comportement routier	70	50
Note	68%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	70	20
puissance et accélération	70	10
régularité de fonctionnement	70	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	10	15
Note	61%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	100	10
consommation cycle TCS	90	35
consommation données d'usine	70	10
consommation effective	80	35
autonomie	50	10
Note	82%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	100	25
équipement de sécurité en option	100	15
système d'éclairage/feux	80	10
distance de freinage	80	50
Note	73%	15%

Comportement d'émission (PEMS mesure de la route)	
Monoxyde de carbone CO	95
Oxyde d'azote Nox	96
Nombre de particules PN	99

Note finale



**Données techniques et mesures**

Moteur	
version	4/Reihe
cylindrée	1987 ccm
puissance/tours-minute	132 kW/5500Umin
puissance mesurée	130.5 kW
couple/tours-minute	Nm/ Umin

Consommation	
Werk gesamt (WLTP)	5.3 l/100km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	5 l/100km
TCS-P gesamt (realistischer Prüfstandszyklus)	5.1 l/100km
Praxis	5.4 l/100km
CO2 Ausstoss Werk	89 g/km
Reichweite im TCS-P	843 km
Tankvolumen	43 Liter

Dynamique de conduite	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	7.9 / 8.9 s
puissance 60–100 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	5.2 s
puissance 80–120 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	6.1 s
freinage à 100 km/h	35.3 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.42 / 11.37m
insonorisation à 60 km/h	61 dBA
insonorisation à 120 km/h	71 dBA

Dimensions	
longueur/largeur/hauteur	4.37 /1.79 /1.43 m
poids à vide usine	1580 kg
poids à vide mesuré	1565 kg
poids total	1910 kg
charge utile effective	345 kg
charge tractable freinée	750 kg
capacité du coffre minimum	313 Liter
capacité du coffre maximum	1004 Liter
largeur du coffre (entre les passages de roue)	114 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	154 /73 /0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	60 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	3
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	147 /146 /0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	100 /92 /0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	90 -114 cm/ 57 -83 cm/ 0 -0 cm

en grass = mesures effectuées par le TCS

Transmission	
système de propulsion	Front
boîte à vitesses	a8
dimensions pneus de série	235/45R18
dimensions pneus véhicule de test	235/40R19

ÉCHAPPEMENT (PEMS mesure de la route)	
Monoxyde de carbone CO	132 mg/km
Oxyde d'azote Nox	8 mg/km
Nombre de particules PN	2.0x10¹⁰/km

Garantie	
garantie d'usine en années	3 Jahre
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 Jahre



la vidéo du test