



Toyota Auris Touring Sports 1.8 Sol Hybrid



LA NOUVELLE TOYOTA AURIS TOURING SPORTS EST LE PREMIER VÉHICULE DE LA CATÉGORIE BREAK À PROPULSION HYBRIDE. AVEC SA CARROSSERIE CUNÉIFORME ET SON AVANT ÉLANCÉ, LE BREAK AURIS EST D'ALLURE BIEN PLUS ÉLÉGANTE ET DYNAMIQUE QUE LA BERLINE À HAYON.

Positif

- Faible consommation grâce à la technique hybride
- Capacité du coffre généreuse
- Très riche équipement de confort
- Habitabilité à l'avant et ergonomie
- Sièges avant confortables et seyants
- Conduite sobre et économique

Négatif

- Rugissement du moteur en pleine accélération
- Flux de puissance retardé
- Garde au toit arrière à cause du toit vitré
- Prix élevé version Sol
- Grand diamètre de braquage
- Pas d'affichage de vitesse électronique

Présentation

Comparé à la berline, le nouveau Touring Sports est un break plaisant qui se distingue par son élégance. Sa face avant tout comme son arrière sont particulièrement réussis. L'intérieur est par contre demeuré sobre et pas aussi futuriste que celui de la Prius.

Habitacle

Le break Auris est doté d'un coffre généreux, modulable de 530 litres à 1658 litres. Pour transformer le coffre en grande configuration, il suffit de rabattre les dossiers arrière et en un tournemain une grande surface plane de charge est créée, tout cela grâce au logement de la batterie hybride sous les sièges arrière. Des places de rangement bien pratiques se trouvent encore sous le plancher du coffre. L'habitabilité à l'avant est bonne, à l'arrière la garde au toit est un peu juste pour les grands passagers, en particulier si le toit vitré est choisi en option.

Confort

Les suspensions sont assez fermes mais malgré tout confortables. Les sièges cuir en option sont bien sculptés et procurent un bon maintien latéral. Seul le réglage du dossier est malaisé. A vitesse constante en conduite normale, le niveau sonore est correct, mais dès que le moteur est plus sollicité, les décibels augmentent et le bruit devient gênant. L'équipement de confort de série est riche et d'utilisation pratique. Pourtant, alors que le raccordement d'un iPhone ne pose pas de problème, le guidage du système de navigation n'a pas été vraiment convaincant.



1



2



3



4

1 Planche de bord ergonomique, d'utilisation simple.

2 Largement de place pour deux passagers à l'arrière, seul le toit vitré en option restreint la garde au toit.

3 Le coffre modulable de 530 litres à 1660 litres est généreux pour un break compact.

4 Moteur essence à gauche, système hybride à droite pour une puissance totale de 136 CV.

Performances

En mode Power avec assistance du moteur électrique, les performances sont correctes. Les deux concepts de transmission interagissent en parfaite harmonie et pratiquement imperceptibles pour le conducteur. La transmission à variation continue est inhérente au système hybride, mais elle présente l'inconvénient du temps de réaction et de la montée en régime assez sonore du moteur à l'accélération. Dans la pratique, le moteur tourne le mieux quand la pédale des gaz est enfoncée au trois-quarts. On roulera à peine plus lentement et le temps de réaction sera à peine ressenti. En conclusion: moteur pas trop dynamique, pas trop sportif, en revanche très harmonieux.

Qualités routières

Malgré une répartition des masses plus prononcée sur le train avant, le break hybride se montre étonnamment agile. Il vire franchement, ne sous-vire que modérément et grâce à une direction précise et directe, il négocie les virages avec aisance. Une conduite sportive ne convient toutefois pas vraiment en raison de la motorisation hybride.

Sécurité

L'équipement de sécurité est richement doté avec de série le régulateur de vitesse, les capteurs de stationnement à l'avant et à l'arrière, la caméra de recul et même une aide au stationnement active. Il est à regretter que d'autres systèmes d'assistance actuels et innovants ne soient pas disponibles.

Particularités

Le point fort de la transmission hybride est bien sûr la consommation. Le Toyota Auris a convaincu avec des valeurs en dessous de 5 l/100 km non seulement en ville mais aussi en agglomération et sur autoroute.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	1798 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	non
Puissance max.	kW
Couple max.	142/EM 207(9) Nm/Trmin

Transmission

Boîte à vitesses	CVT
Traction	avant

Carrosserie

Type de carrosserie	break
Poids à vide sel. construct	1510 kg
Charge tractable max.	0 kg
Volume du coffre petit	530 litres
Volume du coffre grand	1658 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	3 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

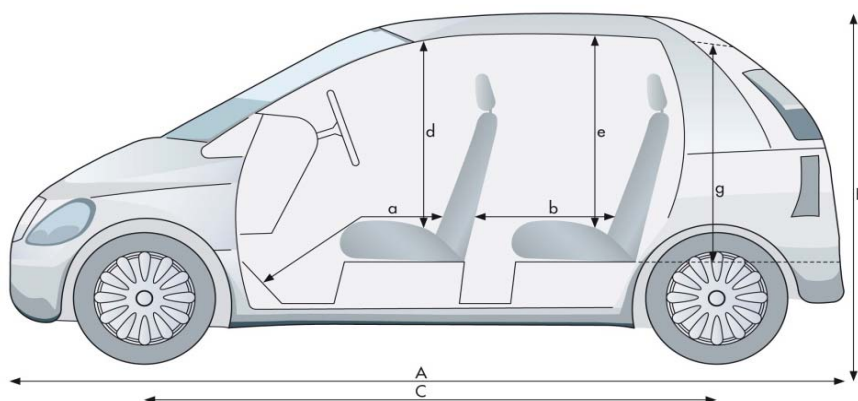
Prix

Prix de base	35'800.– CHF
Prix du véhicule de test	42'030.– CHF

Accessoires (extrait)

- sellerie en cuir
- paquet Style
- xénon/AFS/Smart Beam
- peinture métallisée
- système de navigation

Pneu du véhicule de test	225/45R17 Dunlop SP Sport
Dimension minimale	205/55R16



a de/à 88 cm/113 cm

b de/à 60 cm/87 cm

d 106 cm

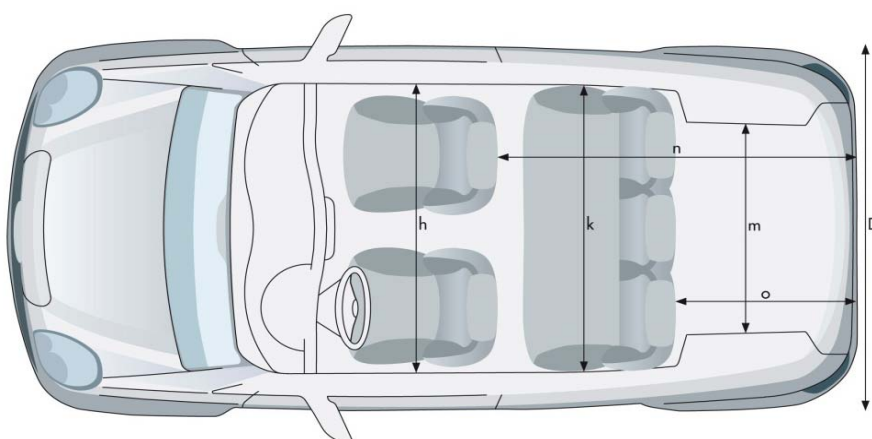
e 91 cm

g 76 cm

A 456 cm

B 146 cm

C 260 cm



h 148 cm

k 142 cm

m 98.5 cm

n 184 cm

o 104 cm

D 176 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	kW
Ecart avec le constructeur	+0.0 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	66 km/h affiché
à 80 km/h	87 km/h affiché
à 100 km/h	107 km/h affiché
à 120 km/h	128 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1545 kg
Ecart avec le constructeur	+35 kg
Charge du véhicule de test	320 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	11.2 s
TCS	11.3 s

Elasticité (mode «D»)

60 - 100 km/h	6.4 s
80 - 120 km/h	8.7 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	20'000 m
Valeur mesurée	20230 m
1000 m effectifs sont	989 m tachymètr

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	36.2 m
Décélération moyenne	10.7 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	11.6 m
droite	11.1 m

Insonorisation

à 60 km/h	59 dB(A)
à 80 km/h	63 dB(A)
à 100 km/h	66 dB(A)
à 120 km/h	69 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	6 ans 600000 km

Service selon constructeur

15000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 4'117.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.93 CHF/km
à 15'000 km/an	0.69 CHF/km
à 30'000 km/an	0.45 CHF/km

Environnement

Consommation (l/100km)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	3.9	3.9	4
TCS	3.9	4.2	4.1

Consomm. du test	5.0 l/100 km
-------------------------	--------------

Emissions de CO₂

usine	92 g/km
TCS	94 g/km
moyenne suisse	153 g/km
étiquetteEnergie	A

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.27 m
	arrière	4.85 m
Visibilité	avant	3.35 m
	arrière	12.43 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★★
Coût des services	★★★★☆
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★★☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★★
Consommation au test	★★★★★
Consommation véh. testé	★★★★★

TABLEAU COMPARATIF

	TOYOTA	HYUNDAI	OPEL	VW
	Auris T.Sports 1.8 Hybrid Sol	i30 Wagon 1.6 GDI Premium Aut.	Astra S.Tourer 1.4i T Sport Aut.	Golf Variant 1.4 TSI Highline DSG
Prix (CHF)	35'800.–	34'140.–	32'400.–	35'050.–
Cylindrée (cm ³)	1798	1596	1364	1395
Puissance (kW/CV)	100/136(8)	99/135	103/140	103/140
Couple max. (Nm/Umin)	142/EM 207(9)	159/4000	200/1850	250/1500
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	4.1 A(2)	6.8(1) E(2)	7.1(1) E(2)	5.0(1) B(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	69	70(5)	70(6)	68(7)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.69	0.70	0.71	0.68
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆	★★★★★	★★★☆☆	★★★★★
Test Touring (numéro/année)	20/2013	12/2012(5)	5/2010(6)	5/2013(7)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) coût total sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Hyundai i30 1.6 CRDI

(6) Opel Astra 1.6 T Sport

(7) VW Golf VII 2.0 TDI

(8) puissance totale système hybride

(9) couple moteurs essence/électrique