

# AURIS

**1.4 D-4D bvr5**  
Luna Pack - 90 cv



Alors qu'il se confronte en FI avec des marques réputées pour le caractère sportif et dynamique de leurs productions, le constructeur japonais Toyota garde son public cible en ligne de mire pour les véhicules qu'il met sur le marché. Il offre des voitures qui pourraient même être cataloguées de quelconques. Ainsi, la remplaçante de la Corolla, l'Auris créée chez ED2 à Sophia-Antipolis (Valbonne) à deux pas de Juan-les-Pins dans le sud de la France est destinée à l'Europe et au tempérament de ses habitants. Sous des dehors proches de la banalité, cette berline est originale avec sa nouvelle plateforme, ses moteurs inédits et sa boîte de vitesses robotisée...

Sans en avoir l'air, l'Auris conserve et améliore encore les caractéristiques chères du premier constructeur automobile mondial : l'économie d'utilisation, la fiabilité, la sécurité, le confort et le plaisir de conduire ! Les solutions mises en œuvre pour l'Auris, qui sera fabriquée

et montée en Turquie et en Grande-Bretagne, concourent à renforcer la position de leader que Toyota revendique. L'optimisation des coûts et la réduction de l'impact sur l'environnement, la garantie de cinq ans en Belgique, la rationalisation des entretiens et des réparations sont des paradigmes précieux, tant pour le particulier que pour le gestionnaire de flotte dans l'entreprise. Les concepteurs de l'Auris prennent également en compte les montants des primes d'assurances et les taxes annuelles lors de leurs choix stratégiques. Regrettons peut-être que ces qualités rationnelles fassent l'impasse sur le plaisir de conduite.

Un nouveau seize cents centimètres cubes Dual VVT-i, carburant à l'essence, est proposé dans la gamme et répond à des critères de bon père de famille pour des véhicules parcourant moins de trente mille kilomètres par an. Pourtant, il est fort à parier que le petit diesel de la voiture testée, un quatorze cents D-4D, sera vraisemblablement prisé par la clientèle belge. Ce moteur est pétillant et bluffant d'entrain pour une cylindrée si faible. Conçu pour respecter les limitations de vitesse tout en offrant un dynamisme rassurant, ce bloc est associé à un pot catalytique placé à l'intérieur du refroidisseur du système de recirculation des gaz

d'échappement. Lors de l'essai comportant plus de trajets citadins et routiers courts que d'autoroute, sa consommation fut de sept litres deux aux cent... loin des cinq litres six que l'ordinateur de bord par trop optimiste, affirmait erronément, comme à l'accoutumée chez Toyota. Une des rares lacunes de fiabilité du géant japonais !

La transmission robotisée ou pilotée devient une des solutions idéales pour les voitures de demain. Sur base d'une boîte manuelle traditionnelle, elle fonctionne dans les deux modes, manuel et automatique, ce dernier géré par deux logiques, l'une favorisant le confort et l'autre la sportivité. L'embrayage est commandé électroniquement. En protocole motorisé, il faudra veiller à lever quelque peu le pied de l'accélérateur au moment du changement de rapport pour réduire le temps de passage. Les palettes permettent de choisir soi-même la vitesse idéale qui restera enclenchée quelques secondes avant la reprise en

## Familiale civilisée et calme

Prix du modèle testé :	<b>25.585</b> euros
Autonomie :	<b>55</b> litres = <b>760</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> du test :	<b>215</b> gr/km
Couple maxi :	<b>190</b> Nm dès <b>1.800</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>3.800</b> tr/min
Poids :	<b>1.360</b> kg
Puissance/Poids :	<b>48,53</b> kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO <sub>2</sub> :	<b>131</b> gr/km
CO :	<b>0,090</b> gr/km
NO <sub>x</sub> :	<b>0,180</b> gr/km
HC + NO <sub>x</sub> :	<b>0,190</b> gr/km
Particules :	<b>0,023</b> gr/km

main par l'électronique. En mode manuel, les commandes se font indistinctement aux manettes derrière le volant ou au pommeau. Le rapport est verrouillé, ce qui est particulièrement utile dans les descentes pour bénéficier du frein moteur. Les avantages évidents de la robotisation sont les coûts mesurés de la fabrication et de l'utilisation de la boîte ainsi que la mise à disposition d'un automatisme redoutablement apprécié dans les embouteillages.

Si le design extérieur a tendance à se fondre dans la masse, l'intérieur se démarque par une originalité faite d'efficacité, entre autres avec le levier de vitesse placé plus haut que d'habitude, parfaitement sous la main. Deux petites custodes à l'avant permettent d'anticiper les mouvements des autres usagers, souvent fragiles, de la route. Les suspensions de l'Auris sont adaptées en fonction de la motorisation choisie. Pour le modèle testé, ce sont les jambes MacPherson qui ont été retenues à l'avant et un simple essieu de torsion à l'arrière amplement capable de faire le compromis entre tenue de route et confort. La direction assistée électriquement se révèle à la fois précise et douce et rend correctement les informations relatives au revêtement routier. L'excellent aérodynamisme et les renforcements acoustiques des bas de caisse atténuent les bruits de moteur et de roulement, conférant à l'habitacle un silence appréciable !

La Corolla, qui a connu neuf générations et un peu plus de trente millions de véhicules vendus dans le monde, trouve dans l'Auris une digne héritière. Certains pensent que sa plus grande qualité sera de ne déplaire à personne ! À notre avis, l'Auris propose nettement plus que cela !

