

Toyota Corolla Verso : le chef de famille

Le segment des monospaces compacts s'enrichit d'un nouveau représentant japonais. Basée sur la nouvelle génération de la Corolla, cette Verso met en avant sa qualité de fabrication, ses nombreux rangements et son séduisant moteur Diesel D4-D.

Pour sa neuvième génération, la Corolla se voit assigner un nouvel objectif : percer plus efficacement en Europe. Outre la classique berline à trois et à cinq portes, elle se décline donc en Verso, afin de se lancer dans la bataille des monospaces compacts, coqueluches grandissantes des automobilistes européens. A ce titre, la Corolla Verso endosse l'habit de chef de famille de la gamme et vient renforcer l'offre monospace de Toyota aux côtés de la Yaris Verso, de l'Avensis Verso et du Previa.

Longue de 4,24 m, la Corolla Verso s'intercale entre le Renault Scénic (4,17 m) et le Citroën Picasso (4,27 m). Elle adopte un style assez dynamique, suggéré par ses lignes tendues et sa ceinture de caisse brisée au niveau du pied milieu. L'intérieur est agrémenté par des matériaux de qualité, et l'assemblage n'est pas pris en défaut. Toyota a poussé le soin de la finition jusqu'à apposer des tapis antidérapants dans chaque compartiment de rangement. Ces derniers sont d'ailleurs très nombreux puisque les passagers avant disposent d'une dizaine de logements à portée de main. En revanche, la banquette arrière 60-40 ne permet pas d'atteindre la facilité d'aménagement des rivaux équipés de trois sièges arrière déposables. Il faut, en effet, être deux pour ôter la partie la plus encombrante de la banquette. Toutefois, cette dernière coulisse avec facilité sur 15 cm, ce qui permet, en un tournemain, d'agrandir la capacité du coffre (jusqu'à 417 l) ou de privilégier la place pour les jambes des passagers. A noter que deux rehausseurs pour enfants (à partir de cinq ans) sont intégrés à l'assise de la banquette.

Cette dotation est disponible dès le premier niveau de finition, Linea Terra. Pour une entrée de gamme, cette version propose un équipement complet avec, notamment, la climatisation, la radio CD avec commandes au volant, la condamnation à distance et l'ordinateur de bord (lire encadré). Le deuxième niveau - Linea Sol - s'enrichit de la climatisation automatique, mais il se présente surtout sous un aspect plus cossu grâce à sa sellerie avec parements en velours, ses jantes en alliage, ses barres de toit et son volant gainé de cuir.

Trois motorisations sont chargées d'animer la Corolla Verso. En version à essence, le 1.6 VVT-i de 110 ch fait office d'entrée de gamme (18 000 E pour la finition Linea Terra), mais son caractère, qui privilégie la puissance dans les hauts régimes, s'accorde peu avec l'usage d'un monospace. Le 1.8 VVT-i de 135 ch est plus convaincant (19 900 E en version Linea Sol) avec de bonnes performances à la clé. Mais la motorisation vedette sera sans nul doute le Diesel. En effet, la Corolla Verso hérite du dernier moteur maison, le 2.0 D4-D de 90 ch à injection directe par rampe commune. Son couple, consistant dès les bas régimes, et sa discrétion lorsqu'il est en température, apportent un réel agrément de conduite.

Domage toutefois que Toyota n'ait pas installé le D4-D dans sa version de 110 ch, comme sur la berline. Il aurait pallié le manque d'entrain de cette version de 90 ch en charge ou dans les longues rampes d'autoroute. Certes, le monospace en forme du moment, le Citroën Picasso, se contente, lui aussi, de 90 ch en Diesel sans que cela nuise à ses ventes. En adoptant la version de 110 ch, la Corolla Verso aurait alors possédé un argument supplémentaire face à son concurrent français. Et il aurait contenté les amateurs de monospaces compacts diesels qui souhaitent aussi disposer d'une certaine vivacité mécanique. En attendant l'arrivée d'une version de 110 ch, probablement lors d'une évolution de gamme, la Corolla Verso étale d'autres arguments : une rassurante garantie de trois ans ou 100 000 km, un équipement complet, une finition Linea Sol fort cossue, et un comportement routier bien maîtrisé.

Quelques griefs font un peu d'ombre à ce tableau : ainsi, l'assise des sièges avant est trop courte pour assurer un bon maintien, le volant n'est pas réglable en profondeur pour parfaire la position de conduite, et des bruits aérodynamiques naissent à la base du pare-brise dès 110 km/h. Ils sont surtout perceptibles sur le D4-D, car le bruit des versions à essence VVT-i sur autoroute couvre les sifflements. Enfin, Toyota fait l'impasse sur des équipements appelés à se généraliser dans cette catégorie, tels le capteur de pluie, le radar de recul et, surtout, un système de contrôle de la trajectoire, du type ESP.

Par Bertrand BELLOIS

Source : L'Argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le mardi 22 janvier 2002

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/1078-toyota-corolla-verso-chef-famille.html>