

## Fiche technique

**Carrosserie** : monospace 5 portes 5 ou 7 places de 4,44 m de long. Coffre : 484/1 689 dm<sup>3</sup> (5 places), 155/1 696 dm<sup>3</sup> (7 pl). Poids à vide : 1 540 kg (2.0 D-4D).

**Motorisations** : essence 4 cylindres 16 soupapes Valvematic à double distribution variable pilotée Dual VVT-i 1 598 cm<sup>3</sup> de 97 kW/132 ch/8 cv, et 1 798 cm<sup>3</sup> de 108 kW/147 ch/9 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail D-4D 1 998 cm<sup>3</sup> de 93 kW/126 ch/7 cv et 2 231 cm<sup>3</sup> de 110 kW/150 ch/9 cv, ou 130 kW/177 ch/10 cv, avec ou sans filtre à particules. Traction avant. Boîte mécanique 6 vitesses, BVA CVT MultiDrive 7 rapports (avec 1.8i) et BVA 6 rapports (avec 2.2 D-4D 150 ch). Direction électrique à assistance variable, ABS/EBD/BA, TRC/VSC+/HAC et 7 airbags de série (dont 2 rideaux av./ar sur les 3 rangées, et un genou conducteur).

**Performances** (données constructeur, 7pl dCi 160 FAP/7pl TcE 130) : V Max : 205/190 km/h. 0-100 km/h : 9"3/10"7. Conso moy. norm : 8,3-5,6-6,6/9,4-5,8-7,1 l./100. CO<sub>2</sub> : 173/168 g/km. **Prix** : 11 versions essence de 21 200 (1.6i 132 ch Active 5 places) à 29 900 € (1.8i 147 ch MultiDrive Lounge 7 places). 26 diesel de 23 000 (2.0 D-4D 126 ch Active 5 places) à 32 200 € (2.2 D-4D 177 ch D-CAT FAP Lounge 7 places).

## Les concurrentes

**Citroën C4 Picasso** : un monospace compact réussi qui donnera les bases à un prochain Peugeot "3009" (1.6 VtI 120 ch Pack 5 places à partir de 22 450 €).

**Ford C-Max** : un vrai plaisir de conduite à son volant, mais 5 places seulement (1.6i 100 ch Trend à partir de 20 800 €).

**Opel Zafira** : une seconde génération qui s'inscrit dans la "praticité" de la première (1.6i 115 ch Enjoy à partir de 21 050 €).

# Toyota : la nouvelle face de la Verso

■ Répondant désormais au nom de Verso, la troisième génération du monospace compact de Toyota met d'abord en avant son esprit sérieux.

Prenant le relais de deux Corolla Verso successives, la nouvelle Verso adopte donc une appellation simplifiée qui marque son émancipation dans la gamme. Elle tranche aussi par rapport aux Citroën et autres Renault du genre par son instrumentation – compteur de vitesse en particulier – délibérément orientée vers le conducteur, pour son usage exclusif. Sans ce souci de convivialité partagée exprimée par le "monospace à la française".

La nouvelle Verso paraît également s'en éloigner au niveau de la conception des espaces de rangement. Car s'ils sont en nombre suffisant, difficile de les juger fonctionnellement pratiques : les bacs de portière sont étroits, comme la plupart des autres réceptacles du



Le Verso reprend aux monospaces français l'idée d'un immense toit panoramique en verre, présent sur les meilleures versions.

## «Panorama»

plate-forme technique partagée avec la dernière Avensis. Dans le contexte de géométries de train affinées et de motorisations, essence et diesel, traitées au "Toyota Optimal Drive", faisceau de mesures sophistiquées qui traquent le CO<sub>2</sub> sans amoindrir la puissance.

Au volant, l'amortissement se montre manifestement plus moelleux que les Toyota habituelles. La Verso soigne donc le confort de ses occupants en lissant les aspérités de la route avec efficacité, en contrepartie d'un roulis néanmoins assez présent en virage. Pas grave dans la mesure où la mayonnaise prend bien avec les propulseurs diesel, grâce au bon couple de 310 Nm fournis dès 1 800 tr/mn sur le 2.0 D-4D 126 ch d'accès. Avec le 2.2 D-4D de 177 ch, on confine donc à l'aisance absolue. Notre préférence allant toutefois au 150 ch, qui réussit le bon compromis avec sa boîte automatique à 6 rapports, lorsqu'on fréquente souvent les zones urbaines. ■ Ph. Hervieu

bord. Certes, la boîte à gants se rattrape par son double et vaste compartiment, celui du dessus étant même réfrigéré. Mais on trouve heureusement aussi d'autres commodités propres à la formule de la Verso : trappes sous les pieds des passagers de la seconde rangée, poches aumonières et tablettes aviation sur le revers des dossiers avant, tiroir sous l'assise avant droite... Dommage que les deux astucieux vide-poches, creusés au centre de la planche de bord de l'opus précédent, n'aient pas été reconduits.

Un bon point aussi pour les 4 niveaux de finition, Active, Dynamic, Executive et Lounge, dont la répartition de la dotation va du bien équipé de série (7 airbags, régulateur de trajectoire VSC+, clim et autoradio) dès la

version de base, au grand raffinement tangible des meilleures exécutions.

La Verso y ajoute un autre argument rare : celui de pouvoir disposer de 7 places en permanence (pour les versions signalées comme telle), grâce aux sièges des seconde et troisième rangées escamotables sous le plancher. Et élevés en un tournemain grâce au fonctionnel système Easy Flat 7. Quoique puisse avancer Renault pour justifier l'absence de cette "praticité" sur sa nouvelle Scenic, l'avantage est potentiellement déterminant. D'autant qu'il se conjugue aussi à un bon coffre à double fond.

D'un classicisme de bon aloi, effilé et très marqué Toyota dans ses modèles, face avant notamment, la silhouette de la Verso habille au final fort agréablement une