

fiche technique

Carrosserie : bric 5 portes 5 places de 3,93 m de long. Coffre : 314/749 dm³. Poids à vide : 1.175 kg (1.4 D-4D 4x2).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes à injection multipoint et distribution à réglage variable en continu VVT-i 1 329 cm³ de 74 kW/101 ch/6 cv avec système "stop&start". Turbo-diesel 4 cylindres 8 soupapes à injection common rail D-4D 1 364 cm³ de 66 kW/90 ch/5 cv avec filtre à particules. Traction avant ou intégrale (D-4D). Boîte 6 vitesses. Direction à assistance électrique, ABS/EBD/AFU, ESC, 4 freins à disque dont 2 ventilés et 7 airbags de série (dont 2 rideaux et un genoux conducteur) en base.

Performances (données constructeur 1.33i /1.4 D-4D en 4x2 et 4x4): V Max : 175/175 km/h. 0-100 km/h : 12"5/11"7. Conso moy. norm : 6,6-4,9-5,5/5,3-4-4,5/ 5,8-4,4-4,9 l./100. CO₂ : 129/118/130 g/km.

Prix : 2 versions essence 4x2 à 19 500 € (1.33i Life) et 21 850 € (1.33i Lounge). 4 versions diesel de 21 050 € (1.4 D-4D 4x2 Life) à 25 000 € (1.4 D-4D 4x4 Lounge).

Les concurrentes

Citroën C3 Picasso : original, bien dessiné et vraiment pratique pour devenir une référence en puissance (1.4 VTi 95 ch Attraction à partir de 14 950 €).

Ford Fusion : toujours bon pied, bon œil pour ce modèle dérivé de l'ancienne Fiesta et apprécié d'un certain public (1.6i 100 ch Senso Plus à 15 240 €).

Honda Jazz : la récente seconde génération frise le sans faute, mais toujours pas de diesel (1.4i-VTEC 100 ch Executive à 15 775 €).

Kia Soul : dans la mouvance de l'Urban Cruiser, mais seulement en traction avant, avec des puissances supérieures mais des prix placés (1.6i 126 ch Plug à partir de 14 990 €).

L'Urban Cruiser, un baroudeur urbain

■ *Inédit dans la gamme Toyota, l'Urban Cruiser qui apparaît dans nos rues se démarque du troupeau des véhicules urbains par sa forte personnalité.*



Passablement atypique dans l'univers des citadines, l'Urban Cruiser y introduit une nouvelle et attractive originalité.

Panorama

En provenance du Japon, la silhouette râblée de l'Urban Cruiser se démarque du tout venant par son allure de "petit dur", à la manière d'un SUV. Et c'en est un, d'ailleurs, mais en condensé, taillé précisément à la mesure des centres-villes pour s'y faufiler comme les autres. Et dans un esprit de sobriété conforme aux attentes d'aujourd'hui, afin de faire "profil bas" quant aux émissions de CO₂ de ses deux motorisations, essence et diesel de faible cylindrée. Mais par son look attrayant, forgé par des volumes soignés, l'Urban Cruiser offre aussi une habileté fort correcte pour cinq personnes et leurs affaires. Mais à l'instar des plus gros "sports utility vehicles", ce petit Toyota peut aussi disposer de 4 roues

motrices, exclusivement en diesel, pour renforcer son adhérence sur sol glissant. Sympathique au regard, l'Urban Cruiser révèle également à l'ouverture des portes une planche de bord agréable, dont les volumes épurés respirent de qualité. Sous les yeux du conducteur, tachymètre et compte-tours sont associés dans un même cadran d'originale façon. Mais on retient aussi le porte-gobelet passager escamotable ou la double boîte à gants, comme les nombreux réceptacles de rangement, intelligemment répartis dans tous l'habitacle, dans le contexte d'une dotation d'équipement distribuée autour de deux niveaux de finition, Life et Lounge. Tout aussi appréciables, les dossiers des sièges arrière

sont inclinables, alors que les assises coulissent longitudinalement, l'ensemble se rabattant asymétriquement pour agrandir le coffre de manière conséquente. Côté mécanique, les 1,33 litre Dual VVT-i essence et 1,4 litre D-4D turbo-diesel proposés, délivrent respectivement 101 ch et 90 ch, pour garantir un certain dynamisme à l'Urban Cruiser. Mais ils se montrent également éco-responsables au travers de rejets de CO₂ raisonnables avec 129 g/km pour l'un, 118 g/km pour l'autre (muni d'un filtre à particules), donnant accès aux "bonus". Y compris lorsque le coupleux turbo-diesel est pourvue d'une transmission intégrale active, l'Urban Cruiser essence traction avant étant pour

sa part riche d'un système d'arrêt-redémarrage "stop&start". Et au volant du diesel 4x4, l'Urban Cruiser ne cache pas une seconde l'étendue de son talent routier sur un large registre. De la direction directe (2,5 tours de volant d'une butée à l'autre) au train avant précis, en passant par la stabilité d'assiette et le mordant des freins, chaque élément du puzzle menant à une tenue au sol de qualité se combine au fringant 1.4 D-4D dans une harmonie tangible. Par contre, malgré 10 ch de plus, le propulseur essence 1.33i apparaît moins à la fête, en côte comme en reprises, où il convient de taquiner le levier de vitesse pour recouvrer davantage d'efficacité. Néanmoins plaisant, doux et plus silencieux que le D-4D qui ne l'est pas vraiment, l'Urban Cruiser essence traction avant fait également preuve d'un équilibre comportemental de tous les instants, qui s'accompagne aussi d'un vrai plaisir de conduite. ■ **Philippe Hervieu**