

Actu auto

## Toyota Corolla : pourquoi la rivale de la Golf change de nom

Par Eric Bergerolle le 30.08.2018 à 07h10

**Au regard des sommes conséquentes nécessaires pour faire connaître un nom de modèle, on s'étonne de la décision de Toyota de ressusciter l'appellation Corolla, douze ans après l'avoir abandonnée au profit d'Auris. Mais le Japonais a ses raisons.**



Paramètres de Gestion de la Confidentialité

Le 28 août 2018, Toyota confirmait débaptiser sa berline Auris en Corolla. Une décision motivée par sa volonté de signifier l'unité de style et de personnalité de sa berline familiale compacte à travers le monde.

IMAGE © TOYOTA

L'annonce officielle vient de tomber : la Toyota Auris n'est plus, vive la Toyota Corolla ! L'Auris, vous ne connaissez pas ? Il s'agit ni plus ni moins que l'arme anti-Golf que brandit depuis 2006 le constructeur japonais sur le segment le plus disputé du marché européen. Excusez du peu.

Malgré l'importance de son statut dans la gamme Toyota, l'Auris n'est jamais parvenue à de sa petite sœur, la Yaris. Laquelle bénéficie de son label "fabriquée en France".

Pour tenter de sortir de son relatif anonymat, l'Auris a emprunté dès 2010 sa mécanique à la Toyota Prius, la plus célèbre des hybrides. Bien lui en a pris : les trois quarts des Toyota Auris vendues en France sont des hybrides essence-électrique. Dans l'absolu toutefois, le volume de ses ventes reste en deçà des ambitions de Toyota : l'Auris figure à la dernière place du classement JATO Dynamics des cinquante modèles les plus diffusés en Europe sur les cinq premiers mois de l'année, en terminant au quarantième rang. La Volkswagen Golf est première, la Ford Focus septième, la Renault Mégane vingt-quatrième et la Peugeot 308 vingt-cinquième.

On comprend mieux pourquoi l'annonce le 28 août de la décision de Toyota d'effacer l'appellation Auris est passée inaperçue. Nulle trace d'hommage sur les réseaux sociaux ou d'une quelconque vague de protestation. Ce silence est d'autant moins surprenant que, pour bon nombre d'Européens, Toyota l'a maintenu pour désigner la variante tricorps à malle proéminente de sa berline Auris. C'est ainsi que la Toyota Auris cohabite avec la Corolla au Portugal comme en Pologne, en Hongrie, en Grèce, en Roumanie, en République tchèque et — plus surprenant — en Allemagne.



Quand bien même le nom de Corolla devait aux Français, les gens de Toyota ne doutent pas que les vertus et les attraits du nouveau modèle leur feront vite changer d'avis. La toute nouvelle Toyota Corolla entamera sa carrière commerciale en septembre, au Mondial de l'Automobile de Paris.

Pour qui sait ce qu'il en coûte à un constructeur (en temps comme en argent) pour faire connaître le nom d'un modèle, le revirement de Toyota a de quoi surprendre. En 2006, le constructeur japonais avait choisi de partir d'une feuille blanche en gommant le souvenir d'une Corolla jugée . Pour l'encourager dans cette voie courageuse, Toyota pouvait compter sur un précédent : huit ans auparavant, l'Américain Ford s'était résigné à mettre un terme à la dynastie de ses Escort – une appellation fondée en 1968 – pour mieux signifier les progrès immenses accomplis par sa nouvelle berline compacte, la Focus née en 1998.

Le retour de la Corolla en France offre l'occasion à Toyota de rappeler un record qui n'est pas près d'être battu : avec plus de 45 millions d'unités écoulées depuis son lancement en 1966, la Corolla s'impose comme la voiture la plus vendue au monde. Cette formulation a le don d'agacer les historiens de l'automobile qui la relativisent en faisant remarquer que la Corolla a bien changé au fil des ans, dans sa forme comme dans ses performances. Infiniment plus que la Volkswagen Coccinelle qui, en 1972, battait le record de la Ford Model T (15.007.034 voitures produites). Le dernier des 21.529.464 exemplaires de la petite auto allemande est tombé des chaînes en 2003. Apparue en 1974 et moins largement diffusée que la Corolla, la Volkswagen Golf ne saurait espérer égaler un jour son record de diffusion que si Toyota venait à supprimer cette appellation de son catalogue. Hautement improbable.

C'est l'agence Nomen, leader européen de la création de marques avec plus de deux mille créations qui avait été chargée par Toyota Motor Corporation en 2005 de trouver un nom à la remplaçante de la Corolla, développée spécifiquement pour le continent européen. Cette décision revenait effectivement à renoncer à la vieille ambition d'une Toyota mondiale, à nier la distribuée partout dans le monde depuis 1966. Au même moment, Ford constatait l'échec de sa propre voiture mondiale, la Mondeo n'ayant pas mieux réussi à s'imposer que l'Escort avant elle.

La création à proprement parler du nom d'un modèle d'automobile ne coûte pas cher : "", relativise Marcel Botton, Directeur général délégué de Nomen. A ce coût, il convient d'ajouter celui des , impératifs pour s'assurer que le terme choisi n'exprime pas une grossièreté dans un pays ou un autre. ""

Ne souriez pas, ce genre de vérifications s'avère incontournable. L'histoire regorge d'exemples d'appellations malheureuses, à commencer par la Toyota MR2 à la consonance particulièrement malheureuse en français.

"", reprend Marcel Botton. Même somme environ pour financer le du modèle dans le monde entier.

A la fin cependant, ces montants ne sont rien au regard des centaines de millions d'euros investis dans la publicité. "", rappelle Marcel Botton. ""

Sept ans avant d'imaginer l'appellation Auris, l'agence Nomen avait créé de toutes pièces le nom de Yaris, contraction du mot (oui, en allemand) et du nom Charis, symbole d'élégance et de beauté dans la mythologie grecque. "", se souvient Marcel Botton. Comprenez : moins originales que les appellations Captur et Kwid que Nomen a créées pour Renault.

La Toyota Auris a-t-elle souffert d'un ? Les mauvaises langues diront que ce modèle aurait été bien inspiré de ne pas attendre la fin de sa carrière, en 2015, pour arborer une plastique réellement avantageuse. Question de goûts.

Toyota ne dit pas si le taux de notoriété de l'appellation Auris est supérieur à celui de Corolla, après douze années de cohabitation partielle. Par la voix de Stéphane Chevalier, Attaché de Presse chez Toyota France, le constructeur précise que ce n'est pas cet indice qui l'a conduit à prendre cette décision : "" Puisque la spécificité du modèle européen disparaît, il n'y a plus de raison de l'appeler différemment.

Toyota estime en effet que sa nouvelle plateforme à vocation mondiale TNGA () présente les qualités suffisantes pour concilier les exigences européennes de tenue de route, d'agilité et de confort avec celles de légèreté, de compacité et de prix de revient qui prévalent ailleurs. En un mot, le constructeur japonais n'a plus de scrupules à mettre sa Corolla , la Ford Focus et la Peugeot 308.

aura à cœur de vérifier ces prétentions dès cet automne, lors des premiers essais sur route. Une chose est sûre : la Toyota Auris, pardon !... la Toyota Corolla conserve l'atout d'une déclinaison à motorisation hybride essence-électrique à la réputation de fiabilité et d'endurance solidement établie.