



Un essai détaillé de
Bruno Godaert



Toyota Prius Hybrid



La concurrence

	Prix	Cons. mixte	CO ₂ g/km
Toyota Prius (ess./électr.)	27.000€	4,3 l	104
Audi A2 1.2 TDI (diesel)	19.010€	3,0 l	81
Citroën C2 1.4 HDI (diesel)	12.590€	4,2 l	108
Daihatsu Cuore (essence)	7.799€	4,6 l	109
Ford Fiesta 1.4 TDCI (diesel)	11.750€	4,3 l	114
Honda Civic IMA (ess./électr.)	21.900€	4,3 l	116
Peugeot 206 1.4 HDI (diesel)	11.630€	4,3 l	113
Renault Clio 1.5 DCI (diesel)	11.700€	4,3 l	113
Smart Fortwo CDI (diesel)	10.150€	3,4 l	90
Volkswagen Lupo 1.2 TDI (diesel)	14.490€	3,0 l	81

La fiche technique

Longueur	4 m 45
Largeur	1 m 73
Hauteur	1 m 49
Empattement	2 m 70
Poids	1.300 kg
Coffre	408 dm ³
Pneus	195/55 R16
Réservoir	45 l
Moteurs	4 cyl. en ligne atmo + aimant permanent synchrone
Cylindrée	1.497 cm ³
Puissance	77 ch à 5.000 tr/min + 68 ch à 1.200 tr/min
Couple	115 Nm à 4.000 tr/min + 400 Nm à 0-1.200 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	75 x 84,7 mm

A l'arrêt

⊙⊙⊙⊙
L'esthétique, ce n'est pas tout, mais une voiture laide se vend mal (la Renault Vel Satis en est un exemple). Il n'y a pas photo si l'on compare la nouvelle Prius à l'ancienne : celle-ci en impose, tout en restant sobre. Si l'on soulève le capot, on aperçoit, côte à côte, le classique moteur 1.5 à essence et le moteur électrique. A bord, un intéressant écran *contrôle énergie* tiendra la famille occupée tout au long du voyage...

Sur la route

⊙⊙⊙⊙
Car si l'on n'entend rien (ou si peu) et que l'on ne ressent quasi aucun choc de transition, le moteur thermique et le moteur électrique s'entendent comme larrons en foire, travaillant tantôt seuls, tantôt de concert. Sur le terrain, les accélérations sont très correctes, seule la vitesse de pointe n'est plus tout à fait dans les normes actuelles. ABS, EBD et surassistance en cas de freinage d'urgence sont présents, ainsi que l'antipatinage : plus à titre de précaution que par nécessité car on est naturellement amené à rouler relax.

Porte-monnaie

⊙⊙⊙⊙
Bien sûr, 27.000€, cela reste une somme mais, à bien y réfléchir, la proposition est plus intéressante que pour Prius I. D'abord, on dispose ici d'une belle 5 portes, à mi-chemin entre le break et le monovolume. L'auto est garantie 5 ans (et même 8 en ce qui concerne le système hybride). La consommation reste très contenue. Quant à la TMC et à la taxe annuelle, on reste dans les niveaux inférieurs. Dommage que l'Etat ne fasse pas un petit effort supplémentaire à titre d'encouragement.

FURIEUSEMENT

Rouler écolo : pourquoi ?

Voici enfin venir le moment où les constructeurs vont pouvoir mettre le monde politique au pied du mur : le mythe de la voiture polluante ne tiendra plus longtemps. Les chiffres nous révèlent que 95 % des émissions de CO₂ sur la planète – responsables de l'effet de serre – sont d'origine naturelle : le sol, les mers, les végétations mais aussi les êtres vivants en produisent annuellement 150 milliards de tonnes. Les 5 % restants sont imputables à l'activité humaine : ici, ce sont les centrales thermiques, les activités domestiques et l'industrie qui se taillent la part du lion (4 %), l'ensemble des activités de transport par route, par air et par chemin de fer ne jouant un rôle qu'à concurrence de 1 %. Un tableau qui permet à tout le moins de relativiser notre culpabilité lorsque nous prenons le volant d'un véhicule. Mais surtout de nous demander "pourquoi" le monde politique est aussi peu pressé d'encourager les nouvelles technologies. Les *mesurettes* annoncées sont vraiment très peu excitantes, surtout comparées aux mesures vexatoires récurrentes telles les journées sans voitures. Il serait certainement plus efficace, si l'on veut promouvoir les autos propres, de leur déferer une autorisation permanente de circuler ! Evidemment, elles consomment moins et ne sont donc fiscalement pas très rentables. A terme, l'Etat perdrait sur tous les tableaux : moins de rentrées pour un progrès écologique finalement proche de zéro. Ceci expliquerait-il cela ?

Bruno Godaert

La marque

Troisième constructeur mondial derrière GM et Ford, Toyota peut s'enorgueillir de commercialiser un des premiers véhicules hybrides, peu polluant, utilisable au quotidien. Pour avoir une idée de ce que cela signifie en pratique, pensez que la Prius II rejette grosso modo 4 fois moins de CO₂ que le Land Cruiser 4.7 V8 de la même marque, tout en consommant 4 fois moins. Les deux exercices étant en l'espèce étroitement liés.

Le modèle

Apparue en 1997, la première Prius a fortement marqué les esprits : élue voiture de l'année au Japon, elle ne parviendra néanmoins pas à s'imposer sur nos marchés. Non pas tant par manque de confiance dans la technique utilisée qu'en raison d'un prix d'achat relativement élevé pour une voiture plutôt petite (4 m 31). Le constructeur remet le couvert en proposant cette fois une auto nettement plus imposante tout en affinant son aérodynamisme : un Cx de 0,26, c'est assez exemplaire !

Les versions

Jusqu'ici, Toyota Belgique a déjà livré 182 exemplaires du nouveau modèle. Quasi tous les mêmes, hormis la couleur et le montage éventuel d'un système de navigation, la liste des options se réduisant à ces deux postes.

L'équipement

Aide au stationnement	non disponible
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable	série
Boîte automatique	série
Climatiseur autom.	série
Cruise control	série
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	non disponible
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	400€
Projecteurs au xénon	non disponible
Rétroviseurs électriques	série
Roue de secours	galette
Siège AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques	non disponible
Contrôle de stabilité	série
Système navigation	2.500€
Télécommande (accès clef en poche)	série
Toit ouvrant	non disponible
Volant réglable haut./multifonction	série
Radio CD	série

Les chiffres

Vitesse maximale	170 km/h	Consommation sur route	4,2 l
De 0 à 100 km/h	10,9 s	Consommation mixte	4,3 l
Km départ arrêté	33 s	Prix achat	27.000€
Garantie	5 ans ou 150.000 km	Taxe circulation (8 ch)	178,60€
Consommation urbaine	5,0 l	Taxe mise en circulation	61,50€



Le bilan

Voilà une voiture hybride bien née, qui devrait convaincre un peu plus de monde si elle recevait une publicité adéquate. On pourrait commencer par en utiliser un peu plus pour le personnel politique... qui joindrait ainsi l'action à la parole. Avec sa garantie longue durée, Toyota prend en charge tous les risques liés à la technologie d'avant-garde, ce qui devrait rassurer les timorés. L'habitabilité et le confort sont corrects pour sa catégorie, tandis que le plaisir de rouler propre et à l'essence est bien réel !