



Toyota Prius ingéniosit' japonaise

"Prius" signifie avant-coureur. Et cette réputation, l'icône eco de Toyota l'a certainement prouvée. Tandis que d'autres constructeurs se moquaient de la technique hybride et de l'économie du carburant, Toyota a acquis beaucoup d'expérience et de connaissance sur ce terrain. Cet avantage, la marque ne l'a plus cédé, mais petit à petit, il y avait divers concurrents sur le marché. Par conséquent, il est temps maintenant pour une toute nouvelle Prius. Celle-là, est-elle aussi un vrai avant-coureur?

La Toyota Prius doit son image de marque verte à la propulsion soi-disante "hybride". Un moteur à essence est surtout efficace à une vitesse constante, élevée et sur longue distance. Un moteur électrique se prête précisément à parcourir des distances courtes à basse vitesse. Une voiture hybride combine les deux afin d'être le plus possible économe en carburant.

Le courant nécessaire pour le moteur électrique est produit par le moteur à essence. En outre, l'énergie qui normalement se perdrait au freinage ou à la décélération, est transformée en électricité. La Prius ne doit donc jamais être chargée sur la prise de courant.



Efficacité

Pour cette troisième génération de Prius, le principe hybride n'a pas changé, mais il s'est raffiné. La nouvelle Prius est devenue en même temps plus forte et plus économe. Cela s'accomplit en réduisant le poids, en améliorant la ligne aérodynamique et en augmentant, si possible, l'efficacité.

Et cette dernière chose en particulier est poussée loin ; ainsi, la pompe à eau est remplacée par un exemplaire électrique de sorte que celui-ci puisse être facilement arrêté quand la situation le permet. Les phares utilisent la technique LED, car cela consomme moins de courant.

Un détail mignon optionnellement, la Prius est dotée d'un panneau solaire dans le toit, avec lequel une ailette est actionnée qui souffle de l'air frais dans la voiture. De plus, l'air conditionné peut être activé avec la télécommande, de sorte que l'intérieur soit rafraîchi déjà avant de monter.



Durant la production également, le milieu est respecté le plus possible. Les accus sont achetés localement au Japon (cela économise un voyage autour du monde). La matière synthétique n'est pas sur base d'huile, mais est faite à partir de restes végétaux. En ce faisant, beaucoup de matériaux recyclés sont utilisés dans la nouvelle Prius.

Intérieur

Naturellement, une voiture aussi progressiste va de pair avec un intérieur futuriste. La voiture de test est peinte aux couleurs légères, ce qui renforce le sentiment que ceci est une belle voiture. L'espace de l'intérieur est très commune pour une voiture de cette taille et cela est un grand compliment cela signifie que toute la technique spéciale ne prend pas de place supplémentaire. Avec ses 1.120 litres, le volume du coffre à bagages est moyennement grand pour une voiture dans ce segment.



Vu le prix, l'équipement peut être qualifié de complet, dépendamment de l'exécution choisie, des fonctions, jusqu'il y a peu de temps réservées aux voitures qui coûtent le double, sont livrables.

Ici, pensez à "head-up display" (projection de l'indicateur de vitesse dans le vitre avant), "pre-crash safety" (un radar regarde ensemble avec le conducteur, avertit si des situations dangereuses se produisent et/ou freine lui-même), et contrôle croisière commandé par radar (garder distance automatiquement par rapport à la voiture de devant). Chaque Prius est pourvue d'une boîte de vitesses automatique.

Caractéristiques routières

Poussez le bouton de démarrage et apparemment rien ne se passe. Il n'y a pas de bruit de moteur, seulement un large affichage en dessous du vitre avant commence à s'animer. Dans celui-ci, l'indicateur de vitesse, l'indicateur de consommation kilométrique et un tas d'autre information sur le système hybride apparaissent. Le moteur à essence ne démarrera que quand il est nécessaire, partir, la Prius le fait en parfait silence sur le moteur électrique.



L'ordinateur détermine quand et quelle propulsion il est préférable d'utiliser. Ceci peut pourtant être influencé par trois boutons sur la console du milieu.



Que la Prius III dispose d'un moteur à essence plus puissant (98 pk / 142 Nm) que les précédents, cela se remarque clairement dans le mode "Power". Dans ce mode, la Prius réagit avidement à l'accélérateur et les performances sont excellentes.

Maintenant, le moteur électrique et le moteur à essence se complètent pour une performance maximale. La voiture se fait sentir même plus rapide et plus avide que ne le font soupçonner les chiffres dans la brochure (0-100 km/h en 10,4 secondes)!

En même temps, il est perceptible que la Prius n'est pas faite pour rouler vite. En combinaison avec les jantes 15 pouces utilisées ici, la commande est très indirecte, ce qui fait que la voiture ne se fait pas bien sentir et nécessite souvent de petites corrections de pilotage dans les virages rapides. De plus, le châssis est tellement molle que la Prius s'incline facilement dans le virage. Rouler vite peut se faire, mais ce modèle eco n'est visiblement pas conçu pour ça.



Avec un style de conduite vigoureux, en mode "power", la consommation moyenne revenait à 5,1 litre par 100 km.

Consommation

En mode eco, l'économie de carburant prime. La propulsion hybride s'y centre, la réponse à l'accélérateur est indirecte et même la climatisation utilise plus efficacement l'énergie. Dans ce mode, la Prius roule et livre des performances de façon encore méritoire.

La réaction calme à l'accélérateur et le châssis molle font en sorte que la Prius se prête à merveille à un style de conduite relaxe. Seulement sur route dégradée, les eco-pneus (15") spéciaux produisent beaucoup de bruits de roulement gênants.



Celui qui adapte son style de conduite en mode eco peut obtenir une consommation nettement plus basse que celle de 4,0 litres par 100 km, promise par Toyota. Sur un trajet avec surtout des routes secondaires, l'indicateur de vitesse indiquait 3,1 litres par 100 km, mais après un parcours montagneux, la moyenne augmentait vers 3,8 litres par 100 km.

Spécialement pour la conduite en ville, le mode "EV" est disponible. C'est là que la Prius se distingue explicitement des autres voitures hybrides, qui n'ont qu'un moteur électrique auxiliaire. La Toyota Prius est une soi-disante "full hybrid" et peut donc si voulu rouler uniquement sur moteur électrique. Avec un accu plein la Prius peut tenir jusqu'à environ 3 km avec une vitesse maximale de 50 km/h. La consommation est alors de 0,0 litres par 100 km!



Conclusion

La Toyota Prius est-elle encore toujours l'avant-coureur que ne le fait soupçonner son nom? Oui, et même plus que cela. Comme ses précurseurs, la nouvelle Prius fait un pas en avant tellement énorme que la plupart des autres voitures semblent d'un seul coup irrémédiablement vieilles.

La technique hybride s'est améliorée ce qui fait que la Prius n'est pas seulement notablement plus rapide et plus économe que le précurseur, mais devance aussi la concurrence d'un pas. Cela commence avec une technique progressiste qui rend la vie plus agréable et plus sûre. En comparaison avec d'autres voitures qui offrent les mêmes performances, la même espace intérieure et le même confort, la Prius est sensationnellement plus économe. Cela ne demande aucune concession de la part du conducteur et ne va pas aux dépens d'espace intérieure. Il n'y a qu'une description pour cela: ingéniosité japonaise! ■



Technique

Toyota Prius Solar Premium

Dimensions et poids

Longueur	446 cm
Largeur	175 cm
Hauteur	149 cm
Empattement	270 cm
Poids	1370 kg
Remorque	n.b.
Remorque avec frein	n.b.
Capacité carburant	45 l
Volume du coffre	441/1120 l



Moteur et prestations

Cylindree	1798 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	136 ch @ 5200 tr/min
Couple	142 Nm @ 4000 tr/min
Traction	voorwielen
Accélération 0-100 km/h	10,4 s.
Vitesse maxi	180 km/h
Conso mixte	4 l / 100 km
Conso urbaine	4 l / 100 km
Conso extra	3,8 l / 100 km
Emissions de CO2	92 Gr./km



Prix

Prix	31.910 €
Prix du modèle de base	23.077 €