

Nouvelle Toyota Prius

Elle restera à jamais associée à la première voiture hybride au monde. Depuis 1997, et le pari fou de Toyota, 3,5 millions d'unités et trois générations parcourent le globe. Pour ce 4e opus le constructeur japonais est reparti d'une feuille blanche. On découvre le résultat dans la région de Valence en Espagne.



Elle n'a jamais été. Elle est très sexy et ne ressemble à aucune autre, car son nom et sa robe atypique sont synonymes de voiture hybride. Au fil de ses métamorphoses, elle va s'affirmer et trouver son public. Lorsqu'on découvre cette nouvelle version, ça pique un peu les yeux... C'est une fois de plus une volonté assumée du constructeur de se démarquer. Toutefois, les traits sont un peu plus sportifs au niveau de la face avant. Les optiques effilées abritent des projecteurs leds. Le regard est alors orienté vers les anti-brouillard verticaux étirant le bouclier. La fine calandre dispose de volets automatiques afin de limiter l'apport d'air. L'arrière est plus tarabiscoté avec une ceinture de caisse remontant amplement sur les ailes et un becquet qui scinde le hayon en 2 zones vitrées. Elle affiche 1,4 t. sur la balance pour une longueur de 4,54 m. Son coffre offre 502 l. de chargement.

Dans l'habitacle, la nouvelle Prius conserve son look futuriste. Aucune indication devant le conducteur si ce n'est l'affichage tête haute parfaitement lisible. Tout est concentré au centre de la planche de bord. Dans sa partie haute, on trouve, sur divers afficheurs, des indications de vitesse, d'éco-conduite ou encore une animation des mo-

des de propulsions utilisés. Plus proche du conducteur, l'écran tactile offre la navigation et la caméra de recul. La Prius adopte désormais le Toyota Safety Sense. Radar de pré-collision, régulateur adaptatif, alerte de franchissement de ligne, lecture et affichage des panneaux de signalisation et feux de routes automatiques sont quelques exemples de sécurité active. Pour le confort, la clim auto S-Flow détecte la présence de passagers et adapte ainsi le flux d'air tandis qu'un chargeur de smartphone sans fil évitera les câbles disgracieux. L'assise est très basse et peu surprendre au premier abord.

Mais une fois installé, les montants de pare-brise fins et les contre-portes redessinées contribuent à une vision panoramique.

Pour cette nouvelle génération, le système hybride est revu et amélioré. Les batteries, placées sous la banquette, sont plus petites mais accumulent plus d'énergie que la version antérieure. Le groupe motopropulseur est toujours composé d'un bloc 1,8 litre développant 98ch et d'un moteur électrique de 72ch. La puissance cumulée recule à 122 ch (136 pour la 3e génération) mais, puisque bon nombre de composants ont été optimisés, elle est tout autant agréable en conditions de roulage, que ce soit pour les parcours soutenus ou lors des phases de relances. On notera plus d'onctuosité de la transmission lors des fortes sollicitations. Toyota annonce une consommation de 31./100 km. Lors de notre test, sur parcours mixtes et rythme soutenu, nous avons englouti environ 5 litres. Un résultat très honorable.

Son terrain de jeu reste les agglomérations. Rouler en tout électrique dans un silence total est une vraie satisfaction. Notre escapade dans l'hypercentre de Valence nous aura permis de constater que nous étions en mode électrique 75 % du temps ! On rappelle que la Prius hybride se recharge en roulant, lors des phases de freinage ou de décélération, et n'a pas besoin d'une prise de courant. De 30 400 € (Dynamique) à 33 700 € (Lounge).

Texte et photos © Thierry ANDRE

TOYOTA C-HR

C'est au salon de Genève que Toyota présente la version définitive de son concept-car du même nom. La liberté stylistique donnée aux designers permet au crossover d'aborder des lignes tendues et agressives. Il sera proposé en 122 ch. hybride, groupe motopropulseur tiré de la Prius, mais également avec un 1,2 litre turbo essence de 116 ch. Avec ses 4,35 mètres, il vise le Nissan Juke, qui peut trembler, car son succès est garanti !

