

Essai - Toyota bZ4X : Le précurseur de l'hybride passe au tout électrique

Toyota mise depuis deux décennies sur l'hybride, avec la pionnière Prius qui a ouvert la voie de l'hybride. Pourtant, elle développe en parallèle des motorisations alternatives aux carburants carbonés, en particulier l'hydrogène avec la Mirai ou le tout électrique avec ce bZ4X, premier véhicule de tourisme tout électrique de la marque alors qu'elle propose déjà le véhicule de livraison électrique Proace depuis quelques temps.



- Deux moteurs électriques asynchrones
 - 160 kW (218 ch)
 - 337 Nm
 - Boîte de vitesses à rapport unique
 - Vitesse maxi : 160 km/h
 - 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
 - Poids : 2'140 kg
 - Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'860 x 1'600
 - Conso. mesurée : 21.9 kWh/100km
 - Emissions de CO₂ : 0 g/km (A)
 - dès CHF 47'900.-, mod. essayé: CHF 62'300.-
-

Cette Toyota bZ4X se positionne comme un SUV 4x4 du segment moyen supérieur et concurrence directement la référence des ventes, la Tesla Model Y, et les désormais nombreuses alternatives : Audi Q4 e-tron, BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Nissan Ariya que nous aurons bientôt à l'essai, VW ID.5 pour ne citer qu'eux.

Le bZ4X a été développé en collaboration avec Subaru qui propose le véhicule jumeau Solterra dont nous vous avons présenté l'essai complet au début de l'année. Ce n'est pas la première fois que les deux marques japonaises collaborent : la Toyota GR86 (anciennement GT86) et la Subaru BRZ en sont l'exemple le plus connu sous nos latitudes.



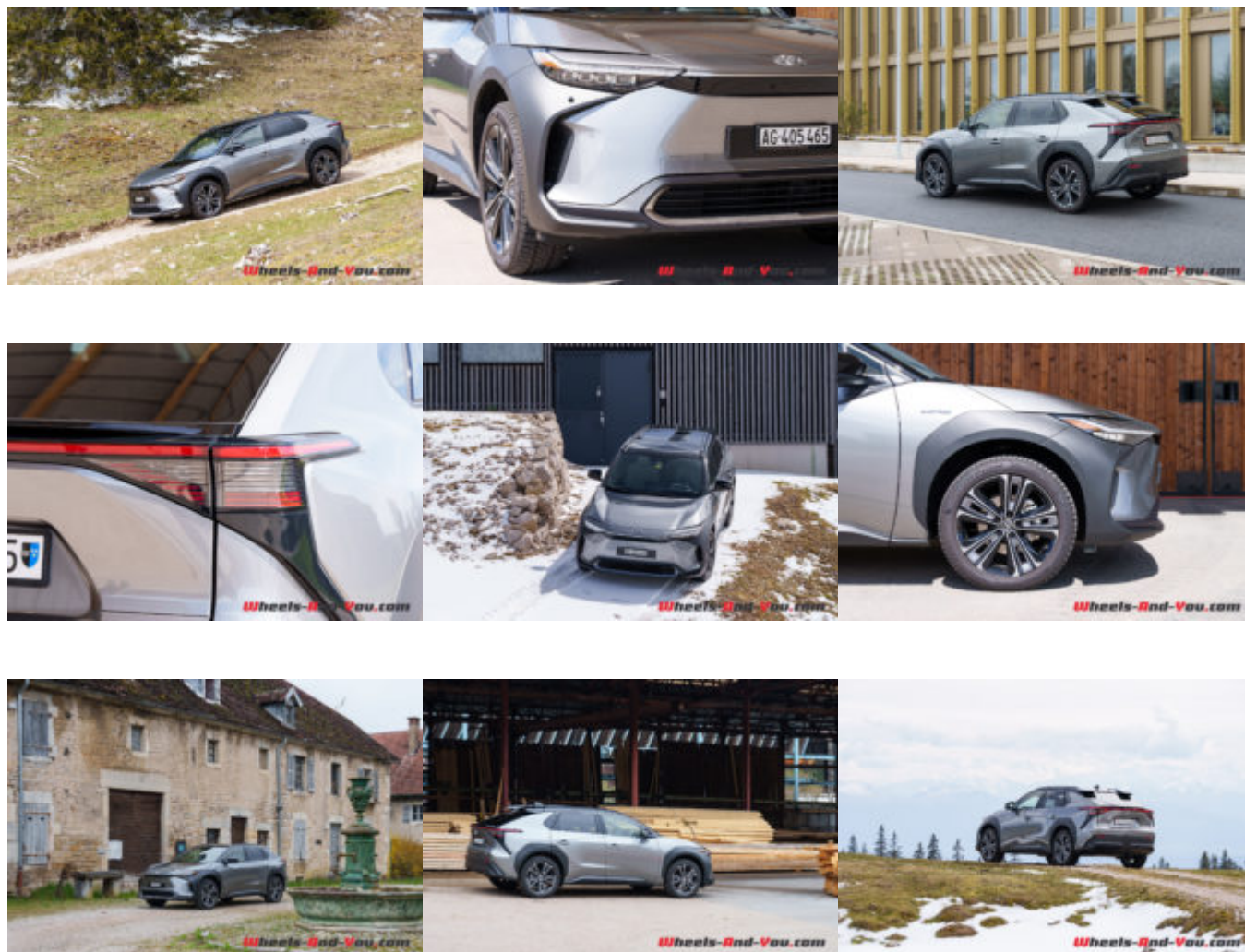
A l'extérieur

C'est par son design extérieur que le bZ4X diffère (un peu) de sa sœur Solterra. Les dimensions sont rigoureusement identiques mais certains traits de style ont été adaptés d'une marque à l'autre. Ainsi par exemple, la face avant du Toyota présente un regard plus bridé, avec des optiques fines et étirées, alors que celles de la Solterra sont plus massives. La proue est ainsi plus épurée et paraît encore plus verticale que sur la Subaru.

Idem à l'arrière : alors que la Solterra présente des feux intégrant deux barres de LED superposées, le bZ4X se contente d'une seule. Même les jantes sont du même dessin même si celles de la Toyota sont partiellement peintes, ce qui change un peu leur aspect.

La garde au sol est plutôt importante comparée à la concurrence et les passages de roue en plastique renforcent les capacités « tout chemin ». Personnellement, je

trouve le look du Subaru un peu plus baroudeur que son homologue bZ4X. Mais cela reste du détail tant les deux véhicules se ressemblent globalement.



A l'intérieur

Une fois installé dans le siège conducteur, je découvre un intérieur rigoureusement identique à celui de la cousine Subaru. Même planche de bord, même matériaux, même info-divertissement et donc malheureusement même défauts ergonomiques aussi.

Le style est certes moderne et dégage un sentiment d'espace mais certains choix ergonomiques sont à mes yeux discutables, voire agaçants parfois. Ainsi, le petit écran situé derrière le volant, juste sous le pare-brise, m'empêche de trouver une position de conduite optimale, m'obligeant à beaucoup baisser le volant pour ne pas le masquer les informations de conduites affichées.

Il n'y a pas non plus de véritable « One Pedal » qui permet de ralentir jusqu'à l'arrêt complet sans toucher la pédale de frein. Le bZ4X propose une « S-Pedal »

qui augmente le frein moteur pour recharger les batteries lorsque le véhicule décélère. Mais le système n'est pas disponible lorsque la batterie est complètement chargée. Il faut donc alterner entre conduite normale sans régénération et conduite avec régénération après chaque recharge. Toyota et Subaru expliquent que c'est pour éviter une surcharge de la batterie ; pourtant, tous leurs concurrents compensent avec le freinage autonome du véhicule lorsque la batterie est complètement chargée, freinage autonome qui figure pourtant à la panoplie des assistances du bZ4X. J'en ai fait l'expérience avec 2-3 freinages intempestifs et inattendus durant mon essai...

Quant à l'écran central de l'info-divertissement, l'arborescence de ses options est tentaculaire et peu intuitive. Un exemple : pour changer la langue de l'auto, il faut le faire à quatre endroits différents : à l'écran des informations de conduite, dans les paramètres de l'info-divertissement, dans les paramètres du GPS et dans les paramètres des informations de sécurité !

Heureusement, l'habitacle offre beaucoup de place aux occupants et cela autant à l'avant qu'à l'arrière. Le coffre, avec une capacité de 452 litres, n'est par contre pas des plus généreux pour un véhicule de cette taille. C'est moins que bon nombre de modèles du segment inférieur.



Sous le capot

Le bZ4X propose deux versions : la première avec une transmission sur le seul

essieu arrière, qui développe 204 ch (150 kW) et 266 Nm. La seconde dispose de deux moteurs et donc d'une transmission intégrale, le tout développant 218 ch (160 kW) et 337 Nm. Elle est CHF 2'500.- plus chère que la première. De plus, chaque version peut être équipée d'un chargeur embarqué soit de 6.6 kW, soit de 11 kW (+ CHF 3'300.-) qui influencera largement le temps de charge sur borne à courant alternatif, ce dernier passant presque du simple au double. L'option 11 KW paraît indispensable alors que les bornes de charge triphasées sont largement la norme aujourd'hui.

Le pack de batteries dispose d'une capacité de 71.4 kWh sensée offrir une autonomie WLTP d'environ 400 km. La recharge rapide à courant continu accepte jusqu'à 150 kW, ce qui permet de recharger entre 10% et 80% en une demi-heure environ sur un super-chargeur.

Dans les faits et comme sur la Solterra, l'autonomie ne tient pas ses promesses. Malgré des températures plutôt clémentes durant mon essai, le mieux que j'ai pu réaliser était environ 240 km sur une charge complète et cela en roulant uniquement en mode Eco sur les routes vallonnées du Jura. Et complètement chargée, la voiture annonce 285 km d'autonomie. C'est près de 30% de moins que l'autonomie annoncée, soit une différence nettement plus importante que la moyenne des véhicules électriques précédemment testés par Wheels And You.



Au volant

Comme la Solterra, le bZ4X est un véhicule électrique confortable et plutôt agréable à rouler au quotidien. L'insonorisation est correcte jusqu'à env. 80 km/h, vitesse à partir de laquelle les bruits aérodynamiques commencent à se faire plus présents.

Grâce au couple des moteurs électriques intégralement disponible dès les plus bas régimes, le bZ4X déplace allègrement ses 2'140 kg. La vitesse est limitée électroniquement à 160 km/h mais les accélérations permettent de se fondre dans

le trafic tout en disposant d'une réserve pour dépasser si nécessaire. Le comportement routier, très sécurisant, est de bon niveau. En deux mots, le bZ4X « fait le job » pour un usage quotidien et, si besoin, pour sortir du bitume. Il bénéficie d'un mode qui optimise la traction lorsque on se retrouve sur des terrains à faible adhérence.

Un regret tout de même : une panoplie d'assistances et alertes diverses qui bipent à chaque instant. Vous ouvrez le coffre : bip. Vous fermez le coffre : bip. Vous regardez à gauche et à droite en arrivant à une intersection, le contrôle de vigilance fait : bip. Vous ouvrez votre porte avec une fenêtre ouverte : bip..! Je veux bien qu'on accompagne le conducteur grâce aux assistances mais là, ça va vraiment trop loin à mes yeux !





Verdict

Dans l'ensemble, je trouve que, comme la Subaru Solterra dont je vous recommande la lecture de notre essai qui complète les présentes lignes, ce bZ4X est plutôt réussi. Il propose de la place, un confort certain, des capacités pour sortir du bitume sans doute supérieures à bon nombre de concurrents. Reste que la faible autonomie déjà constatée sur sa cousine Subaru se confirme ici même si cela s'avère moins prononcé.

Avec une consommation moyenne de 21.9 kWh/100 km observée sur les 1'400 km de mon essai, ceci sans avoir emprunté d'autoroute, on est près de 4 kWh/100 km plus élevé que les 18.1 annoncés. L'autonomie théorique totale de la batterie tombe à 326 km et, dans les faits, cette autonomie ne dépasse guère 280 km puisqu'on ne peut rouler jusqu'à complètement vider la batterie. Si dans l'absolu, cela convient à l'usage d'une majorité d'utilisateurs, on est loin du seuil psychologique des 400 km, valeur décrite comme déterminante pour une majorité d'acquéreurs de voitures électriques. Et la comparaison avec la concurrence fait mal sur ce point.

A un prix de CHF 61'200.- pour notre modèle 4x4 Premium avec le petit chargeur embarqué 6.6 kW (dès CHF 47'900.- pour le modèle de base 2x4 Trend avec le même chargeur), le bZ4X joue dans la même cour que la référence Tesla Model Y et, vu l'autonomie largement en retrait, je doute que les chiffres de vente rivalisent avec les meilleurs. Toutefois, l'image de fiabilité propre à Toyota et sa clientèle bien établie devrait permettre à la marque de « transférer » une partie de la clientèle RAV4 vers le bZ4X et lui assurer un succès qui dépassera sans doute celui du modèle équivalent Subaru.



Prix et options - Toyota bZ4X "Premium" 6.6 kW OBC

Prix de base : CHF 61'200.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 1'100.-

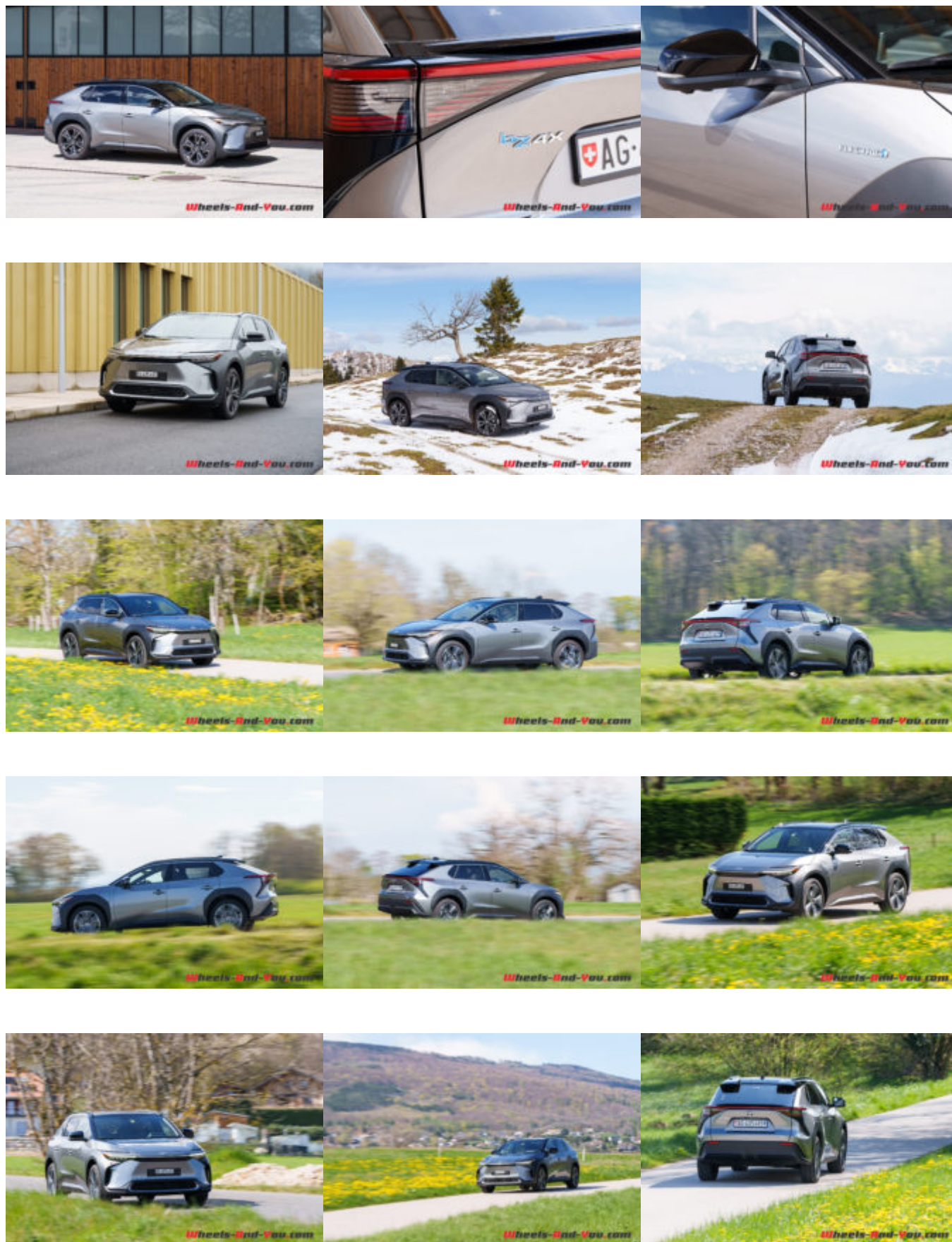
Prix TOTAL : CHF 62'300.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota bZ4X, ainsi qu'au

garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Toyota GR Supra MT : Marché de niche

Essai - Toyota Mirai : La pionnière !

Essai - Toyota GR Yaris : Touché par la grâce

Essai - Toyota GR Supra Sport 2.0 : Quand la comparaison est un peu raison...

Essai - Toyota C-HR 2.0 Hybrid : Atypique Crossover Hybride (ACH!)

Essai - Toyota Corolla Touring Sports : Un système vous manque, et tout est dépeuplé

Essai - Toyota GR Supra : Gazoo gazoo et Gaz à fond

Essai - Toyota Yaris GRMN : Pot de yaourt au Wasabi !

Essai - Toyota C-HR 1.8 HSD : L'hybride vous va si bien

Essai - Toyota Auris Touring Sports : Du volume, de l'habitabilité : ok. Mais encore ?

Essai - Toyota GT86 : Sur la neige à la Drive Academy

Premier contact - Toyota Prius Plug-In : une partie du plein dans le garage !

Essai - Toyota GT86 : Le plaisir avant tout !

Essai - Toyota Urban Cruiser : Rat des villes Et rat des champs

Essai - Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Présentation - Toyota bZ4X

Présentation - Toyota GR 86

Nouveauté - Toyota Highlander Hybrid

Nouveauté - Toyota Mirai

Nouveauté - Toyota Camry

Nouveauté - Toyota Hilux

Nouveauté – Toyota Yaris Cross

Nouveauté – Toyota GR Supra 2.0

Nouveauté – Toyota GR Yaris

Nouveauté – Toyota RAV4 Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Yaris (4ème génération)

Nouveauté – Toyota Corolla GR Sport

Nouveauté – Toyota GR Supra

Présentation – Toyota Prius

Nouveauté – Toyota Corolla Sedan

Nouveauté – Toyota Yaris GR Sport

Nouveauté – Toyota Corolla Touring Sports

Avant-première – Toyota Corolla

Avant-première – Toyota Supra

Avant-première – Toyota Camry

Présentation – Toyota RAV4

Nouveauté – Toyota Land Cruiser

Présentation – Toyota Yaris GRMN

Nouveauté – Toyota Yaris

Nouveauté – Toyota Prius Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Avensis

Présentation – Toyota Yaris Hybrid-R

Présentation – Toyota RAV4

Présentation - Toyota Auris

Nouveauté - Toyota GT86

Genève 2012 - Toyota GT 86

Nouveauté - Toyota GT 86

Genève 2011 - Toyota FT-86

