

Essai - Toyota Prius PHEV : Un repositionnement globalement réussi

Alors que Toyota continue à privilégier l'hybridation légère sur l'essentiel de ses gammes, la Prius se démarque avec une version plug-in hybride disponible uniquement en Europe. La 5^{ème} génération change de positionnement avec une puissance qui dépasse désormais alégrement les 200 ch, ce qui en fait une bonne routière désormais.



- 4 cylindres, essence, 1'987 cm³
- 223 ch à 6'000 t/min
- 208 Nm de 4'400 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique e-CVT
- Vitesse maxi : 177 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'665 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'599 x 1'782 x 1'420
- Conso. mesurée : 3.85 l/100km
- Emissions de CO₂ : 16 g/km (A)
- dès CHF 42'900.-, mod. essayé: CHF 51'400.-

C'est en 1997 que Toyota lançait la Prius première de sa lignée et innovait avec une hybridation légère destinée à réduire la consommation. Se sont ensuite succédées quatre générations : Prius II de 2004 à 2009, Prius III de 2009 à 2016, Prius IV de 2016 à 2022. La 5^{ème} génération, présentée en 2022, est disponible depuis 2023 dans notre pays.

Le succès de la 4^{ème} mouture est pour le moins mitigé, sans doute à cause d'un design très particulier mais pas seulement. Depuis une dizaine d'années, Toyota a généralisé l'hybridation à l'ensemble de ses gammes, en particulier à la Corolla qui joue sur le même segment que la Prius. Or avec un physique nettement plus avenant, la Corolla a largement cannibalisé les ventes de la Prius qui n'ont cessé de se rétracter ces dernières années. Pour relancer la Prius, Toyota la repositionne de manière assez catégorique. Par son design d'abord, qui devient enfin attirant. Par sa puissance ensuite, qui passe de 122 à 223 ch, une progression spectaculaire qui change complètement les performances de l'auto. Enfin, par le système plug-in hybride pour l'Europe où la demande pour les hybrides rechargeables est forte.

Ce repositionnement relancera-t-il le succès de la Prius. Je vous donne mon avis ci-après.



A l'extérieur

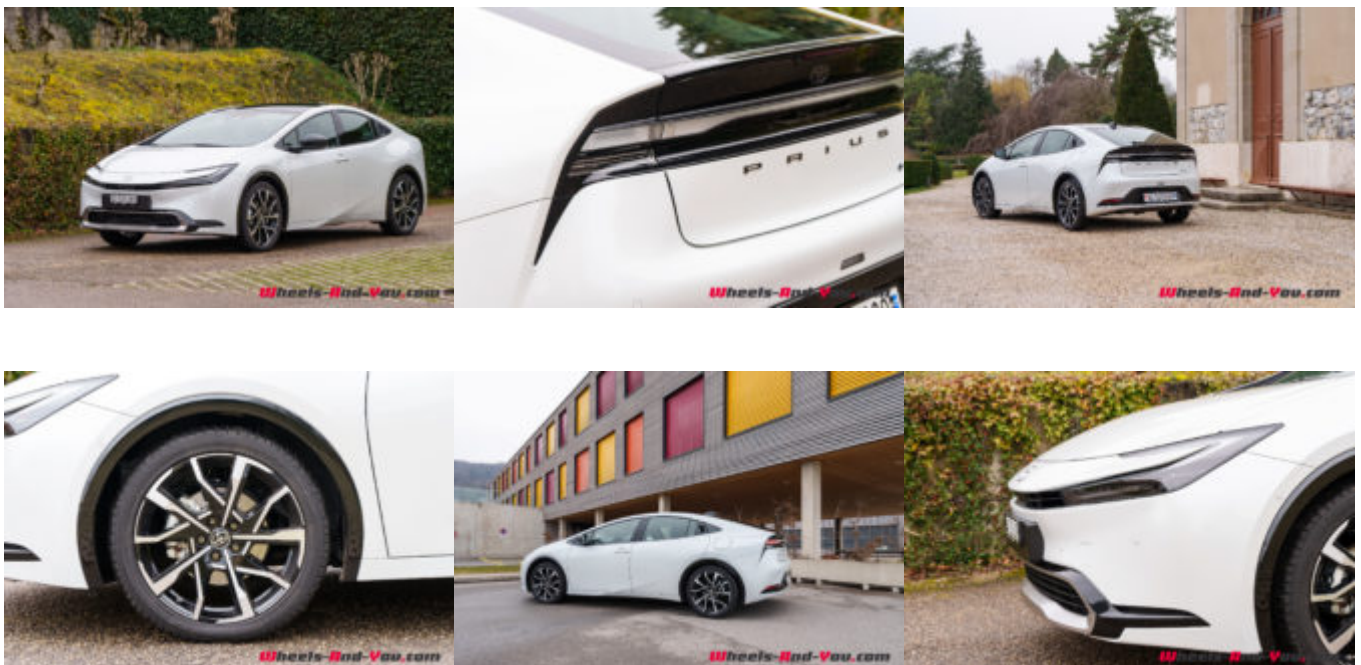
Alors que la génération précédente proposait un style peu apprécié en Europe, cette nouvelle Prius évolue du tout au tout sur ce point. Elle garde le profil monovolume typique des Prius introduit dès la version II mais adopte un design sportif et racé.

L'avant est effilé et le pare-brise particulièrement incliné, rappelant presque une

supercar malgré une largeur plutôt contenue. Le toit prolonge les montants de pare-brise et redescend jusqu'à la face arrière verticale par un hayon parfaitement intégré. Avec son regard fin et dynamique, bien campée sur des roues de 19", l'auto évoque à la fois l'élégance et la performance routière. Les poignées des portes arrière sont intégrées aux montants, donnant un air de coupé à cette nouvelle Prius. A l'arrière, les feux sont reliés entre eux par un bandeau lumineux intégral.

La version Premium de mon essai propose un toit solaire qui participe à la charge de la batterie. Avec une surface inférieure à 1 m², une journée en plein soleil recharge l'équivalent de 8 km WLTP. Ce n'est évidemment pas grand-chose mais ça a au moins le mérite d'éviter que la batterie se décharge lors d'immobilisations prolongées. Par contre, cet équipement n'est pas compatible avec le toit vitré Skyview disponible sur la version Style.

Avec une longueur de 4.6 m, la nouvelle Prius ne grandit que de 5 cm. Elle est toutefois 5 cm plus basse que la précédente. Malgré un empattement de 2.75 m, le rayon de braquage est excellent avec 10.6 m entre murs. Quant au poids, il affiche 1'665 kg à vide.



A l'intérieur

Ayant essayé la Toyota bZ4X il n'y a pas longtemps, je ne suis pas décontenancé par l'intérieur de la Prius, la marque homogénéisant petit à petit les intérieurs de

ses gammes intermédiaires. Je retrouve ainsi un compteur disposé au-dessus du volant. Même si je n'aime guère cette configuration qui oblige à beaucoup baisser le volant pour qu'il n'obstrue pas la vision du bloc compteur, ma position de conduite est nettement moins pénalisante que dans une Peugeot 308 par exemple. Après quelques essais de réglages, je suis bien installé. Toutefois, l'inclinaison extrême des montants de pare-brise avant et arrière réduit sensiblement la visibilité 3/4 avant gauche et 3/4 arrière droite.

Malgré le pavillon de toit qui redescend, l'espace aux places arrière est plutôt généreux, avec quantité de place pour les genoux. Mesurant 1.80 m, j'ai 5 bons centimètres au-dessus de la tête. Le dossier arrière se rabat 1/3-2/3, permettant de transporter des skis tout en maintenant une place confortable pour un passager. Par contre, le design extérieur influence fortement le volume du coffre qui ne s'élève qu'à 284 litres, soit 90 litres de moins qu'une VW Golf pourtant 30 cm plus courte.

La console centrale accueille un écran tactile de 12.3" mais conserve des touches physiques pour les commandes de ventilation et des sièges chauffants/ventilés, bien plus ergonomiques que le tout digital. Evidemment, la Prius intègre toute la batterie d'assistances qui s'avèrent particulièrement intrusives à l'usage. La détection des panneaux de signalisation par exemple émet une sonnerie à chaque changement, sonnerie impossible à neutraliser sans désactiver complètement cette détection ; ainsi, il me faut choisir entre me passer de cette détection ou être en permanence importuné par une voiture qui sonne constamment. De plus, il faut redésactiver cette détection manuellement après chaque arrêt du véhicule, c'est véritablement énervant. Idem pour l'assistance du maintien de ligne ou le guidage vocale du GPS alors que la désactivation du radar arrière demeure constante même après l'arrêt complet du véhicule. Inexplicable.

Le rétroviseur central est électronique mais peut être désactivé pour une utilisation à miroir classique bien plus agréable et précise.





Sous le capot

Je l'ai dit en introduction, c'est là que la Prius évolue véritablement. Le moteur thermique demeure un 2 litres à 4 cylindres et 16 soupapes (1'987 cm³). Il développe désormais 152 ch (112 kW) à 6'000 t/min pour un couple de 190 Nm haut perché entre 4'400 et 5'200 t/min. Il est secondé par un moteur électrique synchrone à aimants permanents dont la puissance atteint désormais 120 kW (163 ch) et 208 Nm. On est loin des 24 petits chevaux de la génération précédente. Toutefois, la puissance cumulée plafonne à 223 ch (164 kW), ce qui n'est pas un mal car même ainsi, la motricité du train avant affiche vite ses limites, même sur chaussée sèche.

La Prius embarque une batterie de 13.6 kWh bruts et un chargeur 3.3 kWh qui permet une charge complète en 4 heures environ. Toyota annonce une autonomie tout électrique jusqu'à 86 km en ville ; j'ai personnellement réalisé 57 km sur les routes vallonnées des flancs du Jura.

Comme sur les précédentes versions, la puissance est transmise au train avant par une transmission à variation continue e-CVT dont l'agrément est discutable. Il y a trois modes de conduite Eco, Normal et Sport auxquels s'ajoute un mode personnalisé. Il y également deux boutons sensés permettre de rouler soit en tout électrique (EV), soit en hybride (HV), soit un mix des deux (position Auto). Mais durant mon essai, aucun ne m'a permis de complètement restreindre l'utilisation à un seul mode de propulsion : en tout électrique par exemple, le moteur

thermique se met en marche le matin pour chauffer l'habitacle. Et alors que je voudrais favoriser le mode thermique sur l'autoroute où la propulsion électrique n'est pas la plus rationnelle, la sélection du mode HV ne permet pas de conserver la charge batterie pour plus tard, le moteur électrique secondant le thermique à tout moment.

Malgré tout, la consommation demeure restreinte. En effectuant des allers-retours en station durant les vacances de février, soit entre 220 et 240 km par jour avec 1'000 à 1'200 mètres de dénivelé positif, j'ai mesuré une moyenne de 4.08 l/100 km en rechargeant la batterie chaque soir. Sur un plein où je n'ai roulé que localement en rechargeant régulièrement la batterie en fin de journée, la consommation mesurée s'est abaissée à 2.76 l/100 km. Ainsi, sur l'ensemble des 1'970 km de mon essai, la moyenne s'élève à 3.85 l/100 km. Les 40 litres du réservoir offrent ainsi une autonomie de presque 1'000 km.



Au volant

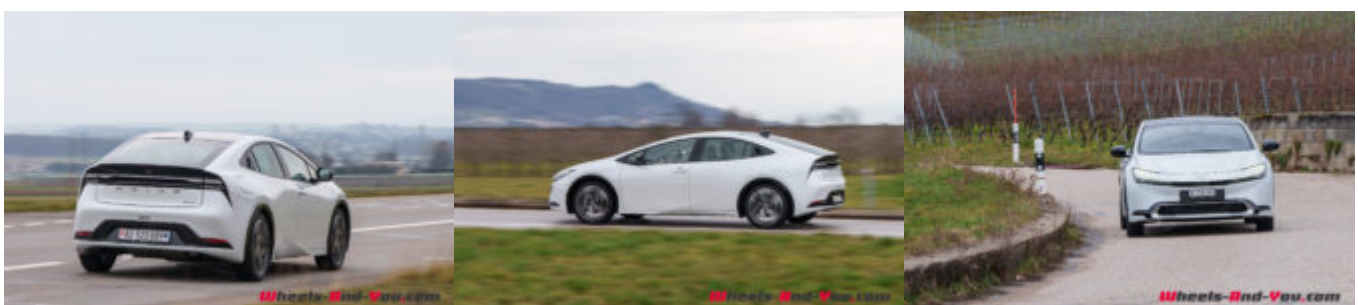
Confirmation dès les premiers kilomètres, Toyota est passé maître dans la gestion de la transmission e-CVT. Impossible de percevoir les transitions thermique-électrique quel que soit le régime ou le mode de conduite. Seul le bruit du moteur thermique ou l'infographie des flux d'énergie disponible autant sur l'écran compteurs que sur l'affichage central, me renseigne sur la situation.

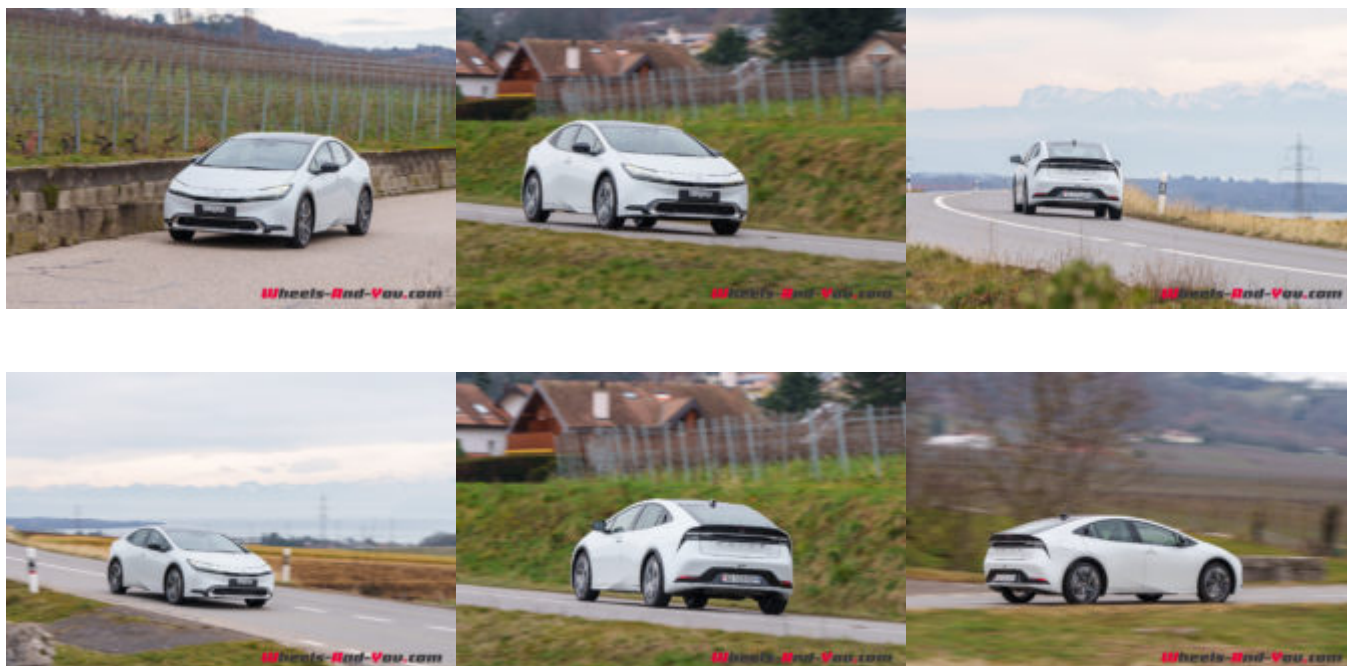
Si la transmission e-CVT est adaptée à une conduite tranquille en ville par

exemple, je ne l'apprécie guère sur route car la moindre sollicitation de l'accélérateur provoque une montée en régime du moteur thermique qui mouline dans les tours sans commune mesure avec une boîte automatique traditionnelle. Ici, l'adjonction d'un moteur électrique limite le phénomène, ce qui rend la Prius 5^{ème} du nom nettement plus agréable que ses précédentes versions. Il n'en reste pas moins que le phénomène demeure sensible et toujours aussi désagréable, ce d'autant que le son du moteur n'est vraiment pas grisant. Reste que malgré cette sensation de patinage constant, la Prius accélère désormais comme une GTi, avec un 0 à 100 km/h abattu en 6.8 seconde mais surtout des reprises étonnamment véloces. De quoi tenir des moyennes d'excellente rouleuse. Quel changement par rapport aux générations précédentes !

Deuxième constatation, l'insonorisation n'est pas la meilleure, loin s'en faut. Le bruit du moteur thermique est très présent dans l'habitacle, comme les bruits de roulement et les bruits aérodynamiques. C'est un peu déroutant sur un véhicule si récent et dont le positionnement se veut moyen supérieur. Par contre, le confort de suspension est de bon niveau.

Le comportement de la Prius n'a rien de sportif malgré la puissance disponible. Le train avant peine à transmettre le couple au sol et l'antipatinage intervient tôt, même sur chaussée sèche. Mais grâce aux reprises d'excellent niveau, en conduite souple et coulée, on peut réaliser d'excellentes moyennes, mêmes sur routes de montagne.



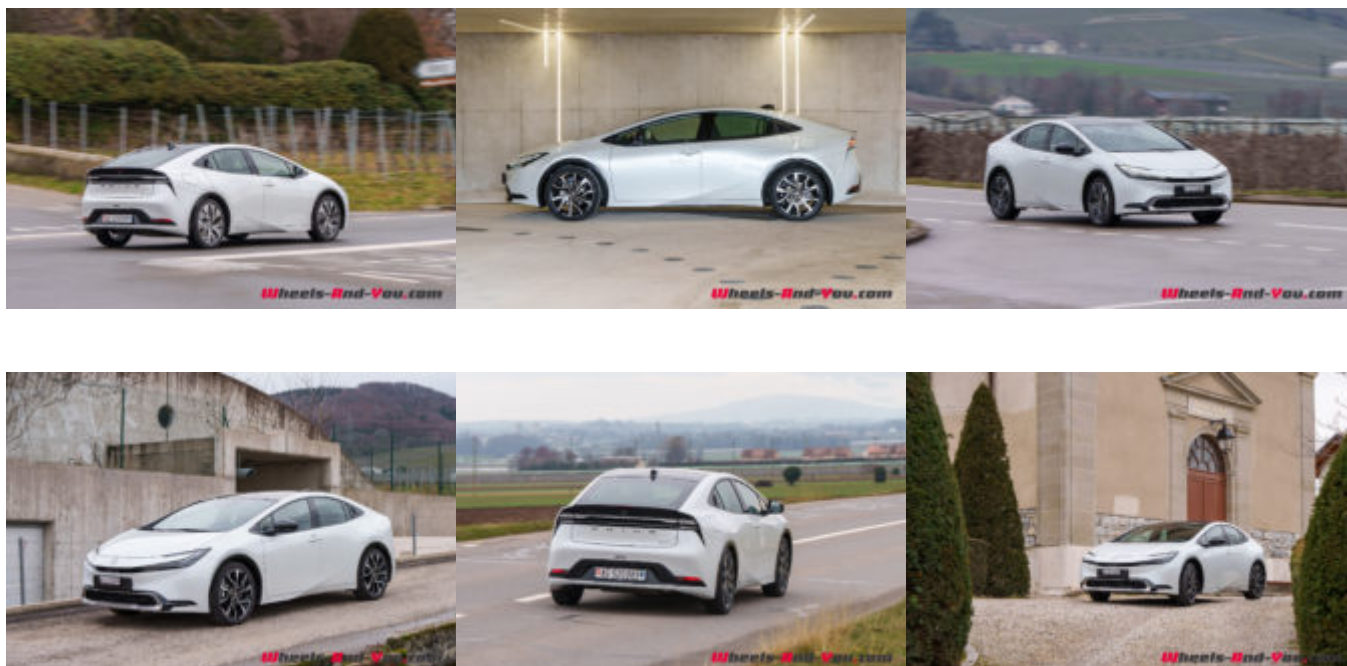


Verdict

Cette nouvelle Toyota Prius s'avère être un véhicule abouti qui permet de rouler en tout électrique pour les trajets du quotidien tout en offrant une autonomie importante pour de plus grands trajets en conservant une consommation limitée. Son nouveau style - enfin plaisant - et son équipement plug-in hybride pour l'Europe la repositionnent comme une véritable alternative au sein du segment moyen. Elle quitte ainsi le positionnement de niche qui était le sien pour s'adresser à un plus large public de potentiels acheteurs.

Ce d'autant qu'avec un tarif démarrant à CHF 42'900.- pour le niveau d'équipement Trend, elle n'est pas mal placée. Pour la version Premium de mon essai, le prix se place à CHF 49'900.-, soit CHF 1'090.- de moins qu'un Tesla Model 3 à 2 roues motrices avec batterie grande autonomie (629 km), sa concurrente électrique la plus vendue du segment. Gageons que son succès saura dépasser celui des générations précédentes.





Prix et options - Toyota Prius PHEV "Premium"

Prix de base : CHF 49'900.-

Peinture "Platinum Pearl White" : CHF 1'400.-

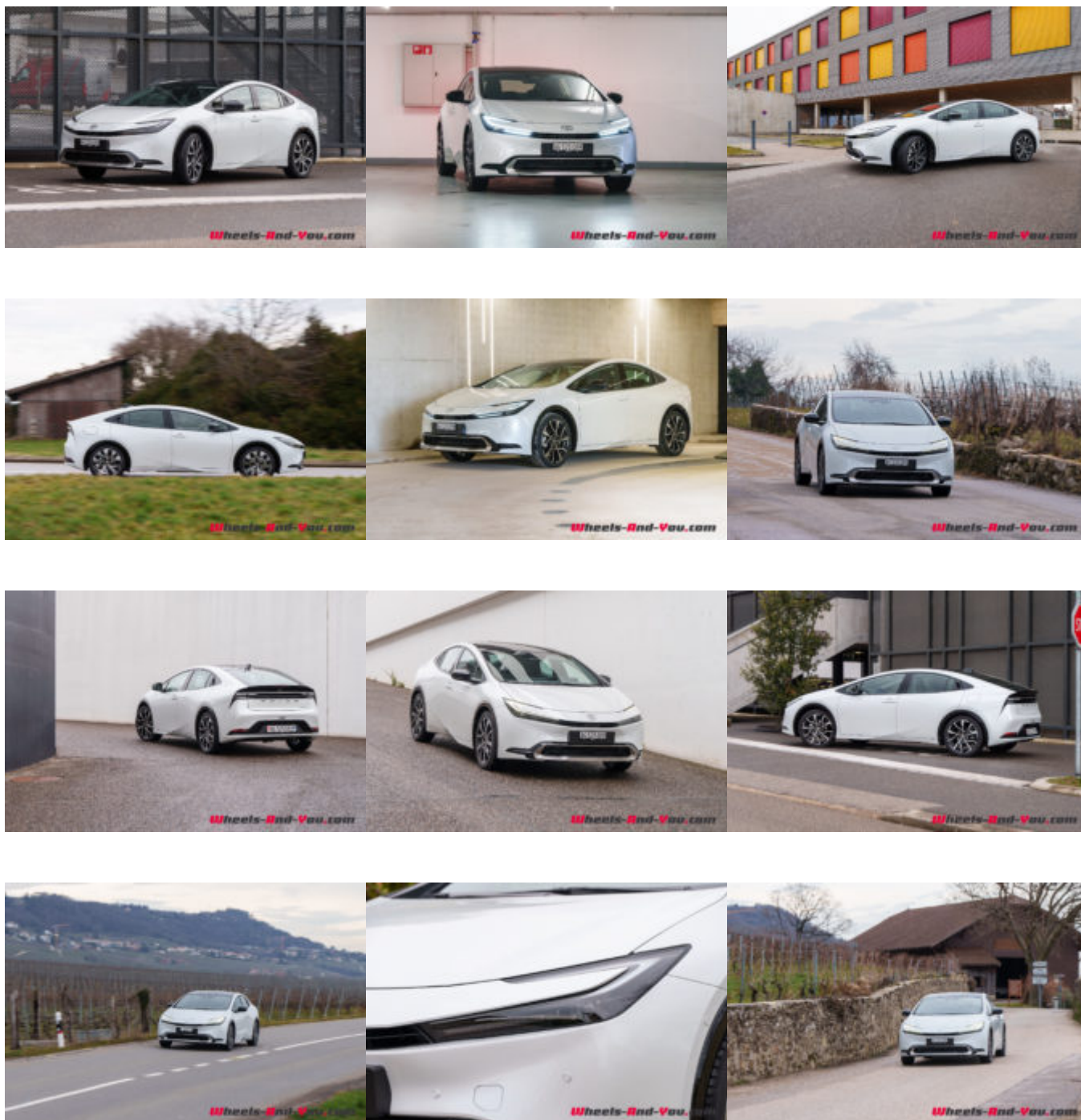
Tapis textiles AV et AR : CHF 100.-

Prix TOTAL : CHF 51'400.-



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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota Prius PHEV, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Toyota Corolla Cross 2.0 VVT-i Hybrid : Une Corolla sauce SUV

Essai - Toyota GR86 : Rare militante du plaisir de conduite

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

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 GR Yaris

Nouveauté - Toyota Prius Plug-in Hybrid

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

