

TOYOTA PRIUS II HYBRIDE

DEPUIS LE LANCEMENT DE LA TOYOTA PRIUS II EN 2004, LE PRIX DU BARIL A TRIPLÉ. ALORS, FORCÉMENT LA CURIOSITÉ DEVIENT COMMUNICATIVE ET LE PRIX MOINS DISSUASIF.

La Prius n'est pas seulement hybride par sa motorisation, elle l'est un peu aussi par son positionnement.

Avec 4,45 m, elle est nettement plus grande qu'une moyenne (comme l'Auris qui a remplacé la Corolla), mais n'a pas la stature d'une moyenne supérieure comme l'Avenis (4,63 m). En revanche, à l'intérieur, elle montre une habitabilité surprenante et un très bon niveau d'équipement, même si la présentation reste sobre. Esthétiquement, il n'y a pas de quoi tomber à la renverse, mais le fan de Prius n'en a cure. L'œil rivé sur le savant graphique de consommation qui s'affiche sur l'écran, il optimise !

77 CH THERMIQUES ET 68 CH ÉLECTRIQUES

La Prius est en effet intégralement conçue dans cet objectif d'optimisation de la consommation et des émissions polluantes. Et tant la consommation mixte normalisée (4,3 litres) que le taux de CO₂ (104 g) tendent à prouver que l'objectif est atteint. Dans le système Hybrid Synergy Drive de Toyota, le moteur électrique est suffisamment efficace (68 ch et 40 mkg de couple, le tout à 1200 tr) pour assurer l'essentiel de l'effort au démarrage. Le moteur à essence 1.5 de 77 ch ne prend le relais que pour accompagner ce démarrage et, ensuite, poursuivre l'accélération. On évite donc au moteur thermique la phase de "décollage"



en profitant du couple beaucoup plus favorable de la propulsion électrique. Et l'on utilise le thermique sur un véhicule déjà en mouvement, ce qui permet de mieux exploiter la transmission à variation continue.

NE CONSOMME RIEN À L'ARRÊT

Mais dans une Prius, il n'y a pas d'apport énergétique extérieur autre que le carburant que l'on met dans le réservoir. Comme il n'y a pas non plus de miracle, c'est par l'exploitation combinée et optimisée du moteur thermique et du moteur électrique, et par la récupération d'énergie au freinage que se réalise le bonus sur la consommation. En zone urbaine, où la circulation s'effectue souvent en accordéon, la récupération d'énergie lors des ralentissements est importante. La Prius, qui de plus ne consomme rien à l'arrêt, prend alors un net avantage.

MOINS CONVAINCANTE SUR ROUTE

Toutefois, une Prius, ce n'est pas le mouvement perpétuel et, sur route, l'électricité ne se fabrique pas gratuitement, même si l'inverseur avant-arrière propose une position B qui accentue le frein moteur et la récupération d'énergie dès qu'on lève le pied. Et si l'on ne fait que de la route, avec des sollicitations un peu agressives, le moteur thermique de 77 ch finit par réclamer son dû. On peut alors "banalement" friser 10 litres, alors qu'en parcouru urbain, on descend parfois

jusqu'à 5 litres. L'appréciation variera donc fortement selon l'usage professionnel de chacun. Lors de notre essai (principalement sur départementale et autoroute), notre moyenne s'est établie à 8,0 l, mais avec une amplitude d'un bon litre selon les conducteurs. L'un des secrets de la Prius, c'est aussi qu'elle peut inciter naturellement à adopter une conduite coulée. En plus de l'énergie, on récupère alors aussi... des points.

IDÉALEMENT ADAPTÉE AUX BOUCHONS URBAINS

Si l'on s'en tient à notre moyenne de 8 litres pour du SP95 à 1,35 euro le litre, le budget carburant atteint 10,80 euros aux 100 km et sans récupération de 80% de la TVA comme pour du gazole ou de l'E85. Pas très enthousiasmant. En revanche, si l'on est dans un usage de 15.000 km de bouchons annuels et que l'on adopte la philosophie "qui va avec", la consommation de la Prius peut tomber facilement à 5,5 l, soit 7,40 euros aux 100 km, alors que l'avantage de l'exonération de TVS restera le même, mais le prix aussi. ■

EN CHIFFRES...

MODELE	PRIUS II HYBRIDE
PERF. MOTEUR	113 ch-15,6 mkg (+ 68 ch-40 mkg)
CONSO. MOYENNE ESSAI	8
CO ₂ /TVS	104 g/0 euro pendant 2 ans
PRIX TTC	25.550 euros (Linea Sol)