



TCS Test de voiture **Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium**

La voiture hybride **dans le vent**

Du statut de pionnière, la Toyota Prius IV est passée à celui d'hybride foncièrement aboutie. Rien d'ébouriffant au demeurant mais un art consommé du perfectionnement qui la rend hyper frugale. Le tout à prix modique.



♥ 4 cylindres 1,8 l essence + moteur électrique, 122 ch 📦 4,6 l/100 km (test), étiquetteEnergie A
∞ Autonomie: 934 km 📦 Poids: 1505 kg (modèle testé) ⚡ 10,7 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 36 900 fr.

Mai 2016

**TECHNIQUE**

+ Faible consommation et autonomie
Bloc hybride efficace et harmonieux
Train de roulement équilibré
Habitacle spacieux et design
Appréciable confort de marche
Équipement de série très complet
Agencement et niveau de finition

- Contours carrosserie peu discernables (assistances à la conduite nécessaires)
Performances relativement modestes
Modularité du coffre basique
Surabondance d'informations de bord et systèmes complexes
Charge utile limitée à 285 kg

Sur le papier, ce quatrième opus de la Toyota Prius n'a rien d'ébahissant. Mais si le principe de la motorisation hybride en série-parallèle demeure le même, la ligne de ceinture cunéiforme atypique de cette icône des propulsions alternatives fournit un premier indice sur son potentiel. Reste que les innovations se cachent dans les détails. A commencer par une consommation plus frugale que jamais. De surcroît, la Prius IV repose sur la nouvelle plateforme mondiale de Toyota et s'allonge de 6 cm au passage. On mentionnera aussi certaines innovations,



Modernisme Une planche de bord sans fioritures et deux modules d'informations en position centrale.

APERÇU TECHNIQUE**VOITURE D'ESSAI**

Toyota Prius 1.8 Sol Premium: 5 portes, 5 places; 36 900 fr. (véhicule testé: 41 170 fr.)

Gamme: 1.8 Sol, 122 ch (34 500 fr.) à 1.8 Sol Premium, 122 ch, (36 900 fr.)

Options: peinture métallisée (750 fr.), sellerie cuir (2100 fr.), capteurs et système de parking automatisé (1300 fr.), toit ouvrant électrique (590 fr.), pack écrans fixés aux sièges arrière (1750 fr.)
Garantie: 3 ans d'usine, 5 ans sur le système hybride, 3 ans d'assistance; garantie anti-rouille: 12 ans (sous conditions)

Importateur: Toyota AG, 5745 Safenwil, www.toyota.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Motorisation: 4 cylindres, 1,8 l essence, 98 ch + électrique 72 ch, puissance combinée 122 ch; train épicycloïdal, traction avant. Poids: 1505 kg (véhicule testé), total admissible 1790 kg, charge tractable 725 kg

Dégaine alternative
Formes complexes et phares étirés sur le capot: la Prius exhale la différence.

telle la batterie nickel-hydrure métal plus compacte prenant place sous la banquette et n'empiétant plus sur le volume du coffre. Autre fait notable, la Prius accomplit des progrès manifestes en termes de confort.

Quel agencement

La découverte de l'habitacle, procédant davantage du musée d'art moderne que du sérieux Toyota, produit également son effet. Très spacieux, le compartiment avant séduit autant par le dépouillement de la planche de bord que le garnissage blanc utilisé avec prodigalité. A l'instrumentation abritée dans un module en position centrale répond une console médiane logeant l'installation d'infodivertissement. Proéminente et laquée façon noir piano, cette dernière achève de donner le ton. Les passagers avant reposent dans de seyants fau-



TCS Test de voiture

Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium

Poupe audacieuse
Des feux arrière tout en arêtes et des lignes tendues.



MARC-OLIVIER HERREN

ESSAYEUR

Bluffante de sobriété, cette Prius surprend agréablement par son confort de marche et la qualité inédite de son châssis. Une voiture raisonnable, désormais bien balancée.



teuils cuir (option), blancs évidemment. Une ambiance plus Lexus que Toyota. Les passagers arrière ne sont pas en reste. Tout aussi moelleuse, la banquette blanche - c'est obligé - procure un espace aux jambes que ne renierait pas une voiture de catégorie supérieure. Et malgré le pavillon plongeant, la garde au toit est décente. De belle capacité, le coffre présente une architecture plus torturée mais est aisément accessible, notamment grâce au monumental hayon bien assisté. C'est moins brillant côté modularité. Pas de mécanisme de rabattement à distance de la banquette, tandis qu'une marche obère le plancher.

Retour à la normale sous le capot, du moins a priori: l'ensemble blocs essence 1,8 l et électrique délivre une puissance combinée de 122 ch. Pas faramineux, surtout que les accélérations n'ont rien de foudroyant. Il n'empêche que les adeptes de la Prius remarqueront vite que ces deux groupes œuvrent plus que jamais en parfaite harmonie. Les transitions entre modes électriques et thermiques interviennent presque imperceptiblement. De plus, les reprises sont consistantes et, si l'effet de patinage de la boîte à variation continue subsiste, les

hurlements à l'accélération ont nettement gagné en discrétion. On apprécie aussi la possibilité de démarrer au moteur électrique dans le trafic urbain et d'utiliser fréquemment ce mode, certes assez instable. L'effet se ressent à la pompe. La Prius IV se montre très sobre envers les conducteurs ayant le pied léger, comme le prouve la belle moyenne du test: 4,6 l/100 km.

Cette hybride n'a jamais défrayé la chronique en matière de comportement. Et bien cela change sur cette quatrième mouture qui étrenne un essieu arrière à double triangle. Sans décrocher l'étiquette de voiture plaisir, la Prius plaît par la stabilité de son train de roulement.

Ainsi parée, elle enroule les virages sans manifester le moindre mouvement de caisse. Et puis la direction électrique a gagné en consistance et en précision. Pas encore enthousiasmant mais hautement sécurisant. Un penchant qui se marie fort bien avec un confort de marche, lui aussi en regain de forme. Seuls les pneus taille basse au roulage graveleux de cette version Sol Premium détonent. Cette déclinaison ploie d'ailleurs sous les équipements. Dotée d'un régulateur adaptatif, d'une alerte d'angle mort ou encore d'un détecteur de piétons, la Prius IV est technologiquement à la page. A l'instar de l'affichage tête haute qui soulage de la profusion d'informations issues de la planche de bord.



On centralise Outre ces deux modules, le conducteur dispose d'un affichage tête haute.



Commande de boîte De type joystick, elle se manipule du bout des doigts. Pratique.



TCS Test de voiture

Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium



La vidéo du test

EXCLUSIVITÉ TCS			TCS MoBe: Herbert Meier			
ÉVALUATION DYNAMIQUE			FRAIS D'EXPLOITATION			
Accélération (0-100 km/h):	10,7 s		km/an	ct./km	fr./mois	
Elasticité:				fixes	variables	
60-100 km/h (mode D)	6,0 s		15 000	64	542.- 262.-	
80-120 km/h (mode D)	7,4 s		30 000	43	542.- 524.-	
Diamètre de braquage:	11,6 m		Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.			
Freinage (100-0 km/h):	39,1 m		(OFS, agences Toyota: 100 à 180 fr.)			
Insonorisation:			CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI			
60 km/h: 60 dB (A)			(UE 80/1268)			
120 km/h: 71 dB (A)			urbain	interurbain	mixte	
COÛTS DES SERVICES			TCS	2,6	3,9	3,5
Maintenance gratuite 6 ans/60 000 km.			Usine	3,3	3,3	3,3
Entretien (km/mois) heures coûts (fr.) ¹			Emissions de CO ₂ : 80 g/km			
15 000/12	1,2	270.-	Moyenne suisse de CO ₂ : 139 g/km			
30 000/24	2,0	501.-	EtiquetteEnergie (A-G): A			
Entretien sur 180 000 km:			CONSOMMATION DU TEST			
15 000 km/an	14,3	4170.-	4,6 l/100 km	autonomie 934 km		
			réservoir: 43 litres			

¹ matériel inclus

Tableau comparatif

La Toyota Prius à propulsion hybride est un cas unique. Elle démontre qu'une voiture à essence est capable de consommations très basses.



	Toyota Prius 1.8 HSD Sol Premium	VW Golf 1.4 TSI DSG Highline
Prix (fr.)	36 900.-	31 200.-
Cylindrée (cm ³)	1798	1395
Puissance (kW/ch)	90/122	92/125
Couple max. (Nm/min)	163/0 (électrique)	200/1400
Consommation (l/100 km)	3,3 1 A ²	5,3 ¹ D ²
Volume du coffre min./max. (l)	501/1054 (VDA)	380/1270 (ISO)
Frais kilométrique (Fr./km) ³	0,64	0,64
Frais d'entretien ⁴	4170.-	3782.-
Test Touring	6/2016	5/2013 ⁵

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur ³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an) ⁵ VW Golf 2.0 TDI DSG Highline

CRÉDITS: Centrale éolienne Juvent, Mont-Crosin (Jura bernois). Avec l'aimable autorisation des BKW.

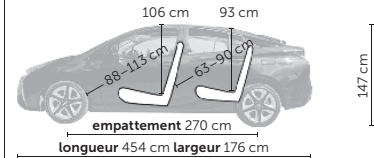


Spacieuse Tant l'espace avant que la banquette sont généreusement dimensionnés.



Perfectible Si la modularité est peu élaborée, le coffre réserve un volume utile conséquent.

TECHNIQUE



largeur intérieure: avant 149 cm, arrière 144 cm
coffre: 502-1054 litres
pneus: 215/45R17, min. 195/65R15

CARROSSERIE

Le design décalé rappelle que l'on a affaire à une voiture hybride. L'espace à bord est généreux, notamment à l'arrière. Volumineux, le coffre pêche au niveau de la modularité. Le rabattement de la banquette crée une marche dans le plancher. Mauvaise visibilité arrière.

HABITACLE

Le sentiment d'espace prévaut. L'ambiance moderne est soulignée par les matériaux clairs garnissant les contre-portes et la planche de bord. S'y ajoutent de multiples affichages et le grand écran central, au risque de faire un peu surchargé. Élégants sièges cuir (option) confortables mais au maintien lacunaire. Installation multimédia complète.

CONFORT

L'agrément de marche est d'excellent niveau. L'amortissement procède d'un bon compromis entre dynamisme et confort. De plus, le système hybride fonctionne en douceur. Seules ombres au tableau, les bruits de roulement des pneus taille basse et d'air à vitesse autoroutière.

PRIX-PRESTATIONS

Bien qu'elle dispose d'une technologie hybride, la Prius IV coûte à peine plus cher qu'une voiture standard. Quasi une affaire, surtout que l'équipement est complet dès le niveau de base. La version Sol Premium s'enrichit du système de navigation et de l'affichage tête haute.

COMPORTEMENT

Les qualités routières sont en net progrès, à l'image de la direction davantage informative, quoique manquant de ressenti en son point milieu. Châssis équilibré.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Technologie hybride parfaitement maîtrisée, notamment les transitions entre moteurs thermique et électrique. Subsiste l'effet de patinage de la boîte à variation continue. Accélération moyennes.

CONSOMMATION

Ultra sobre, la Prius permet de rester sous les 4 l/100 km en conduite défensive.

SÉCURITÉ

Les assistances à la conduite sont quasi au complet. Sans compter des phares à LED. Distance de freinage moyenne.



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	53	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	60	20
qualités pour le transport en général	60	10
visibilité circulaire	80	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	67%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	80	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	80	20
utilisation	70	20
Note	76%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	60	30
visibilité circulaire	80	10
suspension	80	10
sièges	70	10
équipement de confort de série et équipement effectif	80	10
équipement de confort en option et équipement effectif	80	20
Note	73%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	80	30
prestations de garantie	70	20
coûts des services	80	10
rapport puissance/poids	40	5
maintien de la valeur	50	20
performances	60	10
frais de consommation	90	5
Note	69%	15%

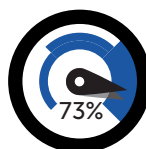
COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	80	15
plaisir de conduite	60	20
comportement routier	70	50
Note	71%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	60	20
puissance et accélération	70	10
régularité de fonctionnement	80	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	80	15
charge tractable	10	15
Note	63%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	60	10
consommation cycle TCS	100	35
consommation données d'usine	100	10
consommation effective	90	35
autonomie	100	10
Note	93%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	100	10
équipement de sécurité en option	100	30
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	40	50
Note	69%	15%

Note finale



**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1798 ccm
puissance/tours-minute	90 kW/ 5200 tr/min
puissance mesurée	90 kW
couple/tours-minute	142 Nm/3600 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	CVT
dimensions pneus de série	215/45 R17
dimensions pneus véhicule de test	215/45 R17

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	3.3 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	3.5 l/100 km
mixte TCS-P	4.1 l/100 km
effective	4.6 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	76 g/km
autonomie au TCS-P	1049 km
volume du réservoir	43 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	10.6 /10.7 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	7.4 s
freinage à 100 km/h	39.1 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.6 /11.5 m
insonorisation à 120 km/h	71 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.54 /1.76 /1.47 m
poids à vide usine	1470 kg
poids à vide mesuré	1505 kg
poids total	1790 kg
charge utile effective	285 kg
charge tractable freinée	725 kg
capacité du coffre minimum	501 litres
capacité du coffre maximum	1633 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS

la vidéo du test