

PRIUS RECHARGEABLE

FÉVRIER 2017

FR



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN





PLUG-IN
HYBRID

Plu

SOMMAIRE

PRIUS RECHARGEABLE

4 INTRODUCTION

8 SUMMUM DE LA TECHNOLOGIE VHR ET
AUTONOMIE ÉLECTRIQUE DOUBLÉE

12 ENCORE PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE

18 UNE SIGNATURE STYLISTIQUE AÉRODYNAMIQUE
UNIQUE

22 UN STYLE INTÉRIEUR IDENTITAIRE
« HIGH-TECH MAIS HUMAIN »

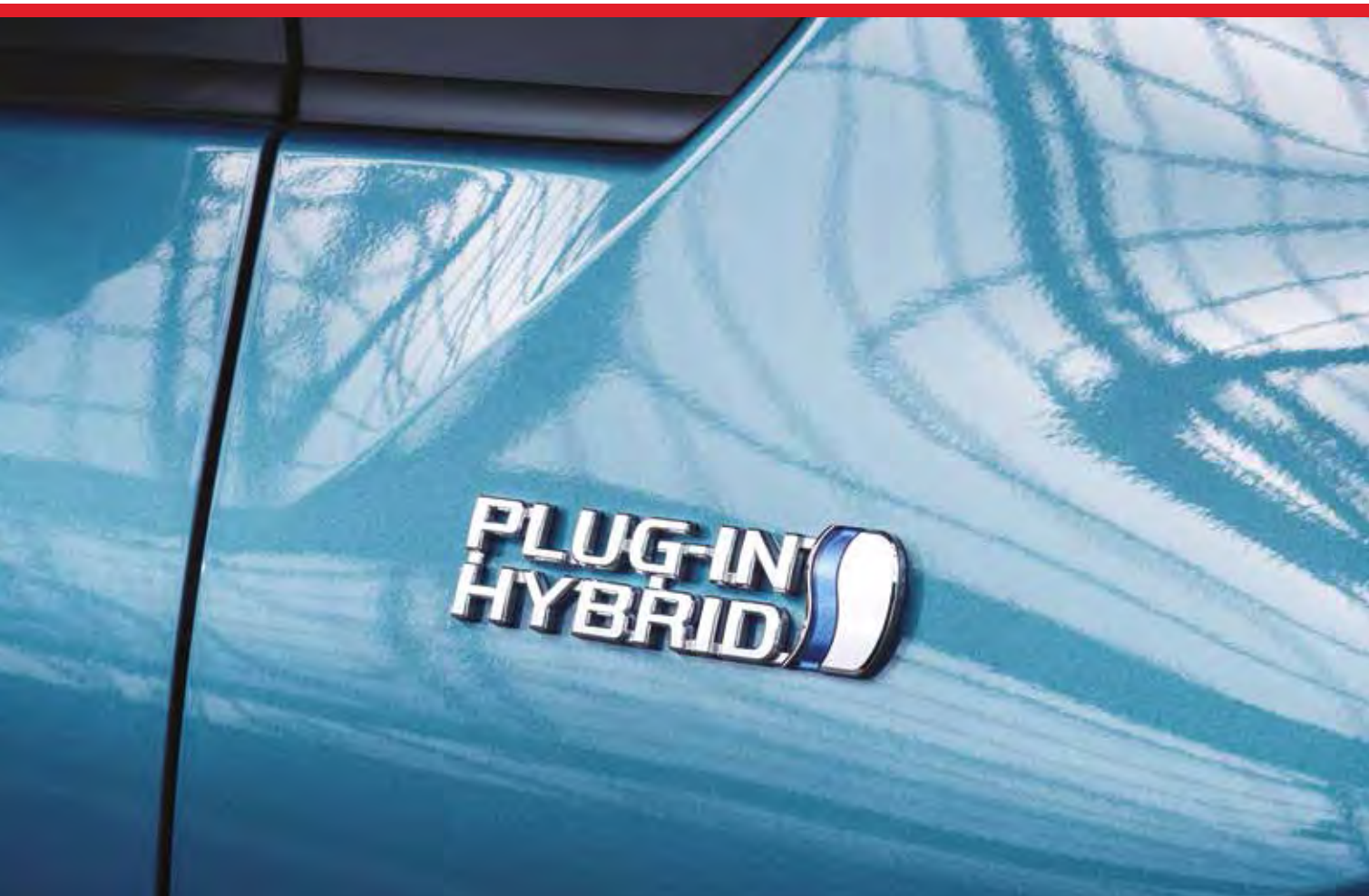
26 DES TECHNOLOGIES DE POINTE AU SERVICE
DU RENDEMENT

30 SPÉCIFICATIONS

32 BANQUE D'IMAGES

Toyota Motor Europe se réserve le droit de modifier, sans préavis, tout détail concernant les caractéristiques techniques et les équipements, qui peuvent varier selon les conditions et exigences locales. Les modèles et équipements disponibles dans votre pays peuvent différer des véhicules et des caractéristiques présentés ici : contactez votre service Relations Presse local pour connaître les éventuelles modifications. De même, les couleurs de carrosserie peuvent différer légèrement des photos illustrant cette publication.

PRIUS RECHARGEABLE INTRODUCTION



PRIUS RECHARGEABLE - INTRODUCTION

LA NOUVELLE PRIUS RECHARGEABLE reprend les atouts de la Prius Full Hybrid basée sur l'architecture TNGA (*Toyota New Global Architecture*), en y ajoutant la meilleure autonomie électrique de sa catégorie et plusieurs technologies très innovantes.

Toyota a été le premier constructeur au monde à proposer un véhicule hybride rechargeable (VHR) avec la Prius Rechargeable, commercialisée dès 2012 après cinq ans d'expérimentations en conditions réelles. En lançant aujourd'hui la seconde génération, le groupe se rapproche un peu plus de son objectif : réduire de 90 %* les émissions de CO₂ de son parc roulant d'ici à 2050 grâce aux technologies hybride, électrique et pile à combustible hydrogène.

En réponse aux commentaires des clients du modèle de première génération, la nouvelle Toyota Prius Rechargeable est bien plus qu'une évolution importante de la dernière Prius : il s'agit vraiment d'un modèle à part.

Parmi ses nombreuses avancées technologiques, elle revendique deux premières chez Toyota - un système d'entraînement à deux moteurs électriques et un réchauffeur de batterie - ainsi que deux

premières mondiales - un toit solaire qui allonge l'autonomie et une climatisation automatique à pompe à chaleur avec injection de gaz.

En multipliant par plus de deux son autonomie électrique, qui dépasse désormais les 50 km, et en portant sa vitesse maximale en mode électrique de 85 à 135 km/h, la nouvelle Prius Rechargeable marque un énorme progrès en matière de consommation, de performances routières, d'innovation et de style, tout en restant fidèle à l'objectif de Toyota : parvenir un jour à l'éco-voiture ultime.

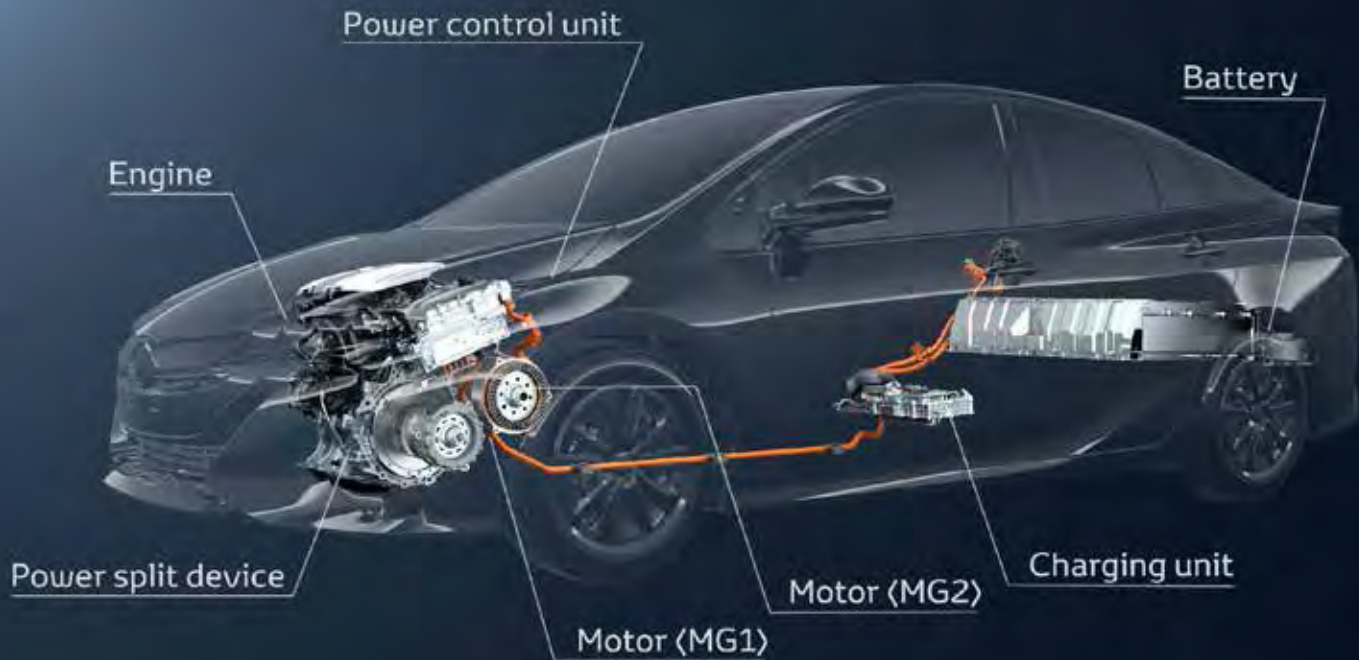
AVEC UNE AUTONOMIE ÉLECTRIQUE DE PLUS DE 50 KM ET UNE VITESSE MAXIMALE EN MODE ÉLECTRIQUE DE 135 KM/H, LA NOUVELLE PRIUS RECHARGEABLE MARQUE UN ÉNORME PROGRÈS EN MATIÈRE DE CONSOMMATION, DE PERFORMANCES, D'INNOVATION ET DE STYLE, TOUT EN RESTANT FIDÈLE À L'OBJECTIF DE TOYOTA : PARVENIR UN JOUR À L'ÉCO-VOITURE ULTIME.

* Par rapport au niveau de 2010



SUMMUM DE LA TECHNOLOGIE VHR ET AUTONOMIE ÉLECTRIQUE DOUBLÉE

- Optimisation de la batterie afin de doubler sa capacité et son autonomie électrique, soit plus de 50 km
- Deux moteurs électriques d'entraînement au profit de l'accélération et de la vitesse de pointe portée à 135 km/h
- Autonomie électrique préservée par grand froid grâce au réchauffeur de batterie et à la climatisation à pompe à chaleur avec injection de gaz
- Temps de recharge de la batterie réduit de 65 % : 2 heures seulement avec la prise Mennekes Type II Mode III



SUMMUM DE LA TECHNOLOGIE VHR ET AUTONOMIE ÉLECTRIQUE DOUBLÉE

LA NOUVELLE PRIUS RECHARGEABLE profite des perfectionnements les plus récents de la technologie Hybride Rechargeable de Toyota pour offrir deux voitures en une : une motorisation 100 % hybride encore plus sophistiquée et une véritable expérience de conduite électrique, dont l'autonomie a doublé par rapport à la génération précédente.

Elle passe ainsi de 25 km à plus de 50 km, grâce à des améliorations techniques touchant à trois domaines clés : optimisation de la batterie, des performances en mode électrique et de l'efficacité globale du véhicule.

OPTIMISATION DE LA BATTERIE

Installée sous le coffre, la batterie lithium-ion de grande capacité joue un rôle fondamental dans cette autonomie électrique plus que doublée. La capacité de la batterie est également multipliée par deux, passant de 4,4 à 8,8 kWh. Pour autant, son volume n'augmente que de 66 % – de 87 à 145 litres –, pour un poids de 120 kg, soit 50 % de plus seulement que la version antérieure.

DEUX MOTEURS ÉLECTRIQUES D'ENTRAÎNEMENT

La puissance du système électrique a en outre gagné 83 % grâce à une grande nouveauté : la première motorisation hybride Toyota associant deux moteurs électriques d'entraînement. Au sein de la boîte-pont, un nouvel engrenage unidirectionnel très compact permet au générateur du système hybride d'agir comme un second moteur électrique. Cette innovation accroît la puissance de propulsion électrique, ce qui avive l'accélération, rend la conduite

encore plus plaisante et autorise une vitesse maximale de 135 km/h en mode EV, tout en réduisant sensiblement la fréquence de mise en route du moteur thermique.

CLIMATISATION À POMPE À CHALEUR AVEC INJECTION DE GAZ ET RÉCHAUFFEUR DE BATTERIE

Le gain en rendement du système hybride rechargeable contribue lui aussi à la moindre sollicitation du moteur à essence. Il profite en effet des progrès de la motorisation Full Hybrid de 4^e génération qui anime la nouvelle Prius, en y ajoutant plusieurs nouveautés techniques de pointe.





En première mondiale, la climatisation est désormais alimentée par une pompe à chaleur avec injection de gaz. Capable de chauffer l'habitacle par des températures extérieures allant jusqu'à -10°C sans démarrer le moteur thermique, elle minimise l'incidence du chauffage sur la consommation d'essence et l'autonomie électrique.

Bien plus efficace qu'un chauffage utilisant le moteur thermique ou que des réchauffeurs électriques, cette pompe absorbe la chaleur de l'air extérieur. Fixé sur le système de pompe à chaleur, le mécanisme d'injection de gaz garantit un chauffage performant, même par grand froid.

De plus, pendant la recharge, un nouveau réchauffeur de batterie amène les éléments à leur température opérationnelle optimale, et ce jusqu'à -20°C . Cette solution maintient la puissance et le rendement de la batterie à un niveau suffisant pour minimiser l'incidence du froid sur l'autonomie électrique, la pleine puissance étant disponible dès le démarrage, même par des températures très basses.

RECHARGE PLUS RAPIDE DE LA BATTERIE

Avec une puissance de charge maximale qui passe de 2 à 3,3 kW, la batterie elle-même gagne jusqu'à 65 % en temps de recharge : 2 heures suffisent maintenant avec la prise Mennekes Type II Mode III et 3 heures 10 minutes avec une prise de courant domestique standard.

La recharge est désormais programmable jour par jour sur une semaine et permet en même temps de pré-rafraîchir ou pré-réchauffer l'habitacle.

ENCORE PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE

- Plateforme basée sur l'architecture TNGA pour gagner en rigidité, abaisser le centre de gravité et améliorer la précision de conduite
- Réglages de suspensions spécifiques à l'hybride rechargeable, conjuguant un grand confort routier et une tenue de route encore plus rigoureuse
- Conduite plus agréable en mode électrique, grâce à la progressivité du couple et à l'excellente réponse à l'accélération
- Modes de conduite Normal, Eco et Power au choix, assortis des modes moteur HV, EV, EV City et Battery Charge
- Habitacle encore plus silencieux que celui de la Prius classique, grâce au traitement spécifique des caractéristiques NVH



ENCORE PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE

PLATEFORME TNGA, GAGE DE VIVACITÉ ET DE PLAISIR AU VOLANT

La plateforme basée sur la nouvelle architecture globale Toyota TNGA (*Toyota New Global Architecture*) contribue directement à l'agrément car elle abaisse le centre de gravité, condition fondamentale d'une position de conduite plus propice aux sensations, d'un comportement plus précis, plus vif et d'une diminution du roulis.

Ces qualités sont servies par un gain de rigidité de 60 % de la carrosserie par rapport à la génération précédente, qu'elle doit à plusieurs facteurs : grande quantité de colles spéciales et d'aciers à haute limite d'élasticité ; jonction plus rigide entre la cloison moteur et les montants de pare-brise ; renforcement de la base des montants centraux et des jonctions entre panneaux ; renforcement tridirectionnel des traverses de plancher arrière ; et enfin adoption de nervures continues destinées à augmenter la résistance de l'assemblage des différents éléments structurels.

En clair, la qualité du châssis et de la carrosserie permet d'améliorer la tenue de route sans durcir les réglages des suspensions ni compromettre le confort routier. Cette plateforme améliore sensiblement la dynamique routière, au-delà même de ce que l'on attendrait d'une voiture si respectueuse de l'environnement. Bilan : un comportement plus vif et plus direct.

RÉGLAGES DE SUSPENSIONS SPÉCIFIQUES

La dynamique routière profite également des réglages spécifiques de la suspension avant à jambes MacPherson et de la nouvelle suspension arrière à triangles superposés.

À l'avant, la raideur des ressorts hélicoïdaux a été optimisée afin

d'offrir une souplesse et un confort de haute qualité. De plus, la force d'amortissement des suspensions avant a été revue à la hausse à faible et très faible allure, et réduite à vitesse intermédiaire et élevée, ce qui procure à la fois un excellent confort de marche et une meilleure tenue de route.

Par ailleurs, le diamètre de la barre stabilisatrice avant est supérieur à celui de la Prius IV, ce qui diminue de 13 % la vitesse angulaire de roulis et améliore encore la stabilité.

La nouvelle suspension arrière à double triangulation et tirant réduit des deux tiers les secousses encaissées sur routes dégradées, par rapport à la précédente Prius Rechargeable. À l'instar du train avant, elle profite des mêmes réglages spécifiques au VHR, en alliant là encore confort et tenue de route de haut niveau.

**LA DYNAMIQUE ROUTIÈRE
PROFITE ÉGALEMENT DES
RÉGLAGES SPÉCIFIQUES
DE LA SUSPENSION AVANT
À JAMBES MACPHERSON ET
DE LA NOUVELLE
SUSPENSION ARRIÈRE
À DOUBLES TRIANGLES.**

NOUVEAU PLAISIR DE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE

En écho à cette amélioration notable des caractéristiques dynamiques, le nouveau système hybride rechargeable gagne en réactivité : le bond de 83 % de puissance électrique dû aux deux moteurs d'entraînement de la boîte-pont offre au conducteur une excellente réponse à l'accélération en mode tout électrique.

Outre l'autonomie allongée, les ingénieurs Toyota ont surtout cherché à améliorer nettement l'agrément de la conduite électrique, en développant ses spécificités : la sensation directe d'entraînement entre le moteur électrique et la roue, une large plage de couple assortie d'une réponse linéaire à l'essieu et l'impression d'une accélération inépuisable.

La nouvelle boîte-pont du groupe hybride s'associe à un nouveau module de commande de l'électronique de puissance particulièrement performant, ce qui vaut à la Prius Rechargeable un rendement exceptionnel.

Avec une puissance combinée de 122 ch (90 kW), le nouveau système hybride augmente à la fois les performances électriques et hybrides de la Prius Rechargeable, en la propulsant de 0 à 100 km/h en 11,1 secondes et en lui autorisant une vitesse maximale de 162 km/h. Pour autant, la consommation moyenne s'établit à seulement 1,0* l/100 km et les émissions de CO₂ à 22* g/km.

CHOIX DE TROIS MODES DE CONDUITE ET QUATRE MODES MOTEUR

Pour gérer la façon dont la transmission E-CVT (à variation continue pilotée électroniquement) gère la puissance, quatre modes sont à disposition : HV, EV, EV City et un nouveau mode Battery Charge.

En associant la puissance fournie par le moteur thermique et les moteurs électriques, le mode hybride HV permet à la Prius Rechargeable de rouler en Full Hybrid (hybride intégrale). Le nouveau mode de charge de la batterie (Battery Charge) s'actionne en maintenant enfoncé le bouton de modes HV/EV. Il utilise le moteur à essence pour produire de l'électricité et recharger la batterie lorsque la voiture roule en mode hybride.

Le mode EV recourt en priorité à l'électricité de la batterie hybride ; il ne démarre le moteur thermique que lors des fortes accélérations ou à vitesse élevée. Il intègre un mode EV City qui abaisse la



* Sous réserve d'homologation finale

ENCORE PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE

puissance maximale et ne démarre le moteur thermique qu'en cas de rétrogradage forcé (pédale d'accélérateur enfoncée au maximum), ce qui permet de rouler le plus longtemps possible en mode électrique.

Parallèlement à ces modes moteur et indépendamment de celui sélectionné, trois modes de conduite à la demande - NORMAL, POWER et ECO – privilégient au choix les performances ou les économies de carburant.

Ces modes comportent aussi une aide à l'éco-conduite très complète, à l'intention de ceux qui souhaitent adopter une conduite encore plus respectueuse de l'environnement.

Au démarrage et à faible allure, si le mode NORMAL est enclenché, la voiture fonctionne automatiquement en mode EV – c'est-à-dire sur le seul moteur électrique – pour fournir une puissance instantanée et une conduite remarquablement souple et silencieuse, quasiment dépourvue de bruits et vibrations. Puis, selon les conditions de conduite, le groupe Full Hybrid exploite automatiquement les moteurs thermique et électrique, ensemble ou séparément.

Pour sa part, le mode POWER avive la réponse du moteur aux sollicitations de la pédale d'accélérateur pour favoriser l'accélération et accroître le plaisir de conduite.

Dans ce mode, la nouvelle Prius Rechargeable profite en outre de l'activation automatique d'une nouvelle aide à la conduite dite DMD (*Driver's Mind D Logic*), qui amplifie la réactivité du moteur.

Via un dispositif appelé DMI (*Driver's Monitoring Index*), qui surveille en permanence les accélérations subies dans les différents axes du véhicule pour comprendre le comportement du conducteur et ses





habitudes, le logiciel DMD répond à ses souhaits par une sportivité plus marquée, en adaptant en conséquence le frein moteur et la réactivité de la mécanique.

Enfin, le mode ECO limite la réponse du moteur aux sollicitations brutales de l'accélérateur, tout en optimisant le fonctionnement de la climatisation. Selon les conditions, il peut réduire la consommation de carburant.

ENCORE PLUS SILENCIEUSE QUE LA PRIUS

Alors que la nouvelle Prius Rechargeable est déjà par nature silencieuse à vitesse maximale et recourt le moins possible au moteur thermique grâce à son autonomie électrique étendue, les bruits, sonorités et vibrations (caractéristiques NVH) ont néanmoins fait l'objet d'un traitement particulier.

Ainsi, grâce au positionnement optimal des absorbants/isolants phoniques aux sources de bruit, les occupants profitent d'une quiétude inégalée.

Des mesures spécifiques ont été appliquées à la Prius Rechargeable : joints latéraux de capot pour atténuer le bruit du moteur à l'accélération, isolants d'aile en uréthane pour minimiser le passage dans l'habitacle des bruits du compartiment moteur, verre acoustique pour les vitres des portes avant et isolants de passages de roue à l'arrière afin d'améliorer respectivement le confort des passagers avant et arrière.

S'y ajoutent enfin un ciel de pavillon en uréthane, un isolant de plancher agrandi ainsi que des absorbants phoniques très efficaces dans les montants de pare-brise, sur les côtés du coffre et dans le hayon.

UNE SIGNATURE STYLISTIQUE AÉRODYNAMIQUE UNIQUE

- Signature stylistique aérodynamique unique en son genre, donnant un Cx exemplaire de 0,25 seulement
- Blocs optiques spécifiques avant et arrière à LED, jantes alliage bicolores spécifiques de 15"
- Choix de cinq couleurs de carrosserie, dont un nouveau Bleu Aqua métallisé spécifique à la Prius Rechargeable



UNE SIGNATURE STYLISTIQUE AÉRODYNAMIQUE UNIQUE

BASÉE COMME LA DERNIÈRE PRIUS sur l'architecture de plateforme TNGA (*Toyota New Global Architecture*), la nouvelle Prius Rechargeable en reprend le profil emblématique. Elle se distingue toutefois par des éléments stylistiques originaux qui évoquent sa haute technicité et lui confèrent une silhouette étonnante et très aérodynamique.

Avec 4,645 m de long, 1,760 m de large et 1,470 m de haut, elle mesure 165 mm de plus en longueur que sa devancière, 15 mm de plus en largeur et 20 mm de moins en hauteur. Par rapport à la Prius IV, les porte-à-faux avant et arrière ont été respectivement allongés de 25 et 80 mm. En réinterprétant avec force les thématiques *Under Priority* et *Keen Look*, la face avant se démarque au premier coup d'œil de la Prius classique par sa calandre à l'effet tridimensionnel très

prononcé et par ses blocs optiques très compacts et effilés, dotés de quatre LED, désormais à éclairage adaptatif.

La forme très aérodynamique des angles du bouclier souligne le dessin de la calandre, tandis que les feux de jour verticaux et les clignotants à LED placés aux extrémités renforcent la posture large, basse et bien campée.

De profil, la Prius Rechargeable se reconnaît non seulement à son porte-à-faux arrière plus long ainsi qu'à son becquet arrière et à son capot plus bas, mais également à ses jantes alliage spécifiques bicolores de 15", conçues pour mieux refroidir les freins.

L'arrière se distingue également par le double bossage de la lunette qui favorise l'aérodynamisme. Celle-ci vient se fondre dans la courbe





du becquet arrière aux extrémités duquel s'insèrent des feux à LED, là encore spécifiques au modèle.

L'ensemble des mesures aérodynamiques vaut à la Prius Rechargeable un Cx remarquablement bas de 0,25, gage d'une consommation réduite.

Aux solutions très efficaces déjà adoptées en ce domaine par la dernière Prius s'ajoutent l'abaissement du toit et du becquet arrière, l'agrandissement des carénages de soubassement, la correction de l'écoulement d'air aux angles des boucliers avant et arrière, le double bossage de lunette arrière ainsi que les déflecteurs intégrés aux combinés de feux arrière.

En outre, la calandre inférieure est équipée d'un volet qui s'ouvre ou se ferme automatiquement afin d'optimiser l'écoulement d'air de refroidissement dans le compartiment moteur et de réduire la résistance aérodynamique.

Lorsque le moteur thermique est froid, le volet reste fermé pour éviter de le refroidir et écourter la montée en température, au bénéfice de la sobriété.

La Prius rechargeable 2017 sera disponible en cinq couleurs de carrosserie, dont un Bleu Aqua métallisé spécialement créé pour la Prius Rechargeable.

UN STYLE INTÉRIEUR IDENTITAIRE

« HIGH-TECH MAIS HUMAIN »

- Présentation des informations claire, symbolique et organisée par strates, rehaussée d'un habillage chrome satiné de haute qualité
- Grand écran multimédia de 20 cm (8") et deux écrans multifonctions de 11 cm (4,2") au graphisme spécifique
- Deux sièges à l'arrière pour optimiser l'aisance des passagers et la qualité de vie à bord



UN STYLE INTÉRIEUR IDENTITAIRE « HIGH-TECH MAIS HUMAIN »

LA NOUVELLE PRIUS RECHARGEABLE reprend la planche de bord de la Prius IV : une présentation des informations claire et organisée en strates, qui place les compteurs à distance du conducteur et les écrans à portée de main.

Elle s'en différencie par son écran multimédia qui passe à 20 cm (8"), au lieu de 18 cm, et présente un nouveau graphisme. L'affichage des deux écrans multifonction de 11 cm (4,2") à matrice active TFT est également spécifique à la Prius Rechargeable. Autre élément original qui souligne la qualité de finition, la platine blanche du levier de vitesse est ornée de chrome satiné.

Identiques à ceux de la Prius, les nouveaux sièges avant sont garnis de coussins plus confortables qui diminuent la fatigue. Pour offrir une aisance maximale aux passagers et un cadre intérieur de qualité, l'arrière est équipé de deux sièges séparés par une console centrale.

En raison du plancher du coffre rehaussé de 160 mm pour loger la batterie plus imposante du système hybride rechargeable, le volume maximal de chargement passe à 360 litres.



LES NOUVEAUX SIÈGES AVANT,
IDENTIQUES À CEUX DE LA PRIUS,
SONT GARNIS DE COUSSINS PLUS
CONFORTABLES QUI DIMINUENT
LA FATIGUE.



DES TECHNOLOGIES DE POINTE AU SERVICE DU RENDEMENT

- Le toit à panneau solaire peut fournir jusqu'à 1 000 km de conduite électrique par an
- La climatisation bizona S-Flow gère les ouïes de ventilation en fonction de l'occupation des sièges
- Les feux de route adaptatifs AHS (*Adaptive Headlamp System*), optimisent la visibilité en toutes circonstances
- Hayon allégé en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC) – une première mondiale sur un véhicule de série
- Le pack sécurité Toyota Safety Sense intègre la sécurité précollision PCS avec détection des piétons et le régulateur de vitesse adaptatif ACC avec radar de distance indépendant de la vitesse



DES TECHNOLOGIES DE POINTE AU SERVICE DU RENDEMENT

CHACUNE DES TECHNOLOGIES ULTRAMODERNES de la nouvelle Prius Rechargeable vise à améliorer le rendement de sa motorisation et à servir un mode de vie plus respectueux de l'environnement.

Par exemple, le toit peut accueillir un grand panneau solaire (de série en France) qui produit de l'électricité pour recharger la batterie hybride, une évolution du dispositif initialement dévoilé en 2010 sur le concept Auris HSD.

Lorsque le véhicule est en stationnement (mais non branché à une prise électrique), ces panneaux rechargent une batterie solaire intermédiaire qui, une fois complètement chargée, fournit un appoint d'énergie à la batterie hybride.

Lorsque le véhicule roule, les panneaux chargent la batterie auxiliaire de 12 volts afin d'alimenter les accessoires, réduisant d'autant la sollicitation de la batterie hybride. Potentiellement, ce dispositif peut améliorer de 2 à 3 % le rendement du système hybride.

Selon les conditions météorologiques, cette charge solaire intermédiaire peut augmenter l'autonomie électrique de 5 km par jour au maximum, soit plus de 1 000 km par an selon l'utilisation.

Le choix des modes de conduite s'enrichit désormais d'un mode de charge de la batterie, qui utilise le moteur thermique pour produire de l'électricité et la recharger lorsque la voiture roule en mode hybride.

La nouvelle climatisation bizona à pompe à chaleur avec injection de gaz dispose d'une régulation S-Flow, qui gère automatiquement les ouïes de ventilation en fonction de l'occupation des sièges pour préserver le confort tout en réduisant la consommation électrique.

Autre facteur d'une moindre consommation de courant, les étroits blocs optiques sont équipés de quatre LED. Ils bénéficient du dispositif de feux de route adaptatifs AHS (*Adaptive Headlamp System*), qui atténue automatiquement la zone du faisceau lumineux touchant un véhicule précédent ou venant de face ; ainsi, le conducteur profite le plus longtemps possible des pleins phares, au profit de la visibilité. Il module également la largeur du faisceau des feux de route en fonction de la vitesse : largeur maximale de 15 à 40 km/h pour un éclairage optimal en ville, et largeur minimale à plus de 80 km/h.

Lorsque le véhicule roule en feux de croisement, l'AHS ajuste automatiquement la hauteur de la limite supérieure du faisceau, afin d'offrir une surface d'éclairage maximale sans risquer d'éblouir le conducteur précédent.

Enfin, l'AHS intègre également une fonction d'éclairage en virage qui améliore la visibilité sur route.

Un hayon en plastique renforcé de fibre de carbone (PRFC) – une première mondiale sur un véhicule de série – allège le poids pour améliorer encore le rendement du système hybride.

Entre autres équipements, la nouvelle Prius Rechargeable dispose également d'une base de recharge sans fil pour téléphone portable et du pack Toyota Safety Sense, incluant la sécurité précollision PCS avec détection des piétons et le régulateur de vitesse adaptatif ACC avec radar de distance indépendant de la vitesse, capable de ralentir la voiture jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire.



SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	PRIUS RECHARGEABLE
Code moteur	2ZR-FXE
Type	4 cylindres en ligne
Carburant	Essence sans plomb, indice d'octane 95 minimum
Distribution	2ACT, 16 soupapes, avec VVT-i
Alimentation	Injection électronique
Cylindrée (cm ³)	1 798
Taux de compression (:1)	13
Alésage x course (mm)	80,5 x 88,3
Puissance maxi (ch / kW @ tr/min)	98/72 @ 5 200
Couple maxi (Nm @ tr/min)	142 @ 3 600
Moteur électrique	
Type	Moteur synchrone à aimants permanents
Puissance maxi (ch / kW) MG1	31/22,5
Puissance maxi (ch / kW) MG2	72/53

MOTEUR	PRIUS RECHARGEABLE
Système hybride	
Batterie hybride	Lithium-ion (95 éléments)
Capacité (kWh)	8,8
Tension nominale (V)	351,5
Volume de la batterie (l)	145
Poids de la batterie (kg)	120
Puissance de charge maximale (kW)	3,3
Temps de charge (h)	2
Vitesse maxi en mode VE (km/h)	135
Autonomie électrique maxi (km)	plus de 50
Ensemble du système	
Puissance maxi (ch / kW)	122/90 @ 5 200
Norme antipollution	Euro 6

TRANSMISSION	PRIUS RECHARGEABLE
Type	Train épicycloïdal
Rapport de pont (:1)	2,834
PERFORMANCE	
0-100 km/h (secondes)	11,1
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	162
CONSOMMATION (L/100 KM)	
Cycle mixte *	1
Capacité du réservoir d'essence (l)	43
ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM)	
Cycle mixte *	22
CHÂSSIS	
Suspension avant	Jambe MacPherson
Suspension arrière	Doubles triangles
Direction	
Rapport de démultiplication (:1)	13,4
Tours de volant (butée à butée)	2,84
Diamètre de braquage mini (m)	10,2
Freins	
Avant (Ø mm)	Disques ventilés (255)
Arrière (Ø mm)	Disques pleins (259)
Pneumatiques	195/65 R15

* Sous réserve d'homologation finale

DIMENSIONS EXTÉRIEURES (MM)	PRIUS RECHARGEABLE
Longueur hors tout	4 645
Largeur hors tout	1 760
Hauteur hors tout	1 470
Empattement	2 700
Voie avant	1 530
Voie arrière	1 545
Porte-à-faux avant	975
Porte-à-faux arrière	970
Garde au sol	
Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)	0,25
CHARGEMENT	
Capacité (dm ³ , norme VDA)	360
Sièges arrière rabattus	
Jusqu'au cache-bagages	702
Jusqu'au toit	1 204
DIMENSIONS INTÉRIEURES (MM)	
Longueur	2 110
Largeur	1 490
Hauteur	1 195
POIDS (KG)	
Poids à vide en ordre de marche	1 605
Poids total en charge	1 855

BANQUE D'IMAGES

PRIUS RECHARGEABLE

Contenu :

- Fichiers Word et PDF
- Fichiers images .jpg haute et basse résolutions
- Quicktime movies

Réservé à un usage éditorial exclusivement

L'utilisation de cette clé USB est strictement limitée à votre usage professionnel. Cette clé USB ne pourra être utilisée pour aucun autre usage, ni rendue accessible à tout tiers, sans le consentement préalable écrit de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgique.

Illustrations disponibles sur newsroom.toyota.eu





2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_01.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_02.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_03.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_04.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_05.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_12.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_13.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_15.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_18.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_19.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_21.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_EXT_22.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_INT_01.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_INT_04.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_INT_05.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_INT_06.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_INT_07.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_01.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_02.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_03.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_04.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_10.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_TECH_12.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_01.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_02.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_03.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_04.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_06.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_07.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_10.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_27.jpg



2017_Prius_Plug_in_Hybrid_DET_32.jpg



TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

<http://newsroom.toyota.eu/>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Suivez-nous sur Twitter: @toyota_europe

bit.ly/2iSFi2F

