EXCLUSIF

ESSAI/PREMIER VÉHICULE ÉLECTRIQUE SUR LES ROUTES D'ALGÉRIE

Toyota Camry Hybride franchit le pas

La technologie de l'hybride que Toyota développe depuis plus d'une décennie a atteint un niveau de maturation qui place le constructeur japonais comme une référence dans le domaine. Son savoir-faire a su au fil des années convaincre des clients dans plusieurs régions du monde, principalement les marchés américain et européen.

En Algérie, l'énergie électrique reste encore un sujet limité aux seuls initiés.

Les hésitations et les appréhensions des constructeurs sont largement justifiées par le manque sidéral d'intérêt de la part des autorités locales pour cette énergie propre renouvelable et disponible à souhait. En leader mondial incontestable, Toyota a tenu à franchir le pas dans notre pays et s'est distingué par l'introduction les modèles phares Prius, Auris et Camry Hybride. Leur présentation pour le premier au dernier salon d'Alger avait suscité beaucoup d'intérêt de la part des visiteurs et qui contraste avec l'indifférence des pouvoirs publics.

Les responsables de Toyota Algérie ont toutefois souligné que la présence de ces véhicules n'entre pas dans le cadre d'une opération commerciale mais plutôt dans une démarche de sensibilisation et de préparation technique de la filiale pour la prise en charge efficiente de ce type de véhicule.

Une combinaison ingénieuse d'énergie

Pour mieux connaître cette technologie de précision, nous avons eu l'opportunité de prendre pour un essai dynamique la Camry Hybride. En s'installant à bord, on est aussitôt submergé par un sentiment où se mêlent à la fois curiosité et privilège de conduire le premier véhicule électrique qui foule en exclusivité le sol algérien. Un événement majeur dans les annales du marché national de l'automobile. Il va sans dire qu'une appréhension subsiste quant à la «complexité» de conduire un tel véhicule, mais qui se dissipe rapidement après un bref tour des lieux. Une planche de bord similaire au modèle de série mais avec quelques signes distinctifs tels que des cadrans adaptés à la nature de la motorisation avec un indicateur de consommation qui prend la place du compte-tours et sur le compteur de vitesses apparaît une zone bleue témoin de la mise sous tension électrique du véhicule. Sur l'ordinateur de bord on peut suivre en instantané à travers une animation, le transfert de la propulsion du moteur électrique au moteur thermique ou les deux en même temps en vitesse de croisière ou en cas de sollicitation de relance.

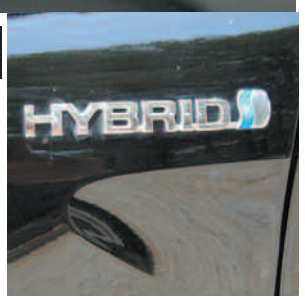
Photos : DR

Des lignes régulières et une allure statutaire imposante.

Une planche de bord moderne et ergonomique.

Première réaction, l'ouverture du capot et la découverte du cœur de la voiture. Un moteur thermique essence VVT-i de 2.4 l de cylindrée, installé en transversale et offrant une vue aérée des différents éléments greffés sur ses flancs. On est loin de la compacité hermétique de certains blocs.

Des signes distinctifs pour la distinguer.



Retranché dans un coin de cet espace, le système hybride synergétique (HSD) développé exclusivement par Toyota et éprouvé depuis plusieurs années à travers le monde. Un système qui permet d'harmoniser les deux sources de puissance et d'offrir au véhicule l'énergie requis par le conducteur. Les batteries (batterie HV scellée à hydrure métallique nickel) sont logées dans le coffre à bagages, ce qui a réduit un tant soit peu son volume de chargement.

Un niveau de confort élevé

Le moteur thermique développe une puissance de 140 ch et le bloc électrique est capable de dégager un surplus de puissance de l'ordre de 130 Ch, soit un cumul de 270 ch disponible dès les bas régimes et qui propose ainsi une capacité de reprise et de couple qui ferait rougir d'envie les diesel les plus puissants. C'est dire le potentiel de performance de cette berline haut de gamme, substantiellement revu à la hausse et qui lui procure une souplesse et un dynamisme remarquable avec en prime une consommation de carburant largement optimisée. On se met alors à pousser cette voiture jusqu'à ses limites sur l'asphalte frais de la nouvelle autoroute Est-Ouest en espérant tirer le plus de profit de la dualité de ces deux moteurs. Le temps d'une ligne droite, on se laisse berné par la montée en puissance et le «roucoulement» du système de propulsion. Il est important de souligner que le passage d'un mode à l'autre se fait automatiquement selon les besoins énergétiques de la voiture. En ville ou lors du démarrage de la voiture et quand le moteur électrique est en pleine activité, on est alors subjugué par le silence ambiant et cette mélodie née du bruissement des roues sur le sol et l'écoulement de l'air autour de la caisse. Pour le reste, le comportement routier de la Camry Hybride demeure fidèle à la tradition de la maison et conforte son positionnement favorable dans la hiérarchie des berlines haut de gamme.

Une voiture qui a fait ses preuves dans des marchés exigeants durant 28 ans et qui en est actuellement à sa 7e génération. Une routière racée, bien accrochée à la route et qui aborde les virages avec une aisance déconcertante. Les passagers bénéficient d'un niveau de confort et d'une dotation d'équipements en série appréciable.

Le modèle que nous avons essayé dispose d'un écran tactile multifonctions sur la console centrale qui affiche des données techniques de consommation et de roulage, le GPS, les commandes audio avec un éclairage qui rehausse le bien-être à bord en conduite de nuit.

B. Bellil

Tout savoir sur le Hybride Système Drive

C'est une technologie propre à Toyota et unique au monde, elle permet à l'automobile d'être propulsée soit uniquement par le moteur électrique soit par le moteur thermique, ou les deux en même temps. Cette combinaison entre les deux moteurs se déclenche automatiquement et sans effort. Le système s'adapte à la conduite selon quatre cycles distincts :

Démarrage : Accompli par le moteur électrique, il assure zéro émission de CO_2, aucune consommation de carburant et une conduite totalement silencieuse.

Conduite normale: Le véhicule sollicite les deux moteurs, essence et électrique, équilibrant leurs utilisation très efficacement pour une économie singulière de carburant, seulement 5,7 l/100km !

Accélération : On peut accélérer sans effort pour une conduite sur voie rapide, la puissance additionnelle requise est fournie par la batterie tandis que le moteur essence soutient l'effort du moteur électrique.

Décélération et arrêt : Lors du ralentissement, la batterie se recharge en convertissant l'énergie cinétique récupérée en électricité.

La batterie compacte se régénère automatiquement, soit via la récupération de l'énergie cinétique lors du freinage, soit en produisant de l'électricité à partir du moteur essence en vitesse de croisière.

ÉMISSION TÉLÉVISÉE «AÂLAM ESSAYARAT»

Quid de la bonne conduite ?

La sécurité routière occupe actuellement une place importante dans les débats. Les avis les plus divergents s'accordent sur la nécessité d'arrêter la saignée qui est en train de marquer nos routes. Et pour ne pas rester en marge, l'émission «Aâlem Essayarat» propose pour ce dimanche un focus sur la manière de conduire en toute sérénité dans le respect des usagers et de l'environnement. Des experts se sont joints pour sensibiliser encore plus les conducteurs sur les dangers qui les guettent au coin de chaque route et autoroute. Des conseils simples et pratiques mais qui sont toujours les bienvenus tant les accidents de la route progressent presque aussi rapidement que le nombre de véhicules en circulation dans notre pays. Comment aborder un virage, comment freiner tout en préservant son disque et plaquettes de freins, comment rouler de nuit... Autant de conseils qui ont toujours leur utilité.

LSA

«Aâlam essayarat» ENTV - Dimanche 18h30