

# Toyota Prévia D-4D



<http://www.toyota.be>



Il y a tout juste un an, je vous parlais du Previa motorisé à l'essence (2.4 VVT-i). Aujourd'hui, avec son 2.0 D-4D, Toyota se pose en concurrent offensif dans le marché des grands monospaces. Il bouscule les idées reçues, tant par son comportement routier que par son esthétique et les sensations qu'il procure au volant. Généralement, le volume et la masse de ces véhicules imposent des contraintes dynamiques qui réduisent considérablement les performances offertes par les grosses berlines.

En conduite calme, bien que rapide (dont 130 km/h), le Previa a manifesté un appétit d'oiseau avec ses 5,8 litres de diesel aux cent km. Étonnant pour ce mastodonte de 1700 kg ! En ville, il se montrait tout aussi peu gourmand et se contentait d'à peine 7 litres/100. Pour rappel, le 2.4 E réclamait 11 litres/100.

Sachant de plus que le moteur D-4D coûte 800,00 ₣ de plus que le 2.4 E, que la taxe de mise en circulation est de 495,00 ₣ (au lieu de 1239,00), que la taxe de roulage est de 439,00 ₣ (au lieu de 455,00), le bilan économique est vite fait. Pour des performance identique vu le couple de la motorisation Diesel.

Avec la dernière version du Previa, Toyota abandonne la conception de sa devancière qui proposait une architecture mécanique particulière : moteur central logé dans un panneau sandwich du double plancher et



transmission aux roues arrière. Maintenant, le Previa propose un moteur et une transmission à l'avant. Effets immédiats : augmentation de l'espace intérieur, de la garde au toit, longueur importante, volume intéressant pour les passagers et les bagages. Une version est adaptée à chaque famille.

Cinq, six ou sept places, avec des sièges individuels. Huit places avec une banquette arrière coulissante. Et cerise sur le gâteau, il reste du coffre !

Quelle surprise de l'excellente tenue



de route du Previa qui, malgré son volume imposant, a un comportement routier neutre quel que soit le niveau de charge et le nombre d'occupants. Le Toyota Previa se conduit facilement et se faufile en ville sans aucune difficulté. La suspension arrière à direction passive augmente la stabilité en courbe.

L'isolation phonique et le CX participent à un silence de fonctionnement appréciable. On sera séduit par les deux grandes portes arrière latérales à glissière, pratiques. Le Previa bénéficie d'un équipement de base complet.

Trouvons lui quand même des défauts ! Les sièges arrière sont lourds à manipuler. La forêt d'appuis-tête encombre la rétrovision. Les vitres de custodes sont fixes. D'autres plastiques rendraient l'intérieur plus "cosy".

