**INFORMATIE PRESSE 6 mars 2018**

**NOUVELLE AURIS**

**Nouveau design et seconde motorisation hybride plus puissante**

Pour sa première sortie mondiale, l’Auris de troisième génération se présente au Salon de Genève 2018 sous des lignes plus dynamiques et dotée d’un nouveau groupe 2,0 litres Full Hybrid, qui inaugure la nouvelle politique Toyota de deux motorisations hybrides-électriques.

**Toyota a toujours** mis un point d’honneur à être à l’écoute de ses clients et à tenir compte de leurs retours d’expérience. En particulier, après 20 ans de suprématie hybride et plus de 11 millions d’unités vendues dans le monde – dont 1,5 million en Europe –, l’entreprise leur a demandé comment améliorer ses modèles hybrides-électriques et les rendre plus attractifs pour une nouvelle clientèle.

C’est pourquoi Toyota a décidé de proposer sur ses modèles cœur de gamme deux moteurs hybrides-électriques : le premier apporte les habituels avantages d’une faible consommation et d’une conduite détendue, tandis que l’autre y ajoute un surcroît de puissance et un comportement plus tonique.

En 2010, l’Auris de première génération a été en Europe le premier modèle Toyota de grande diffusion à bénéficier d’une motorisation hybride-électrique ; c’est aujourd’hui le premier à proposer ce choix.

Actuellement, la gamme Auris compte cinq moteurs conventionnels et un groupe hybride. Preuve que la technologie hybride-électrique est bien le cheval de bataille de la marque, l’Auris III n’offre désormais qu’un seul moteur conventionnel – un turbo essence 1,2 litre –, mais deux motorisations hybrides de 1,8 litre / 122 ch et 2,0 litres / 180 ch.

Le système 1,8 litre possède toutes les qualités attendues d’un groupe motopropulseur Toyota 100 % hybride : technologie électrique silencieuse, intuitive, réactive, autonome, peu coûteuse à l’usage et qui se dispense de recharge, mais aussi très faible consommation de carburant donc faibles émissions de CO2, et capable d’effectuer jusqu’à 50 % des temps de trajets quotidiens en mode tout électrique.

À tous ces avantages, le 2,0 litres ajoute le supplément de confort, de stabilité, de qualités routières et de plaisir de conduire inhérents à la nouvelle plateforme TNGA *(Toyota New Global Architecture)*, adoptée récemment. Les réactions plus toniques, le gain de puissance et les palettes au volant procurent une conduite plus dynamique et plus plaisante.

**NOUVELLE ARCHITECTURE GLOBALE TNGA**

La nouvelle architecture de plateforme TNGA *(Toyota New Global Architecture)* constitue le socle de tous les futurs modèles et motorisations de Toyota. Tout en marquant une révolution dans la façon dont l’entreprise conçoit, développe et produit les véhicules, elle s’inscrit parfaitement dans sa mission : améliorer constamment ses voitures en les rendant plus élégantes, plus agréables à conduire et encore plus sûres.

La plateforme TNGA introduit des règles précises concernant la position de certains composants de pointe, qui simplifient la conception dans des domaines clés. Mais, dans la mesure où la quasi-totalité des répercussions est invisible de l’extérieur, les designers ont eu la liberté d’offrir à l’Auris III un style original, une silhouette plus basse et des proportions plus séduisantes.

Cette plateforme garantit une conduite plus plaisante grâce au centre de gravité abaissé de 20 mm, à la suspension arrière multibras et à la rigidification de la carrosserie, via l’emploi d’acier à haute limite d’élasticité dans certaines zones stratégiques. Ces facteurs participent à l’amélioration du comportement routier et de la stabilité sans compromettre le confort.

Tous les nouveaux modèles basés sur la plateforme TNGA visent le plus haut niveau de sécurité active et passive. La nouvelle Auris est conçue pour satisfaire aux critères d’organismes indépendants de crash-tests et pour renforcer la sécurité grâce aux fonctions et dispositifs sophistiqués du dernier pack Toyota Safety Sense.

**DESIGN**

« Concernant la nouvelle Auris, l’objectif premier consistait à créer la berline la plus affirmée et la plus dynamique du marché, sans transiger sur ses qualités d’usage », explique Simon Humphries, directeur général de Toyota Global Design.

« Grâce au centre de gravité bas autorisé par la configuration TNGA, le véhicule donne de profil une impression de légèreté et d’agilité. Puis, à mesure que l’on approche de l’arrière, l’architecture évolue vers une silhouette large, basse et bien campée, absolument essentielle au marché européen. »

Plus longue et plus basse que la génération précédente, la nouvelle Auris adopte des lignes nettement plus dynamiques et une face avant plus affirmée.

La longueur hors tout augmente de 40 mm, intégralement absorbés par l’empattement rallongé. On notera que la hauteur hors tout de la nouvelle berline diminue d’environ
20 mm, tandis que celle du capot s’abaisse de 47 mm par rapport à la version actuelle. Ainsi, la silhouette est plus fluide et le capot plus bas, donc plus esthétique, tout en améliorant la sécurité puisqu’il dégage le champ de vision du conducteur.

Le restylage de la proue illustre une nouvelle évolution des thématiques Toyota *Under Priority Catamaran* (calandre inférieure dominante évoquant un catamaran) et *Keen Look* (regard volontaire). Sous le bord avant incurvé d’un capot plus aplati et enveloppant, l’étroite calandre supérieure intègre au centre le logo Toyota et, aux extrémités, de nouveaux projecteurs à LED avec feux de jour.

L’entourage de la grande calandre inférieure trapézoïdale marque un décrochement prononcé vers l’avant, par rapport au bord du capot et à la calandre supérieure. Mais sa position plus verticale, moins pointée vers l’avant réduit le porte-à-faux d’environ 20 mm.

Aux angles, les encadrements latéraux de calandre figurent une coque de catamaran caractéristique qui met en valeur les 30 mm d’élargissement de la nouvelle Auris ainsi que son attitude sportive et bien campée.

Sous la calandre, l’entourage se divise pour dessiner la lèvre d’un spoiler avant, dont les bords remontent pour délimiter entre le spoiler et le catamaran un espace où viennent se loger des antibrouillards à LED. Le maillage de calandre lui-même adopte un nouveau motif plus élaboré et plus raffiné que le classique nid d’abeille.

Vue en plan, la poupe présente des formes plus arrondies qui accentuent le lien visuel entre l’avant et l’arrière. Malgré les 20 mm d’allongement du porte-à-faux, elle donne l’impression d’être plus compacte grâce à la lunette arrière plus inclinée d’environ 14° et aux épaules plus musclées au-dessus des passages de roue. Un becquet de toit équipe de série toutes les finitions.

Dans les blocs feux intégralement à LED, des rampes lumineuses rehaussent encore l’impression de largeur et d’accroche au sol. Le bouclier arrière rappelle la thématique *Under Priority Catamaran* de l’avant, souligné par une mince lèvre inférieure dotée de deux inserts chromés.

Enfin, le dynamisme des lignes de l’Auris III est sublimé par une carrosserie bicolore en option, qui associe à la couleur choisie une finition noire pour le toit et tous les montants latéraux.