



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

FRANCFORT 2017

DOSSIER DE PRESSE
TOYOTA

RÉSERVÉ À LA PRESSE



NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER
Qualité, longévité et fiabilité depuis 1951

TOYOTA C-HR Hy-Power Concept

Un traitement esthétique spectaculaire

TOYOTA FIVE CONTINENTS DRIVE

Partir sur la route pour produire des voitures toujours meilleures



TOYOTA

C-HR

Hy-Power Concept

SOMMAIRE

SALON DE L'AUTOMOBILE DE FRANCFORT 2017

4 TOYOTA C-HR **Hy-Power Concept** Présentation en première mondiale d'un traitement esthétique spectaculaire du nouveau crossover

Une équipe d'ED², le centre de design européen de Toyota, a cherché de nouvelles idées de coloris, textures et habillages pour créer le C-HR Hy-Power Concept, une réinterprétation du crossover au fort impact visuel, associée à sa nouvelle motorisation hybride plus performante.

8 NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER Qualité, longévité et fiabilité depuis 1951

Spécialiste du tout-terrain depuis plus de 65 ans, le Land Cruiser reste un cas à part sur le segment en parvenant à concilier une qualité, une longévité et une fiabilité d'exception, des performances hors route inégalées ainsi qu'un niveau toujours plus élevé de luxe, de confort et de prestige.

14 TOYOTA YARIS GRMN Inspirée par la compétition, taillée pour la route

Depuis sa présentation en mars au salon de Genève, le développement de la Toyota Yaris GRMN s'est poursuivi sans relâche en vue du lancement de la production en fin d'année. Une équipe spéciale d'ingénieurs basée à proximité du circuit du Nürburgring, en Allemagne, a peaufiné les performances et les qualités routières de la nouvelle petite sportive Toyota.

20 TOYOTA AURIS Présentation de la nouvelle Auris Touring Sports Freestyle et de la gamme Auris 2018

Arrivée à cinq ans de son cycle de vie, la Toyota Auris ne s'est jamais si bien vendue et la part de sa version hybride est en constante augmentation. Pour développer ses atouts, le modèle propose désormais le break Touring Sports en édition limitée Freestyle, tout en modifiant les coloris et l'habillage du millésime 2018.

22 TOYOTA FIVE CONTINENTS DRIVE Partir sur la route pour produire des voitures toujours meilleures

En 2014, pour concrétiser l'ambition du président Akio Toyoda de créer des voitures « toujours meilleures » (Ever-Better cars), Toyota Motor Corporation a lancé un projet d'une ampleur inédite étalé sur sept ans : tester ses véhicules dans les conditions les plus difficiles sur tous les terrains et sous tous les climats en traversant les cinq continents.

30 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.

TOYOTA C-HR

Hy-Power Concept

Un traitement esthétique spectaculaire

Une équipe d'ED², le centre de design européen de Toyota, a cherché de nouvelles idées de coloris, textures et habillages pour créer le C-HR Hy-Power Concept, une réinterprétation du crossover au fort impact visuel, associée à sa nouvelle motorisation hybride plus performante.





DEPUIS SON LANCEMENT fin 2016, le Toyota C-HR connaît un franc succès sur le marché des crossovers compacts où il s'est aussitôt distingué par son style et son agrément de conduite, deux atouts qu'il doit à l'architecture TNGA (*Toyota New Global Architecture*). De plus, la version à motorisation hybride Toyota de dernière génération rencontre un énorme succès puisqu'elle représente la majorité des ventes (plus de 75 % en Europe et même plus de 85 % en France).

Le modèle de série a incité les designers Toyota à explorer les pistes d'une version hybride plus puissante, et dont le traitement stylistique renforcerait encore la charge visuelle et émotionnelle. De cet exercice est né le Toyota C-HR Hy-Power Concept, dévoilé en première mondiale au salon de Francfort 2017. Il est signé ED², le centre de design européen de Toyota installé à Sophia-Antipolis près de Nice.

CONCEPT

Toyota souhaitait développer le style du C-HR pour mieux séduire les automobilistes aux goûts et mode de vie très personnels, en rehaussant son élégance et son tempérament ludique. En poussant plus loin la thématique du diamant qui fonde l'architecture du modèle de série, le nouveau concept présente à une exécution et

une finition de haute qualité. Les lignes reflètent en outre la présence d'un groupe hybride plus puissant, qui préfigure l'extension future du programme hybride de la marque.

EXTÉRIEUR

Dès le début du projet C-HR Hy-Power Concept, il n'était pas question pour l'équipe de designers de recourir à une customisation lourde ou à des éléments rapportés afin d'obtenir l'effet recherché. Elle a donc fait appel à ses talents pour amplifier les qualités innées de la version de série, grâce à des couleurs, des choix de finition et des détails inédits. D'ailleurs, le concept utilise exactement la même tôle de carrosserie que le modèle commercialisé.

En approfondissant le thème du diamant, fondement stylistique du Toyota C-HR, l'équipe d'ED² a puisé l'inspiration dans les forces de la nature qui transforment le carbone en diamant ou dissimulent sous la roche solide un noyau en fusion.

Cette réflexion a débouché sur une nouvelle peinture argentée Dark Carbon, dont l'aspect mat accentue le jeu de lumière entre la découpe nette des lignes et le relief marqué des surfaces de la carrosserie. Des éléments noir laqué rehaussent encore l'effet, tels le spoiler de bouclier avant, la bordure supérieure de l'emblème frontal Toyota

ou l'habillage des passages de roue. En écho, des touches de chrome sombre ornent les blocs optiques, l'encadrement des fenêtres et les jantes alliage de 20 pouces.

D'autant plus spectaculaire est le contraste créé par la finition anodisée Burning Orange des montants de pare-brise, des coques de rétroviseur et de la barrette des blocs optiques. Cette couleur égaye aussi l'intérieur des losanges de la calandre inférieure, autre évocation du diamant.

Sur le toit du concept-car, la combinaison de couleurs, de textures et de formes renforce encore l'effet produit. Détail particulièrement original : un film constitué de facettes en losange dessine un réseau cristallin passant du noir profond à l'arrière à l'orange anodisé brillant à l'avant, en alternant les plans mats et brillants.

INTÉRIEUR

Pour appuyer la force stylistique du concept, l'habitacle reprend les thématiques extérieures en adoptant le ton sur ton : sellerie noire agrémentée de détails Burning Orange.

Les sièges à l'excellent maintien sont revêtus de cuir noir contrastant avec l'appui-tête et les renforts d'assise orange. Sur le dossier et les coussins, une surpiqûre Burning Orange dessine un capitonnage original au motif asymétrique

constitué de multiples losanges, repris sur les contre-portes dotées d'un accoudoir orange. Élément décoratif supplémentaire, un bandeau orange habille la planche de bord sur toute la longueur en contournant l'écran tactile du système multimédia Toyota Touch 2.

NOUVELLE MOTORISATION HYBRIDE PLUS PUISSANTE

Le concept s'articule autour d'une nouvelle motorisation hybride plus puissante et plus performante que le groupe 122 ch de l'actuel C-HR de série. Elle préfigure une évolution stratégique importante de la technologie phare de Toyota, qui augmentera les performances des versions hybrides proposées sur les principaux modèles de la marque. Les détails de cette extension du catalogue hybride seront dévoilés début 2018.



Interview de **Lance Scott**, responsable du design chez Toyota ED²

Lance Scott, qui a dirigé l'équipe en charge du Toyota C-HR Hy-Power Concept, explique le déroulement du projet.

Quelle a été la contribution du bureau de style ED² au Toyota C-HR de série ?

Lance Scott : Dès les prémices du projet, nous sommes intervenus sur le design extérieur et intérieur. Nous avons dessiné l'enveloppe extérieure du premier concept exposé à Paris en 2014, puis l'avons revue pour le salon de Francfort 2015 où elle préfigurait la thématique extérieure. Concernant le design intérieur, c'est notre proposition qui a été retenue lors de la phase de concours interne. Elle a fourni l'orientation qui a débouché sur le modèle de production.

Le modèle de série impressionne déjà par l'originalité des lignes ; en quoi cela a-t-il influencé la recherche d'un design encore plus marqué pour le Hy-Power Concept ?

Dès le départ, nous savions qu'il ne s'agissait pas de modifier radicalement la ligne générale. Nous voulions en quelque sorte extraire la quintessence



de la personnalité du C-HR et l'exacerber, en utilisant des couleurs et une finition intérieure inédites.

Le statut et le succès du modèle ont-ils influencé votre approche du projet ?

Dans la mesure où le Toyota C-HR est un modèle vedette très récent et qui se vend bien, nous étions conscients qu'il fallait éviter d'induire toute confusion avec cette étude de style. Nous avons relu le cahier des charges initial et le profil de la clientèle cible pour réfléchir à la façon d'accentuer les lignes tout en restant fidèles à l'orientation initiale.

Quelles difficultés ou opportunités avez-vous rencontrées lors de la création du concept-car ?

La difficulté consistait à ne pas s'éloigner des qualités qui définissent le C-HR, tout en y ajoutant une touche nouvelle et originale. Un exemple : comme nous voulions conserver la qualité du

modèle de série, nous avons étudié différentes façons d'exprimer la spécificité de l'habitacle. En choisissant un habillage en cuir haut de gamme rehaussé de motifs surpiqués de couleur contrastée, nous avons tiré parti de l'ambiance intérieure.

Comment avez-vous réinterprété la thématique du diamant du Toyota C-HR ?

Cette thématique nous a amenés à réfléchir au processus de transformation du carbone en diamant. Le carbone lui-même possède des qualités très intéressantes, ce qui nous a conduits à créer une nouvelle couleur de carrosserie carbone, d'aspect ni mat ni brillant. Par association d'idées, nous avons pensé aux matériaux en fusion tels que la lave, qui offre un contraste saisissant entre la surface refroidie et le cœur liquide rouge et brûlant. De là est venue l'inspiration du dégradé dynamique de couleurs du toit, passant du rouge vif au noir.

NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER

Qualité, longévité et fiabilité depuis 1951

Spécialiste du tout-terrain depuis plus de 65 ans, le Land Cruiser reste un cas à part sur le segment en parvenant à concilier une qualité, une longévité et une fiabilité d'exception, des performances hors route inégalées ainsi qu'un niveau toujours plus élevé de luxe, de confort et de prestige.

DISPONIBLE DANS PLUS de 190 pays – record de tous les modèles Toyota actuels – le Land Cruiser possède des capacités tout-terrain hors normes. Elles lui valent une réputation de solidité et de fiabilité à toute épreuve et en font le chef de file du segment dans plus de dix pays européens.

Le nouveau Land Cruiser entend consolider cette renommée par un style extérieur rafraîchi et plus robuste, un confort et une qualité supérieurs dans l'habitacle, mais aussi plus de facilité d'utilisation et de meilleures qualités dynamiques sur et hors route.

Dans l'habitacle, la planche de bord redessinée accueille le grand écran 8" du système multimédia Toyota Touch & Go 2, un panneau plus ergonomique aux commandes regroupées par fonction, des compteurs Optitron ainsi qu'un afficheur multifonction de 4,2" géré par des touches au volant.

À bord, conducteur et passagers gagnent en confort grâce à l'adoption d'une ventilation des sièges avant, un chauffage et une climatisation automatique des sièges arrière, un pare-brise à dégivrage électrique et des buses de lave-glace chauffantes, l'abaissement des rétroviseurs extérieurs en marche arrière ainsi qu'une clé intelligente repensée.

En Europe de l'Ouest, le nouveau Land Cruiser

est équipé d'un turbodiesel 2,8 l D-4D de 177 ch (130 kW). Dans les pays d'Europe de l'Est, s'y ajoutent deux moteurs à essence : un 2,7 l VVT-i de 161 ch (120 kW) et un 4,0 litres VVT-i de 249 ch (183 kW)*.

Le Land Cruiser doit d'abord ses talents tout-terrain hors pair à son châssis-échelle extrêmement robuste et résistant à la déformation, seul de ce type sur le segment.

S'il est facile à entretenir et à réparer, ces qualités le protègent d'éventuels dégâts tout en réduisant sensiblement les mouvements de torsion de la caisse, ce qui permet au conducteur d'optimiser la maîtrise et le placement du véhicule.

De plus, la structure du châssis-échelle isole bien l'habitacle des secousses des suspensions ; ainsi, le confort s'améliore, même en conditions très difficiles.

En permettant au conducteur – même inexpérimenté – d'exploiter au mieux les talents du véhicule, les dispositifs d'assistance en tout-terrain du Land Cruiser en font l'un des 4x4 les plus évolués du marché, mais aussi l'un des plus sûrs, agréables et faciles d'emploi.

Aucun autre SUV ne marie à tel point performances en tout-terrain et dynamique routière. Sa présence imposante et ses

*282 ch (207 kW) pour les modèles vendus en Ukraine



technologies embarquées ultramodernes caractérisent ce 4x4 premium qui conjugue capacités de franchissement, confort et raffinement.

Quelle que soit votre destination, le Land Cruiser saura vous y conduire... et vous ramener à bon port.

STYLE PLUS DYNAMIQUE, ROBUSTE ET CONTEMPORAIN

D'une génération à l'autre, les lignes extérieures du Land Cruiser ont toujours associé l'élégance d'un véhicule parfaitement à l'aise en tout lieu et l'image de robustesse et de puissance attendue d'un authentique 4x4.

Tout en reprenant cette formule éprouvée, les lignes du nouveau modèle dessinent une silhouette plus agile et plus dynamique. Elles préservent néanmoins les trois points forts qui ont forgé sa réputation de passe-partout :

- ultra-pratique, grâce à la position des phares et des ouïes de refroidissement calculée pour optimiser la protection et la profondeur de passage à gué ;
- ultra-solide, avec une bonne protection du moteur et de toutes les pièces fonctionnelles ;
- ultra-doué, avec son rayon de braquage serré et son ample garde au sol, deux critères essentiels en terrain particulièrement difficile.

La longueur hors tout du Land Cruiser augmente de 60 mm pour passer à 4 840 mm (4 565 mm pour la version 3 portes). Il offre en outre une exceptionnelle maniabilité avec un rayon de braquage de 5,8 mètres (5,2 mètres pour le 3 portes).

Avec le restylage du capot, de la calandre, des projecteurs, du bouclier et des ailes, la face avant s'appuie sur plusieurs éléments structurels issus de son héritage stylistique.

Au centre, la forme nouvelle du capot améliore la visibilité vers le bas. Et pour protéger le compartiment moteur, il est pris en sandwich entre les côtés du bouclier. À la base de celui-ci, les angles remontants abritent les feux antibrouillard, tandis que la partie centrale forme un sabot de protection qui facilite les évolutions en tout-terrain. Par ailleurs, le sommet des ailes a été rehaussé pour permettre au conducteur de repérer plus facilement les extrémités du véhicule.

Rassemblés en un ensemble puissant au graphisme simplifié, la calandre et les optiques sont haut perchés, une position plus favorable au tout-terrain. Les ouvertures de la calandre sont agrandies au maximum pour favoriser le refroidissement moteur, tandis que les feux de route sont placés du côté intérieur pour éviter d'accrocher d'éventuels obstacles.

Conformément à la tradition du modèle, la

LA FACE AVANT S'APPUIE SUR PLUSIEURS ÉLÉMENTS STRUCTURELS ISSUS DE SON HÉRITAGE STYLISTIQUE



calandre elle-même possède de larges barrettes verticales dotées de fentes de refroidissement à la finition chromée. Les optiques au dessin caractéristique peuvent recevoir sur certaines versions des projecteurs halogènes ou à LED + halogènes, ces derniers intégrant des feux de jour à LED.

Tout en renforçant l'impression de largeur et de puissance, la forme rentrée de la partie basse minimise l'incidence du porte-à-faux avant sur l'angle d'approche. Alliés à une garde au sol minimale de 215 mm (205 mm pour la version 3 portes), l'angle d'attaque de 31°, l'angle de fuite de 25° et l'angle ventral de 22° confirment l'aptitude au franchissement du modèle.

De profil, la pointe du bouclier avant a été rehaussée tandis que le capot, la ligne d'aile ainsi que les boucliers avant et arrière s'alignent désormais sur un même axe horizontal, ce qui procure au Land Cruiser une allure plus athlétique et plus dynamique. L'esthétique des flancs profite en outre du choix de jantes alliage : 17" à six branches chaussées de nouveaux pneus à faible résistance au roulement, 18" finition laquée (non disponibles en France) ou nouvelles jantes de 19" à douze branches finition polie.

À l'arrière, plusieurs éléments ont été redessinés : combinés de feux intégrant un feu stop à LED, bandeau de plaque minéralogique plus

petit et intégré à l'habillage de plaque, bouclier aux angles plus proéminents et remontants.

Le nuancier du Land Cruiser compte dix couleurs de carrosserie, dont deux nouvelles : Noir Cobalt et Bronze Avant-Garde métallisé.

HABITACLE PLUS LUXUEUX

À l'intérieur, l'ensemble de la planche de bord évolue, du design des cadrans jusqu'à la console centrale. L'ensemble est à la fois plus facile à utiliser et d'un raffinement plus conforme à un 4x4 haut de gamme.

Les commandes de tout-terrain, de conduite et de confort sont clairement réparties en zones distinctes et leur ergonomie a été optimisée pour les conditions les plus extrêmes.

Le sommet de la console centrale est désormais plus bas pour fluidifier l'esthétique et améliorer la visibilité en tout-terrain. Outre un écran couleur multimédia agrandi à 8", cette console accueille un panneau de climatisation affleurant et l'ensemble des commandes de tout-terrain.

Derrière un levier de vitesses gainé de cuir et redessiné par souci de confort, les commandes de conduite et de climatisation sont nettement divisées, ces dernières englobant maintenant le chauffage et la ventilation des sièges avant.

Habillée d'une texture argent brossé qui lui confère l'aspect du métal sculpté, la console





centrale prend place entre des coussinets qui permettent d'appuyer les genoux.

Sur le nouveau combiné de quatre instruments, les compteurs de précision Optitron se distinguent par une base métallique, des cadrans polis et des graduations en relief. Ils encadrent un afficheur couleur multifonction de 4,2" géré par les touches au volant, qui fournit quantité d'informations sur la conduite, le véhicule, la navigation, le système audio, les dispositifs d'assistance et les messages d'alerte.

Nouveau également, le volant lui-même est désormais identique à celui du Land Cruiser V8.

Sur le tableau de bord, la console centrale et les commandes des contre-portes, un nouvel éclairage blanc rehausse encore le luxe et le raffinement de l'habitacle. Enfin, l'atmosphère intérieure profite d'un éclairage à LED au niveau des pieds à l'avant, au plafond et dans la boîte à gants ainsi que d'un éclairage des contre-portes.

Le nouveau Land Cruiser propose trois ambiances intérieures : noir Basalte, bi-ton brun/noir et un nouveau beige Sahara. Un choix d'inserts complète cette décoration de haute qualité : aluminium brossé coordonné à l'habillage de la console centrale et deux inserts bois inédits : brun clair et brun foncé.

MOTORISATIONS ESSENCE ET DIESEL

Le diesel 2,8 l D-4D est un quatre cylindres de 2 755 cm³ à 16 soupapes et double arbre à cames qui développe 177 ch (130 kW) à 3 400 tr/min. Accouplé à la boîte automatique à six vitesses, il fournit un couple impressionnant de 370 Nm dès 1 200 tr/min et jusqu'à 450 Nm entre 1 600 et 2 400 tr/min. Ce moteur vaut au Land Cruiser une accélération de 0 à 100 km/h en 12,7 secondes et une vitesse de pointe de 175 km/h (sur circuit). En moyenne, la consommation et les émissions de CO₂ s'élèvent respectivement à 7,4 l/100 km et 194 g/km.

Lorsqu'il est associé à la boîte manuelle à six rapports, le 2,8 l D-4D affiche un couple maximal de 420 Nm entre 1 400 et 2 600 tr/min, un temps de 12,1 secondes à l'accélération de 0 à 100 et une vitesse maximale de 175 km/h (sur circuit). En retour, il consomme en moyenne 7,4 l/100 km et émet 194 g de CO₂.

Pour sa part, le groupe essence bien aguerri de 2 694 cm³ produit 161 ch (120 kW) à 5 200 tr/min et un couple maximal de 246 Nm à 3 900 tr/min. Associé à la boîte mécanique à cinq rapports, le 2,7 litres atteint 165 km/h en pointe pour une consommation moyenne de 12,3 l/100 km. Avec la boîte automatique à six vitesses, la vitesse maximale est de 160 km/h et la consommation moyenne de 12,5 l/100 km.

Le 4,0 litres essence VVT-i s'accompagne d'une boîte automatique à six rapports et développe 249 ch (183 kW) à 5 600 tr/min, pour un couple de 381 Nm à 4 400 tr/min.*

PLUS LARGE ÉVENTAIL D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Les finitions haut de gamme du Land Cruiser à boîte automatique disposent de série du pack Toyota Safety Sense, un ensemble de dispositifs de sécurité active destinés à éviter ou atténuer les collisions dans les conditions de circulation les plus variées.

Combiné à une caméra et un radar à ondes millimétriques afin d'optimiser la détection, il comprend sur le Land Cruiser le Système de sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), l'Alerte de franchissement de ligne (LDA) et la Gestion automatique des feux de route (AHB).

Parmi les autres dispositifs d'aide à la conduite et de sécurité, citons le Moniteur d'angle mort (BSM) avec Avertisseur de circulation arrière (RCTA) et la toute dernière évolution du système de surveillance de la pression des pneus (TPWS).

CARACTÉRISTIQUES	2,8 L D-4D BVM6	2,8 L D-4D BVA6	2,7 L DUAL VVT-I BVM 5*	2,7 VVT-I BVA6*	4,0 VVT-I BVA6*
MOTEUR					
Type	4 cylindres en ligne		4 cylindres en ligne		6 cylindres en V
Carburant	Gazole		Essence		Essence
Distribution	2 ACT, 16 soupapes		16 soupapes		2x2 ACT, 24 soupapes avec Dual VVT-i
Cylindrée (cm ³)	2 755		2 694		3 956
Alésage x course (mm)	92,0 x 103,6		95,0 x 95,0		94,0 x 95,0
Taux de compression (:1)	15,6:1		10,2:1		10,4:1
Puissance maxi ch (kW) @ tr/min	177 (130) @ 3 400		161 (120) @ 5 200		249 (183) @ 5 600**
Couple maxi (Nm @ tr/min)	420 @ 1 400-2 400 450 @ 1 600-2 600		246 @ 3 900		381 @ 4 400**
RAYON DE BRAQUAGE					
Entre trottoirs (m)	5,8 (5 portes) 5,2 (3 portes)		5,8 (5 portes)		
Entre murs (m)	5,9 (5 portes) 5,2 (3 portes)		5,9 (5 portes)		
PERFORMANCE					
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	175		165		175
Acc. 0-100 km/h (sec)	12,1 12,7		12,3		9,7
CONSOMMATION					
Cycle mixte (l/100 km)	7,4		11,6		10,8
Capacité du réservoir d'essence (l)			87		
Émissions de CO₂					
Cycle mixte (g/km)	194		288		256
DIMENSIONS EXTÉRIEURES					
Longueur hors tout (mm)	4 840 (5 portes) 4 395 (3 portes sans roue de secours) 4 565 (3 portes avec roue de secours)		4 840 (5 portes)		
Largeur hors tout (mm)			1,855		
Hauteur hors tout (mm)	1 845 (5 portes) 1 830 (3 portes)		1 845 (5 portes)		
Empattement (mm)	2 790 (5 portes) 2 450 (3 portes)		2 790 (5 portes)		
Garde au sol minimale (mm)	215 (5 portes) 205 (3 portes)		215 (5 portes)		
Angle d'attaque (degrés)			31		



TOYOTA YARIS GRMN

Inspirée par la compétition, taillée pour la route

Depuis sa présentation en mars au salon de Genève, le développement de la Toyota Yaris GRMN s'est poursuivi sans relâche en vue du lancement de la production en fin d'année. Une équipe spéciale d'ingénieurs basée à proximité du circuit du Nürburgring, en Allemagne, a peaufiné les performances et les qualités routières de la nouvelle petite sportive Toyota.

LA YARIS GRMN puise son inspiration et ses influences dans la Yaris WRC, la voiture avec laquelle Toyota est revenu au Championnat du Monde FIA des Rallyes en signant des victoires dès sa première saison. Sa vocation sportive est soulignée par des jantes en alliage BBS de 17 pouces, des freins plus imposants, une sortie d'échappement centrale ovale ainsi qu'une robe spécifique aux couleurs de l'écurie Toyota GAZOO Racing : blanc, noir et rouge. Sous le capot, le moteur 1,8 litre a reçu les modifications nécessaires pour livrer 212 chevaux et bénéficie d'une suralimentation par compresseur – une exclusivité parmi les sportives du segment B.

UN MODÈLE DÉVELOPPÉ AU NÜRBURGRING

Dès la finalisation du concept initial Yaris GRMN en 2015, un prototype a été expédié vers un site Toyota à côté du Nürburgring, le légendaire circuit routier allemand. Là, un petit groupe de préparateurs Toyota venus d'Europe et du Japon ont affûté les performances et le comportement de la voiture, en travaillant à la fois sur la fameuse Nordschleife (la Boucle Nord) et sur les routes très diversifiées des alentours, depuis les autoroutes à haute vitesse jusqu'aux lacets de montagne. Toyota en était persuadé : si la voiture arrive à prouver ses talents dans ces conditions, elle le pourra partout.

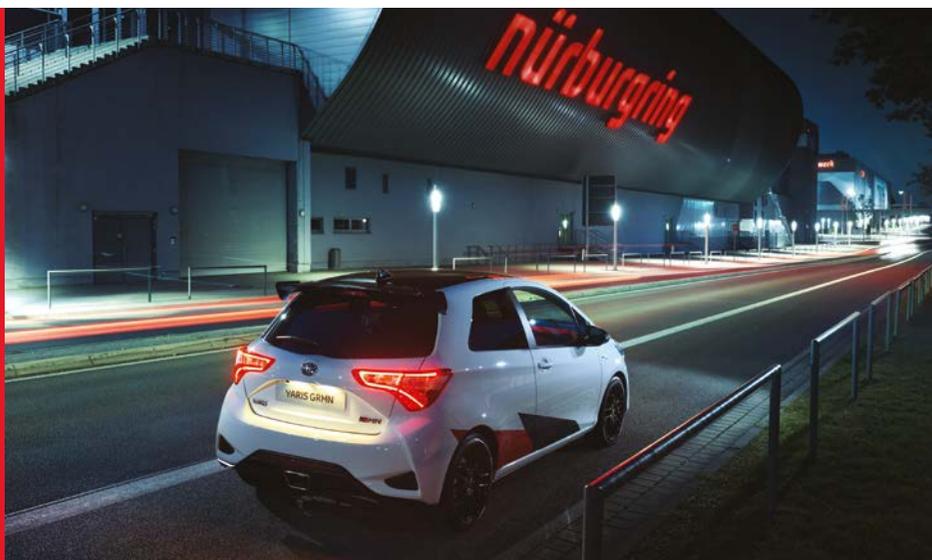
Son nom lui-même atteste des efforts

particuliers qui ont été consentis, puisque GRMN signifie « GAZOO Racing Meister of the Nürburgring ». L'équipe chargée de la voiture a développé ses compétences en participant à des compétitions aux côtés de professionnels et à la réalisation de voitures de course. Elle a aussi tiré parti de l'expérience acquise en compétition sur ce circuit par Toyota GAZOO Racing.

Même après la première du modèle à Genève, les travaux se sont poursuivis afin d'optimiser la forme de zones stratégiques de la carrosserie. Chaque pièce a été soigneusement validée afin que la Yaris GRMN soit fin prête cet automne pour le démarrage de sa production chez Toyota Motor Manufacturing France à Onnaing, près de Valenciennes, dans le Nord. Une équipe constituée des meilleurs experts de TMMF en supervisera la fabrication, et chaque voiture subira un contrôle qualité particulier incluant un essai routier spécifique.

MOTEUR ET PERFORMANCES

Au cœur de la Yaris GRMN bat un quatre cylindres de 1 798 cm³ à 16 soupapes, suralimenté par un compresseur Magnusson Eaton et doté de la double distribution variable intelligente Dual VVT-i, à l'admission comme à l'échappement. Ce bloc 2ZR-FE, fabriqué par Toyota Manufacturing UK, a été adapté pour la petite plateforme de la Yaris.



Avec un taux de compression de 10 à 1, il délivre au maximum 212 ch (156 kW) à 6 800 tr/min et un couple maximal de 250 Nm à 5 000 tr/min. En transmettant sa puissance aux roues avant par l'intermédiaire d'une boîte manuelle à six rapports, il emmène la GRMN de 0 à 100 km/h en 6,3* secondes environ, pour une vitesse de pointe bridée électroniquement à 230 km/h.

L'installation du compresseur a représenté un défi particulier, compte tenu de l'espace très limité du compartiment moteur. Pour gagner de la place, la solution a consisté à réunir et empiler le compresseur, le refroidissement et l'admission d'air. Élément primordial, le refroidissement est confié à un refroidisseur d'air de suralimentation et à un refroidisseur d'huile, placés tous deux devant le radiateur. De plus, une prise d'air élargie favorise la respiration du moteur. Le circuit d'alimentation, revu lui aussi, emprunte des composants à un moteur V6.

Avec un poids à vide en ordre de marche maintenu à 1 135 kg seulement, la Yaris GRMN affiche le meilleur rapport poids/puissance de sa catégorie : 5,35 kg/ch.

CHÂSSIS ET QUALITÉS ROUTIÈRES

Pour transmettre au mieux sa puissance à la route, la Yaris GRMN est équipée d'un différentiel à glissement limité de type Torsen. La rigidité du châssis est renforcée par une barre anti-rapprochement installée entre les tourelles de suspension avant, ainsi que par des renforts de soubassement supplémentaires à l'avant et l'arrière.

Des ressorts raccourcis plaquent plus étroitement la voiture au sol (abaissement de 24 mm par rapport à la Yaris standard), associés à des amortisseurs spéciaux développés avec Sachs et à une barre antiroulis avant de plus gros diamètre (26 mm). La suspension résulte d'une évolution des jambes MacPherson frontales de la Yaris et de son essieu de torsion arrière.

Pour obtenir un dosage extrêmement fin du freinage, les disques avant rainurés de 275 mm de diamètre sont pincés par des étriers à quatre pistons, l'arrière étant équipé de disques de 278 mm. Ces étriers se singularisent par le logo GAZOO Racing blanc, rouge et noir, visible à travers les minces branches des jantes alliage BBS de 17 pouces. Outre l'intérêt du gain de poids, celles-ci libèrent une place suffisante pour adopter des disques plus massifs. Chaussées de pneus Bridgestone Potenza RE050 205/45R17, elles participent aussi à la sensation d'une direction très précise.

LIGNE D'ÉCHAPPEMENT PERFORMANTE

L'échappement a été entièrement remanié, une tâche qu'il a fallu accomplir dans un espace très restreint et en veillant à la gestion thermique du dessous de caisse. Il s'agissait ici de réduire la contre-pression de l'échappement, mais aussi de contrôler les émissions et le niveau sonore. Mission accomplie, puisque le moteur gagne en puissance tout en produisant une note flatteuse. Ces modifications ont aussi contribué à l'allègement du véhicule.





CARROSSERIE ET STYLE

À l'instar de son homologue de rallye, la GRMN utilise la carrosserie trois portes de la nouvelle Yaris. Elle inaugure plusieurs équipements originaux, dont un aileron noir, un bouclier arrière au design spécifique, un diffuseur arrière, une calandre en nid d'abeille et une sortie d'échappement centrale ovale – autre rappel de la version rallye.

La voiture arbore en outre une peinture exclusive, blanche rehaussée de rouge et de noir sur le capot et les bas de caisse, clin d'œil à la livrée de la Toyota Yaris WRC. Le toit noir est doté d'une antenne-requin, cas unique sur le segment. À l'avant, la lame inférieure est ourlée de rouge et, au-dessus des optiques de phares à LED, un élément décoratif noir accentue leur impact visuel.

DESIGN INTÉRIEUR

L'habitacle exprime tout autant le tempérament du modèle, avec des sièges avant sport créés tout spécialement par Toyota Boshoku, qui offrent un soutien d'excellent niveau.

L'authenticité des détails se retrouve dans le bouton de démarrage et le petit volant gainé de cuir, emprunté au coupé GT86 mais adapté aux spécificités de la Yaris GRMN. Enfin, le pédalier sport aluminium, les éléments d'habillage en aluminium et le combiné d'instruments haut de gamme avec affichage à matrice active confirment son caractère particulièrement sportif.

COMMERCIALISATION ET TARIF

Seuls 400 exemplaires de la Yaris GRMN seront disponibles en Europe, versions conduite à droite et conduite à gauche confondues. Son tarif en France est fixé à 30 700 € (avec le système de navigation Toyota Touch & Go 2 de série).

POUR TRANSMETTRE AU MIEUX SA PUISSANCE
À LA ROUTE, LA YARIS GRMN EST ÉQUIPÉE D'UN
DIFFÉRENTIEL À GLISSEMENT LIMITÉ DE TYPE TORSEN



CARACTÉRISTIQUES**YARIS GRMN****MOTEUR**

Code moteur	ZZR-FE
Type	4 cylindres en ligne
Distribution	2 ACT, 16 soupapes, avec Dual VVT-i
Alimentation	Injection électronique
Suralimentation	Compresseur Magnusson Eaton à rotor
Cylindrée (cm ³)	1 798
Alésage x course (mm)	80,5 x 88,3
Taux de compression	10,0 : 1
Puissance maxi (ch / kW @ tr/min)	212/156 @ 6 800 tr/min
Couple maxi (Nm @ tr/min)	250 @ 5 000 tr/mn
Norme antipollution	Euro 6(b)

BOÎTE DE VITESSES

Type	Manuelle
Rapports de démultiplication (:1)	
1 ^{re}	3,538
2 ^e	1,913
3 ^e	1,31
4 ^e	0,971
5 ^e	0,714
6 ^e	0,619
Marche arrière	3,333
Rapport de pont (:1)	4,214

PERFORMANCES

Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,35
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	230 (bridage électronique)
Acc. 0-100 km/h (secondes)	6,3 - 6,5*

CONSOMMATION (l/100 km)

Cycle mixte	7,5
Capacité du réservoir d'essence (litres)	42

ÉMISSIONS DE CO₂ (g/km)

Cycle mixte	170
-------------	-----

* Sous réserve d'homologation finale

CARACTÉRISTIQUES**YARIS GRMN****CHÂSSIS**

Suspension avant	Jambes MacPherson
- tarage des ressorts	34,6 N/mm
- amortisseurs	Sachs Performance
Diamètre de barre stabilisatrice	26 mm
Suspension arrière	Essieu de torsion
- tarage des ressorts	34,2 N/mm
- amortisseurs	Sachs Performance
Direction	A crémaillère, assistance électrique (EPS)
Rapport de démultiplication (:1)	12,8 : 1
Nbre de tours de butée à butée	2,28
Diamètre de braquage entre trottoirs /murs (m)	10,2/11,0
Freins	
Avant (diamètre x épaisseur en mm)	Disque ventilé et rainuré (275 x 25) étrier 4 pistons
Arrière (diamètre x épaisseur en mm)	Disque plein (278 x 9) étrier simple piston
Pneumatiques	Bridgestone Potenza RE050 205/45R17

DIMENSIONS EXTÉRIEURES (mm)

Longueur hors tout	3 945
Largeur hors tout	1 695
Hauteur hors tout	1 510
Empattement	2 510
Voie avant	1 465
Voie arrière	1 455
Garde au sol	Abaisée de 24 mm par rapport à la version standard

Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)	0,312
--	-------

CAPACITÉ DE CHARGEMENT (dm³)

Sièges arrière en place (norme VDA)	286
-------------------------------------	-----

DIMENSIONS INTÉRIEURES (mm)

Longueur	1 915
Largeur	1 420
Hauteur	1 250

POIDS (kg)

Poids à vide en ordre de marche	1 135
Poids total en charge	1 545

TOYOTA AURIS

Présentation de la nouvelle Auris Touring Sports Freestyle et de la gamme Auris 2018

Arrivée à cinq ans de son cycle de vie, la Toyota Auris ne s'est jamais si bien vendue et la part de sa version hybride est en constante augmentation. Pour développer ses atouts, le modèle propose désormais le break Touring Sports en édition limitée Freestyle, tout en modifiant les coloris et l'habillage du millésime 2018.



DEPUIS SON LANCEMENT en 2012, la seconde génération de l'Auris a joué pour Toyota un rôle central au cœur du marché européen. Conçue et fabriquée en Europe, elle satisfait toujours les fortes attentes de la clientèle des familiales compactes. Les améliorations régulières axées sur la qualité, le style et les performances ont maintenu son attractivité et sa popularité.

Au salon de l'automobile de Francfort, Toyota dévoile de nouvelles évolutions appelées à renforcer et accroître les atouts du modèle, sur le marché ultra concurrentiel des breaks et berlines compacts : la nouvelle édition Auris Touring Sports Freestyle et la gamme Auris 2018.

UN SUCCÈS PORTÉ PAR LA VERSION HYBRIDE

Introduite en 2010 sur l'Auris de première génération, la technologie hybride essence-électrique de Toyota n'a cessé d'augmenter sa part des ventes. Les automobilistes sont de plus en plus nombreux à la préférer aux motorisations classiques essence ou diesel. Ses faibles niveaux de consommation et d'émissions ont fait sa réputation, mais elle séduit aussi beaucoup par son silence de fonctionnement et sa conduite souple.

En 2016, les versions hybrides de la berline et de la Touring Sports ont représenté près de 60 % des ventes européennes du modèle et même 85 % en France. Cette année, ce pourcentage s'est encore accru puisqu'elles

totalisent près de deux tiers des achats en Europe (85 % sur les 6 premiers mois de 2017 en France).

À ce jour, Toyota a livré en Europe plus de 1,26 million d'Auris des deux générations, dont 400 000 hybrides environ. Fait révélateur : les volumes de vente du modèle actuel n'ont cessé de progresser chaque année depuis son lancement en 2012, pour dépasser 144 000 unités en 2016.

AURIS TOURING SPORTS ÉDITION FREESTYLE

Réinterprétation du break Touring Sports, l'édition spéciale Auris Freestyle se distingue par d'élégants détails au style urbain : des jupes latérales et des arches de roues noires, ainsi que des protections de soubassement avant et arrière finition aluminium. Son originalité s'exprime aussi par une calandre noire, des vitres arrière surteintées et des coques de rétroviseur argent brillant, auxquelles s'ajoutent des jantes en alliage de 17 pouces à cinq double branches finition noire et argent poli.

Par ailleurs, la nouvelle version Freestyle offre tous les avantages reconnus de l'Auris Touring Sports, à commencer par un choix exceptionnel de motorisations hybride, essence et diesel

AURIS MILLÉSIME 2018

Le salon de Francfort donne un premier aperçu des modifications apportées à la gamme Auris pour 2018. Ces nouveautés rehaussent encore la qualité et le style du modèle, en procurant aux lignes extérieures un supplément de modernité et de sportivité.

La palette des couleurs de carrosserie s'enrichit d'un nouveau bleu, disponible pour la version bicolore particulièrement prisée. Une teinte métallisée Gris Manhattan très tendance entre également au catalogue à titre d'option – à la tonalité plus profonde et plus subtile qu'une peinture brillante. Elle sera proposée pour la carrosserie intégrale ainsi que sur les versions bicolors, associée dans ce cas au contraste d'éléments noirs : toit, antenne requin, becquet de toit, coques de rétroviseur et calandre. Des habillages de bas de caisse seront disponibles en option tandis que la nouvelle calandre noire ornera de série l'Auris en finition Style.

ainsi qu'un volume de chargement généreux, extensible jusqu'à 1 685 litres une fois les sièges arrière rabattus – idéal lorsque le mode de vie ou les sports pratiqués requièrent beaucoup de place.

La version Freestyle sera commercialisée en Europe à partir de décembre en édition limitée.



TOYOTA FIVE CONTINENTS DRIVE

Partir sur la route pour produire des voitures toujours meilleures

En 2014, pour concrétiser l'ambition du président Akio Toyoda de créer des voitures « toujours meilleures » (Ever-Better cars), Toyota Motor Corporation a lancé un projet d'une ampleur inédite étalé sur sept ans : tester ses véhicules dans les conditions les plus difficiles sur tous les terrains et sous tous les climats en traversant les cinq continents.

BAPTISÉE « FIVE CONTINENTS DRIVE », cette opération doit aider l'ensemble du personnel Toyota à produire des voitures en perpétuelle évolution, qui plaisent aux clients et dépassent leurs attentes. Il s'agit d'un projet à long terme, capable de fédérer les 340 000 salariés de Toyota dans le monde.

« La route forme les hommes et les hommes fabriquent les voitures » – telle est la devise du programme. Sa finalité : permettre aux ingénieurs de quitter leur bureau pour « sentir » la route, expérimenter par eux-mêmes l'incidence des multiples conditions de conduite sur les performances du véhicule et recueillir des idées nouvelles. De plus, en se rapprochant de ses clients et en écoutant leurs remarques, Toyota peut mieux comprendre leurs besoins et leurs habitudes d'utilisation.

Cette traversée intercontinentale rejoint le souhait profond d'Akio Toyoda : créer des voitures amusantes à conduire. « À travers le projet Five Continents Drive, j'ai voulu donner à nos collaborateurs une autre perception des véhicules », explique-t-il. « Si nous essayons de créer des voitures à titre purement commercial, cela deviendra un jour ou l'autre l'unique finalité de l'entreprise. Pour les produire, nous ne pouvons pas nous contenter des

données obtenues sur les pistes d'essai. Voilà pourquoi nous devons affronter les routes et les environnements hostiles où nos véhicules sont utilisés. Nous en tirerons des informations précieuses qui enrichiront les compétences de nos ingénieurs et nous aideront à améliorer constamment nos voitures. »

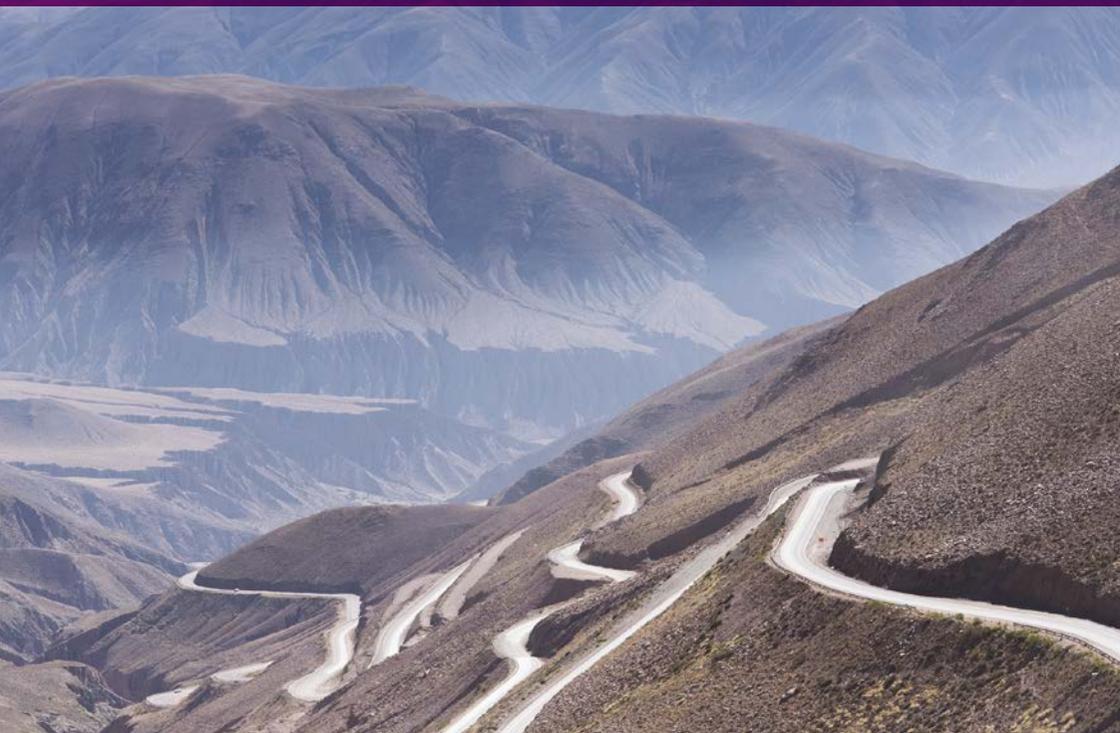
DES RETOURS D'EXPÉRIENCE ENTHOUSIASMANTS

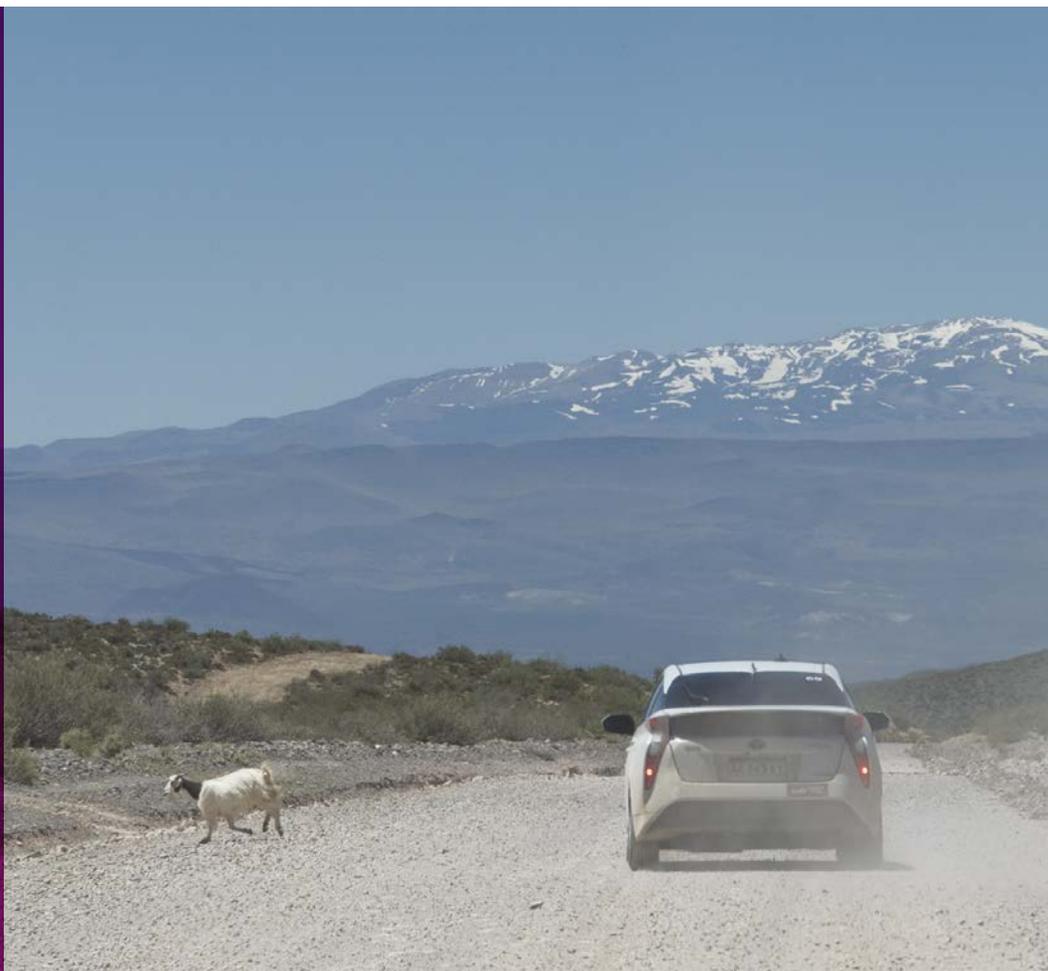
Le parcours des deux premiers continents, bouclé sans incident, s'est soldé par un succès éclatant et des retours d'expérience enthousiasmants de la part des participants. De l'Australie à l'Amérique du Nord et, plus récemment, l'Amérique latine, ils ont sillonné près de 70 000 km de routes et pistes – parfois non répertoriées –, afin de concevoir de meilleures voitures, plus sûres et plus respectueuses de l'environnement.

Le raid Five Continents Drive a débuté en 2014 par une manche d'ouverture en Australie, où l'on trouve 80 % des types de routes les plus éprouvants de la planète. L'équipe a traversé de vastes étendues de terrain tourmenté en dessinant une boucle à partir de Melbourne, siège australien de Toyota Motor Corporation. L'expédition a couvert 20 000 km en 72 jours, avec 13 véhicules.



PRÈS DE 70 000 KM ONT DÉJÀ ÉTÉ PARCOURUS
AFIN DE CONCEVOIR DE MEILLEURES VOITURES, PLUS
SÛRES ET PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT







SUR CHAQUE CONTINENT, L'ITINÉRAIRE ABORDE LES TERRAINS LES PLUS IMPITOYABLES

Cette année, c'est au tour de l'Europe. Le périple de sept ans se poursuivra ensuite en Afrique et en Asie. Le projet s'achèvera en 2020 au Japon, l'année même où Tokyo accueillera les Jeux olympiques et paralympiques. En tant que partenaire TOP des Jeux, Toyota assurera par ses véhicules la mobilité durable de l'ensemble du mouvement olympique et paralympique.

TOUS LES SENS EN ÉVEIL POUR AMÉLIORER LES VOITURES

Le projet Five Continents Drive se déroule sous la houlette de TOYOTA GAZOO Racing, l'entité internationale chargée de la compétition chez Toyota.

Kiichiro Toyoda, fondateur de Toyota, a dit un jour que la course est vitale à l'évolution de la construction automobile et l'ensemble de cette industrie. Cette conviction, transmise de génération en génération, a débouché récemment sur la constitution de TOYOTA GAZOO Racing.

Elle illustre la volonté de l'entreprise : surmonter tous les obstacles afin d'améliorer constamment les modèles de série par le biais de la compétition. L'expérience acquise par la pratique des performances extrêmes est mise à profit pour améliorer la conduite au quotidien.

Mais l'esprit de TOYOTA GAZOO Racing va bien au-delà... Pour faire produire des voitures toujours meilleures, le projet Five Continents Drive vise à former les participants directement sur le terrain en les exposant aux conditions les plus difficiles et les plus variées. L'expérience n'est pas juste visuelle, loin s'en faut : il s'agit d'aiguiser tous les sens afin de « percevoir » l'interaction entre la route et la voiture et développer ainsi des compétences qui seront utiles à l'amélioration des modèles de série.

En 2015, elle a poursuivi sa route en Amérique du Nord, parcourant 28 000 km en 109 jours avec 24 véhicules choisis dans l'ensemble de la gamme Toyota. Le parcours a été scindé en deux : une étape d'été au départ du Texas et un itinéraire d'hiver qui s'est aventuré dans le climat glacé du Canada et de l'Alaska.

En 2016, le voyage s'est poursuivi en Amérique du Sud avec 16 modèles différents, en trois parties totalisant 20 000 km sur 78 journées. La première est allée du Brésil au Paraguay, la seconde du Chili à la Bolivie en passant par le Pérou et la troisième a couvert l'Argentine et l'Uruguay.



UNE PASSION, UNE ÉQUIPE

En rassemblant le personnel Toyota des cinq continents, le projet souhaite aussi améliorer la collaboration internationale. Test ultime de véhicules réels en conditions réelles, il rassemble en convoi quelques-uns des modèles les plus appréciés de la marque.

Sur chaque continent, l'itinéraire aborde des terrains particulièrement impitoyables, tout en rendant visite aux établissements Toyota situés sur son passage. Loin de se limiter aux sentiers battus, il part à la rencontre de l'inconnu et à la découverte de nouveaux territoires de conduite.

Les routes défoncées ont ravivé chez les équipes la passion et l'esprit battant qui animent Toyota. Les ingénieurs, qui n'avaient

jamais roulé sur de telles distances, ont ainsi pu revenir à la nature fondamentalement ludique de la conduite. Tout en envisageant l'automobile dans sa globalité et en prenant conscience que ces voitures sont construites par leurs pairs, ils ont pu comprendre à quel point les Toyota peuvent être aimées par leurs propriétaires. Par-delà les différences de culture, de valeurs et d'habitudes, il s'agit de concevoir des modèles capables de dépasser les attentes toujours plus fortes des clients.

FIVE CONTINENTS DRIVE EN EUROPE

L'Europe est l'un des territoires les plus complexes et les plus modernes de la planète. Avec plus de trente langues parlées, sa diversité culturelle n'a d'égale que sa diversité de paysages.



Ce berceau de l'industrie automobile offre un panel de défis et d'opportunités totalement différent des continents précédents. Dans chaque pays, politique, histoire, culture et réglementations ont créé un contexte spécifique qui a modelé le panorama routier.

Le tracé européen, élaboré grâce aux contributions d'un groupe d'ingénieurs et techniciens Toyota particulièrement connaisseurs, s'attaque à la majeure partie du continent. Il visitera au total plus de vingt pays en deux parties, sur plus de 19 000 km.

Plus précisément, l'itinéraire a été réparti en deux sessions : l'une en été et l'autre en conditions hivernales, plus compliquées. Ce faisant, le convoi pourra découvrir l'éventail complet des climats européens, depuis la

chaleur torride du Portugal jusqu'aux routes verglacées de Scandinavie, en passant par le trafic dense des grandes villes.

L'itinéraire estival de huit semaines couvre quelque 13 000 km dans les pays occidentaux et méridionaux, avant d'arriver au siège de Toyota Motor Europe basé à Bruxelles, en Belgique.

Le trajet emprunte des routes particulièrement représentatives du continent : pavés et ronds-points, cols de montagne en lacets, ruelles encombrées des centres-villes ou encore autoroutes allemandes sans limitation de vitesse.

Cet hiver, une seconde expédition de quatre semaines explorera le nord et l'est sur 6 000 km. Partant de Copenhague au Danemark, elle

PLUS DE VINGT PAYS EUROPÉENS EN DEUX PARTIES, SUR PLUS DE 19 000 KM

se terminera aux ateliers de l'équipe TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team à Puppola, en Finlande.

LE NÜRBURGRING, CIRCUIT EMBLÉMATIQUE

L'expédition d'été met également les véhicules à l'épreuve sur le célèbre circuit du Nürburgring, réputé pour sa technicité. Situé à mi-parcours du premier itinéraire, ce lieu est chargé d'émotion pour Toyota, tant il est étroitement lié à TOYOTA GAZOO Racing.

C'est en 2007 que « GAZOO Racing » s'est engagé pour la première fois aux 24 Heures du Nürburgring. Ce circuit, qui a la réputation d'être le plus exigeant du monde, est une des étapes majeures du Five Continents Drive.

Avec ses montées et descentes vertigineuses et ses difficultés de pilotage, il est l'unique circuit

strictement comparable à une route ouverte. On dit qu'y rouler dix tours équivaut à 800 km sur la voie publique. C'est indiscutablement le meilleur circuit au monde pour tester aux limites l'homme et la machine.

Le Nürburgring est considéré comme un lieu sacré pour les constructeurs automobiles, nombreux à venir y effectuer des essais. Le terrain vallonné est bien exploité, avec 300 mètres de dénivelé et des pentes jusqu'à 17 %.

Ce sont précisément ces difficultés particulières qui en font un circuit mythique pour TOYOTA GAZOO Racing, un lieu d'apprentissage et d'évolution.

DES RÉSULTATS EXPLOITABLES DANS LA DURÉE

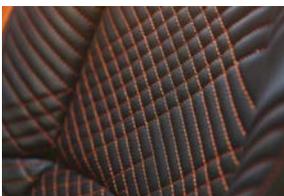
L'hiver prochain, lorsque le convoi passera la ligne d'arrivée finlandaise, la phase européenne du projet Five Continents Drive n'en sera pas finie pour autant. Toutes les informations utiles, les remontées clients et les expériences de conduite recueillies par l'équipe seront transmises à l'ensemble de l'organisation dans le monde, afin d'accompagner l'entreprise dans sa mission : l'amélioration constante des voitures.



BANQUE D'IMAGES



Retrouvez toutes nos images du Salon de Francfort 2017
sur notre site presse : <http://media.toyota.fr>





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/2wxu3Xo

