

PARIS 2016

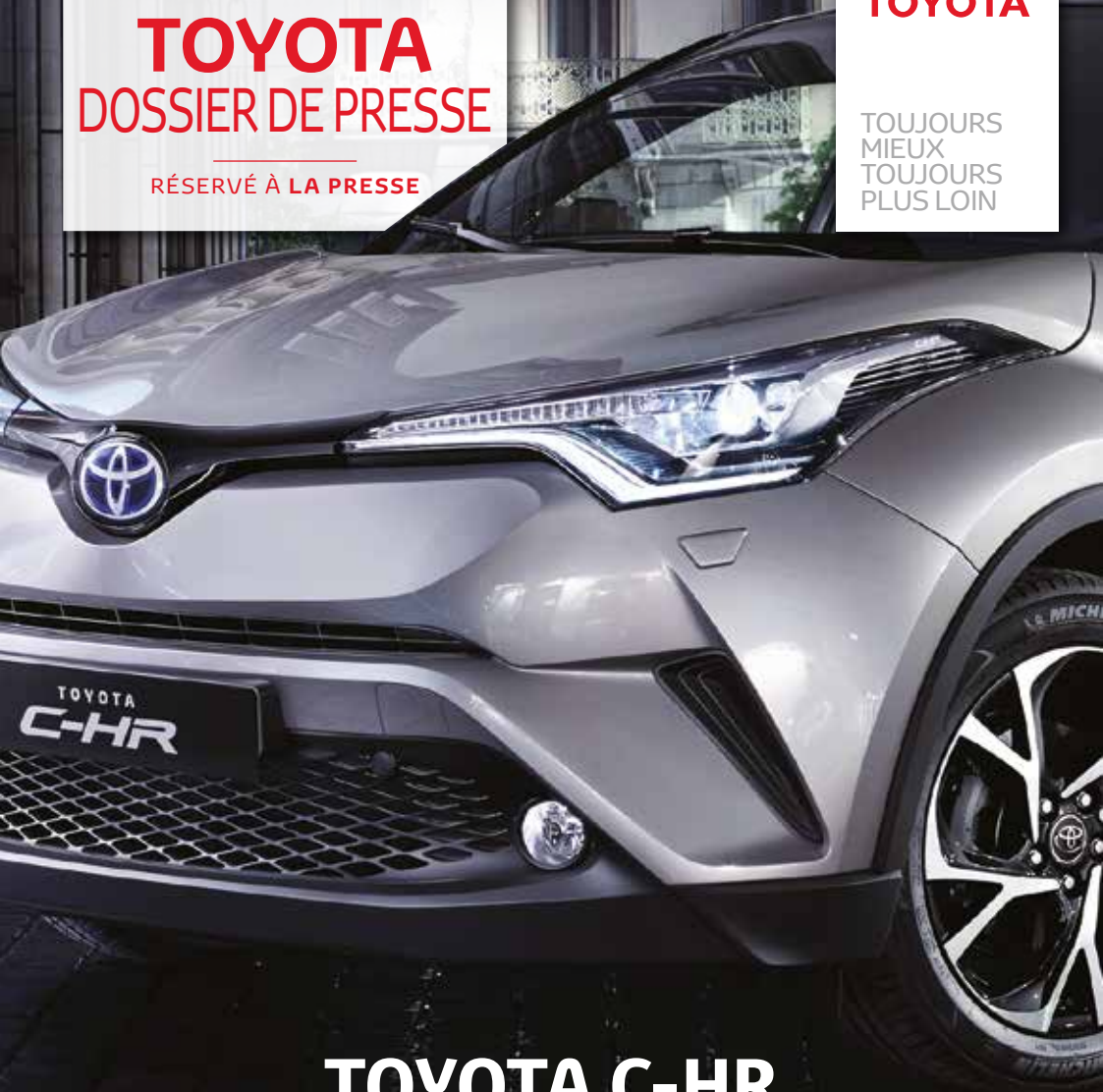
TOYOTA DOSSIER DE PRESSE

RÉSERVÉ À LA PRESSE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



TOYOTA C-HR

Un vent de fraîcheur sur le marché des crossovers

PRIUS RECHARGEABLE

La nouvelle référence en matière de consommation

TOYOTA GAZOO RACING

Repousser les limites pour mieux progresser



SOMMAIRE

SALON DE L'AUTOMOBILE DE PARIS 2016

4 TOYOTA GAZOO RACING

Repousser les limites pour mieux progresser

L'écurie TOYOTA GAZOO Racing concrétise la volonté de Toyota : dépasser les limites afin d'améliorer constamment ses modèles de série par le biais de la compétition. « Ce que nous apprenons aux extrêmes limites des performances, nous cherchons à le transposer dans la conduite au quotidien. »

10 TOYOTA C-HR

Un vent de fraîcheur sur le marché des crossovers

Modèle à part dans la gamme Toyota comme sur le segment, le *Coupé High-Rider* (C-HR) reflète la volonté d'Akio Toyoda d'offrir plus de liberté au design et promouvoir la créativité technique afin d'obtenir un style attractif et un plaisir de conduite supérieur.

18 PRIUS RECHARGEABLE

La nouvelle référence en matière de consommation

La nouvelle Prius Rechargeable, présentée en première européenne au Mondial de Paris 2016, reprend les atouts de la Prius IV *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.

24 NOUVEAU TOYOTA GT86

Totalement dédié au plaisir de conduite

Le GT86 illustre à merveille l'intention de Toyota : insuffler plus de passion à la marque en créant des voitures amusantes et gratifiantes à conduire. Directement inspiré de ses modèles sportifs historiques, ce coupé léger et agile à propulsion avec moteur avant est unanimement apprécié des passionnés pour ses performances et les sensations qu'il procure.

28 TOYOTA FCV PLUS

Ouvrir la voie à la société de l'hydrogène

Les véhicules à pile à combustible (PAC) font souvent figure d'exemple le plus abouti en matière d'écologie automobile. Mais dans un futur où ils foisonneront, les voitures ne se contenteront plus de consommer l'énergie : Toyota compte leur attribuer un rôle totalement inédit en transformant ses véhicules à PAC en fournisseurs d'énergie.

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 GAZOO RACING

Repousser les limites pour mieux progresser

L'écurie TOYOTA GAZOO Racing concrétise la volonté de Toyota : dépasser les limites afin d'améliorer constamment ses modèles de série par le biais de la compétition. « Ce que nous apprenons aux extrêmes limites des performances, nous cherchons à le transposer dans la conduite au quotidien. »

AU FIL DES ANS, Toyota a participé à des courses automobiles dans de nombreuses disciplines, dont la Formule 1, le Championnat du Monde d'Endurance (WEC) ou encore les 24 Heures du Nürburgring. Ces activités étaient gérées par des entités distinctes au sein du Groupe, telles que Toyota Racing, Lexus Racing et GAZOO Racing.

Pour sa part, GAZOO Racing s'est engagé pour la première fois aux 24 Heures du Nürburgring en 2007 avec deux Altezza et une équipe de mécaniciens composée d'employés sélectionnés dans différents départements de Toyota. Son credo : « La route façonne les hommes et les hommes façonnent les voitures. »

Cette affirmation reflète exactement la pensée de Kiichiro Toyoda, fondateur de Toyota, qui déclarait déjà en 1952 : « La compétition est plus qu'un simple divertissement : elle est vitale au progrès de l'industrie automobile. Tout comme les athlètes testent leurs capacités en donnant le meilleur d'eux-mêmes aux Jeux Olympiques, les constructeurs automobiles se servent de la course pour pousser les performances d'un véhicule à ses limites et lutter pour s'imposer, ce qui leur permet de découvrir de nouvelles voies d'évolution des technologies automobiles. »

C'est dans cet esprit qu'en avril 2015, Toyota est reparti sur de nouvelles bases en

regroupant sous le nom de TOYOTA GAZOO Racing l'ensemble de ses activités sportives, donnant ainsi à la compétition un rôle central dans sa quête constante d'amélioration.

De fait, les courses ont apporté à Toyota de nouveaux progrès techniques, transposés ensuite à ses modèles de route. Entre sa première manche du Championnat du Monde FIA d'Endurance (WEC) en 2012 et son sacre de 2014, l'expérience acquise avec les motorisations ultra-performantes des prototypes LMP1 TS030 et TS040 HYBRID a fait grandement progresser la technologie hybride de ses modèles de série, notamment en termes de réduction de cylindrée et de refroidissement moteur.

Par ses engagements en compétition, Toyota a élargi ses connaissances en sortant de sa zone de confort. En améliorant ses compétences, ces expériences lui ont permis d'affûter encore ses moyens humains.

Dernier point et non des moindres : à travers les sports mécaniques, Toyota souhaite insuffler la passion de la conduite à ses clients et supporters, et la partager avec eux.

Avec le retour de Toyota en Championnat du Monde des Rallyes en 2017, TOYOTA GAZOO Racing s'attaque à une autre discipline très exigeante où il poussera ses voitures aux limites, en quête d'une éternelle progression.

L'ENGAGEMENT DE TOYOTA GAZOO RACING EN EUROPE

Championnat du Monde FIA d'Endurance (WEC)

Le Championnat du Monde FIA d'Endurance est constitué d'épreuves de six heures ou plus qui se déroulent en Europe, aux États-Unis et en Asie. La plus prestigieuse d'entre elles est les 24 Heures du Mans, qui est également l'une des trois manches de la « Triple Couronne » en sport automobile*.

Depuis son premier engagement en 1985, Toyota a couru 18 fois au Mans et a frôlé la victoire en 2016. L'un des prototypes LMP1 TSO50 HYBRID menait clairement la course lorsque, à quelques minutes de l'arrivée, il a été contraint à un cruel abandon alors qu'il tenait la victoire à portée de main. Seule consolation, la voiture jumelle a terminé seconde.

Les 24 Heures du Mans exigent un exceptionnel niveau de vitesse et de fiabilité. TOYOTA GAZOO Racing continuera de relever ce défi en peaufinant son système hybride par des technologies toujours plus sophistiquées. Cette motorisation a été mise au point en interne chez Toyota par des membres de l'équipe de développement, également présents sur la course. Bien que d'âge et de degré d'expérience différents, tous sont sur la même longueur d'onde et animés d'un même objectif : « améliorer sans cesse les voitures ».

* Grand Prix de Monaco, 500 Miles d'Indianapolis, 24 Heures du Mans

Les 24 Heures du Nürburgring

Tous les ans, des écuries officielles et privées viennent du monde entier affronter « la course la plus dure au monde » sur le circuit du Nürburgring. Cette année signe la dixième participation de TOYOTA GAZOO Racing à cette épreuve où l'écurie a engagé un Lexus RC, un Lexus RC F et le Toyota C-HR Racing.

Sur les 128 voitures du plateau, le Toyota C-HR Racing s'est classé 84^e au scratch et 3^e dans sa catégorie. Pour sa part, le Lexus RC a dû abandonner sur des problèmes de transmission, tandis que le Lexus RC F s'adjugeait la 24^e place au classement général et la 1^{ère} dans sa catégorie.

L'épreuve des 24 Heures du Nürburgring compte beaucoup pour Toyota, car elle lui donne l'occasion d'approfondir la formation du personnel grâce à l'implication active des mécaniciens, ingénieurs et pilotes d'essais issus des divisions véhicules de route du Groupe.

L'objectif de la participation de Toyota reste absolument identique à celui qu'il était voici une décennie : s'engager dans des courses exigeantes et alimenter, grâce aux enseignements acquis, sa quête en vue de produire des voitures toujours meilleures.

Le Championnat du Monde FIA des Rallyes (WRC)

De l'asphalte lisse aux pistes accidentées, le Championnat du Monde FIA des Rallyes (WRC, pour World Rally Championship) est une compétition palpitante et sans pitié sur les routes les plus variées de la planète. Dans ce défi spectaculaire qui se joue pied au plancher, les pilotes doivent évaluer d'un coup d'œil les conditions de roulage.

Mais pour construire des véhicules de WRC, la théorie seule ne suffit pas : des connaissances et une expérience directes sont indispensables pour leur permettre d'encaisser la conduite aux limites sur tout type de revêtement. C'est précisément dans cet esprit que TOYOTA GAZOO Racing a décidé de s'engager au WRC 2017.

Préparée sous la houlette de Tommi Mäkinen, la Yaris WRC est presque prête. L'écurie est constituée de spécialistes très pointus et passionnés de rallye. « Pour créer un véhicule capable de gagner, la condition première est d'avoir un groupe qui partage le même objectif et le même plaisir au travail », confie Tommi Mäkinen. « Nous voulons donner au monde l'image d'une équipe soudée par l'amour que porte Toyota à l'automobile, tout en œuvrant à nos objectifs. »

Entretien avec **Koei Saga**,
Directeur et Responsable
Technique de TOYOTA
GAZOO Racing, et **Shigeki
Tomoyama**, Directeur adjoint
et Directeur du Marketing
de TOYOTA GAZOO Racing.

Quelle est la raison d'être de Toyota Gazoo Racing ?

K. Saga : Elle est très simple et renvoie à la raison même de notre engagement en compétition.

Notre fondateur, Kiichiro Toyoda, nous a laissé un texte manuscrit disant que « le sport automobile est vital pour l'évolution de la construction automobile et pour l'ensemble de cette industrie. » Une fois ce principe admis, il devient clair que la compétition est à la fois très importante et toujours nécessaire. Ce n'est pas une activité à laquelle on s'adonne quand tout va bien et qu'on laisser tomber quand les temps sont durs.

C'est pourquoi nous avons décidé l'an dernier de revenir à cet idéal fondateur en réunissant les activités sportives de Toyota sous l'entité



« NOUS INSISTONS À NOUVEAU SUR LE RÔLE CENTRAL DE LA COMPÉTITION, AFIN DE FAVORISER L'ÉVOLUTION DES TECHNOLOGIES, DE NOS COLLABORATEURS ET TOUCHER NOS NOMBREUX FANS DANS LE MONDE ENTIER ».

Koei Saga, Directeur et Responsable Technique de TOYOTA GAZOO Racing

TOYOTA GAZOO Racing, ce qui clarifie le rôle de nos engagements en course : améliorer sans cesse nos voitures. Nous avons aussi créé la « TOYOTA GAZOO Racing Factory », qui englobe le marketing associé à la compétition, le développement des véhicules et le support technique – des activités gérées auparavant par des divisions distinctes. Ce faisant, nous insistons à nouveau sur le rôle central de la compétition : favoriser l'évolution des technologies, de nos collaborateurs et toucher nos nombreux fans dans le monde entier.

Quel rôle les 24 Heures du Nürburgring ont-elles joué dans l'évolution de TOYOTA GAZOO Racing ?

S. Tomoyama : Les 24 Heures du Nürburgring ont

donné le coup d'envoi de GAZOO Racing. C'est la première course à laquelle nous avons participé sous ce nom en 2007. Cela n'a pas été facile car l'écurie était assez peu connue en Europe et le budget très serré. Nous avons débuté avec deux Altezza déjà utilisées (la version japonaise de la Lexus IS). Le personnel de l'équipe – tous des volontaires – s'est chargé de toutes les modifications de la voiture. La moitié des pilotes était même de la maison, à commencer par notre Président Akio Toyoda lui-même, qui continue de nous soutenir pleinement.

Depuis cette date, nous choisissons tous les ans parmi nos différentes divisions de R&D de jeunes ingénieurs et mécaniciens prometteurs,



« NOUS CHERCHONS À RENDRE LES VOITURES À LA FOIS
AMUSANTES À CONDUIRE, SÛRES ET CONVIVIALES GRÂCE
À LA TECHNOLOGIE ».

Shigeki Tomoyama,
Directeur adjoint et Directeur du Marketing de TOYOTA GAZOO Racing



que nous intégrons à l'équipe des 24 Heures du Nürburgring. En fin d'année, ils repartent vers leur division d'origine avec l'expérience et les connaissances acquises au long de la saison et pendant l'épreuve elle-même, en travaillant sur la voiture. Ils les partagent ensuite avec leurs collègues avec pour objectif ultime de produire des modèles de série encore meilleurs.

Qu'entendez-vous par « amélioration constante des voitures » ?

K. Saga : Personnellement, je suis convaincu que Toyota fabrique déjà de bonnes voitures, mais nous cherchons constamment à les améliorer ; c'est notre objectif et notre raison d'être. Cela signifie de meilleures technologies, une meilleure fonctionnalité et, au final, des voitures plus faciles à utiliser, plus amusantes à conduire mais aussi plus sûres. Dans le même temps, les réglementations antipollution strictes sont légion dans le monde et nous mettons tout en œuvre pour nous y conformer.

Par exemple, nous sommes déjà sur la bonne voie avec nos systèmes hybrides, mais ils doivent aussi pouvoir offrir une expérience de conduite sportive. C'est un rêve qui me tient personnellement à cœur : disposer au quotidien de voitures hybrides aussi confortables sur route qu'agréables à piloter sur circuit.

Vous occupez tous deux d'autres postes au sein du Groupe Toyota Motor Corporation : Président de la Power Train Company pour M. Saga et Président de la Connected Company pour M. Tomoyama. Quel rapport y a-t-il avec vos fonctions respectives dans le domaine de la compétition ?

K. Saga : J'étais auparavant ingénieur motoriste et le dernier moteur que j'ai conçu était le V12 de la Century. Je suis absolument convaincu que notre engagement en WEC est bénéfique à l'entreprise. Ce championnat d'endurance tient à accueillir des véhicules hybrides, et nous sommes leader en ce domaine sur le marché : il existe donc une convergence naturelle. Mais en prévision de l'avenir, nous devons progresser encore : par conséquent, quel meilleur tremplin que le WEC pour continuer d'améliorer nos modèles hybrides ?

S. Tomoyama : Les voitures de course sont déjà connectées grâce à des systèmes télématiques complexes ; mais l'informatique, l'Internet des



QUE SIGNIFIE GAZOO ?

Aujourd'hui, « GAZOO » renvoie au mot « garage », un lieu où chacun s'efforce de soigner le moindre détail afin d'offrir au client un véhicule et des prestations toujours meilleurs. Tel quel, ce nom reflète parfaitement l'esprit de TOYOTA GAZOO Racing.

Mais son origine remonte à la création de GAZOO.com voici près de vingt ans, un site internet qui présentait les photos des véhicules en stock chez chaque concessionnaire. Le terme GAZOO vient du mot japonais « gazō », qui signifie image ou photo. Si la présence de visuels sur un site internet est aujourd'hui une évidence, c'était révolutionnaire pour l'industrie automobile japonaise au milieu des années 1990, époque où internet n'en était encore qu'à ses balbutiements. GAZOO.com proposait aux clients un large choix de produits en leur permettant de trouver la meilleure offre disponible. De là vient cette philosophie consistant à toujours proposer de meilleures voitures aux clients Toyota.

objets et la connectivité sont des technologies très importantes qui doivent équiper nos futurs modèles.

Les voitures doivent être sûres et faciles à utiliser, particulièrement avec une population vieillissante. Toutefois, nous ne voulons pas produire des voitures ennuyeuses truffées de gadgets informatiques. Nous voulons tenir la promesse fondamentale faite à tous nos clients : le plaisir au volant. C'est pourquoi nous cherchons à rendre les voitures à la fois amusantes à conduire, sûres et conviviales grâce à la technologie, et les enseignements tirés de la compétition peuvent nous y aider.

À quoi TOYOTA GAZOO Racing mesure-t-il sa réussite ?

K. Saga : Nous avons un certain nombre d'objectifs à court terme, comme de gagner les 24 Heures du Mans et de remporter à nouveau le Championnat du Monde des Rallyes. Mais il est tout aussi important à nos yeux d'instiller l'esprit GAZOO dans nos activités. Nous voulons procéder par étapes et obtenir de petits succès, mais il n'existe pas d'objectif ultime car c'est un perpétuel défi.



TOYOTA C-HR

Un vent de fraîcheur sur le marché des crossovers

Modèle à part dans la gamme Toyota comme sur le segment, le *Coupé High-Rider* (C-HR) reflète la volonté d'Akio Toyoda d'offrir plus de liberté au design et promouvoir la créativité technique afin d'obtenir un style attractif et un plaisir de conduite supérieur.



CE CROSSOVER reste singulièrement fidèle aux grandes lignes des concept cars qui avaient tant attiré l'attention des visiteurs au Mondial de Paris 2014 et au Salon de Francfort 2015. La silhouette de coupé témoigne de l'intention des designers : créer un style singulier au sein de la gamme Toyota, tout en montrant une nouvelle orientation au segment des crossovers compacts.

Avec le C-HR, Toyota cible un profil client clairement distinct, aux motivations surtout dictées par des considérations émotionnelles et qui tient à se démarquer, qui veut avoir la primeur de nouvelles expériences et de nouveaux produits. Style et qualité sont des facteurs d'achat essentiels pour ces clients, et l'automobile un prolongement de leur personnalité.

Au fil du développement, l'ingénieur en chef du C-HR Hiroyuki Koba a constamment veillé à appliquer les enseignements tirés de ses rencontres avec ces automobilistes, afin de satisfaire leurs attentes en exigeant un style et une qualité perçue de haut niveau.

L'originalité du Toyota C-HR illustre la flexibilité qu'apporte l'architecture TNGA (*Toyota New Global Architecture*) aux bureaux d'études dans les trois domaines fondamentaux que sont le design, les motorisations et la dynamique – un vent de fraîcheur sur un segment qui tend de plus en plus à se banaliser.

UNE NOUVELLE ORIENTATION DU DESIGN POUR LE SEGMENT DES CROSSOVERS

Le Toyota C-HR étrenne donc un style distinctif qui insuffle du dynamisme et de la sensualité chez les crossovers, en combinant une partie haute façon coupé et une puissante partie basse, caractéristique d'un SUV.

Avec 4,360 m de long, 1,795 m de large, 1,555 m de haut (version hybride) et 2,640 m d'empattement, le modèle de série reste d'une grande fidélité au concept car initialement exposé au Mondial de Paris 2014, lequel a justement suscité d'excellentes réactions du public visé.

Inscrite dans une thématique dite « *Sensual Speed-Cross* » (évoquant d'un véhicule baroudeur vélocé et sensuel), la silhouette s'inspire du diamant et ses arches de roue musclées soulignent sa robustesse et sa rigidité. Elle marie ainsi la puissance d'une ligne abaissée et d'une garde au sol rehaussée à la ligne

d'habitacle étroite et épurée d'un coupé.

Quel que soit l'angle de vue, l'alliance des facettes taillées, des surfaces tendues et des détails élégants crée un savant dosage de précision et de sensualité.

La face avant incarne une nouvelle déclinaison des codes stylistiques identitaires de la marque *Under Priority* et *Keen Look*. De part et d'autre du badge Toyota, l'étroite calandre supérieure déploie ses ailes stylisées et agressives jusqu'aux projecteurs en épousant les angles de la carrosserie.

De profil, le mouvement des bas de caisse noirs vers l'avant et l'arrière, conjugué à la ligne d'épaule marquée, accentue l'impression de rapidité du véhicule et l'aspect relevé de silhouette.

La poignée de porte arrière dissimulée dans le montant C amplifie cette allure de coupé, de même qu'un facteur essentiel à l'impression de vitesse : le mouvement élané de la ligne de pavillon qui s'achève par un grand becquet de toit très aérodynamique à structure apparente.

À l'arrière, l'habitacle très fuselé contraste avec les passages de roues particulièrement évasés, créant une impression de largeur et d'aplomb. La poupe intègre le hayon du coffre, capable d'accueillir les bagages de cinq personnes.





« LE C-HR ASSURE DÉSORMAIS À TOYOTA UNE PRÉSENCE FORTE ET ORIGINALE SUR LE SEGMENT DES CROSSOVERS COMPACTS. IL COMPTE BIEN Y APPORTER UN SOUFFLE NOUVEAU ET CRÉER UNE NOUVELLE DÉMARCACTION. C'EST POURQUOI NOUS AVONS VOULU QU'IL SE DISTINGUE PAR SA PERSONNALITÉ UNIQUE ET PLEINE D'ORIGINALITÉ. »

Kazuhiko Isawa, Designer en chef du C-HR

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	1.2T			HYBRIDE
Cylindrée (cm ³)	1 197			1 798
Puissance maxi (ch/kW @ tr/min)	116/85 @ 5 200 - 5 600			122/90 @ 5 200
Couple maxi (Nm @ tr/min)	185 @ 1 500 - 4 000			142 @ 3 600
Boîte de vitesses	BVM6 4x2	CVT 4x2*	CVT 4x4	CVT 4x2
Consommation (cycle mixte, l/100 km)	5,8 à 5,9**	5,8	6,2	3,7 à 3,9**
Émissions de CO ₂ (cycle mixte, g/km)	135 à 136**	134 à 135	143 à 144	86 à 87**

* non disponible en France ** sur le marché français



1.2T HYBRIDE

CHASSIS

Suspensions

Suspension avant	Jambe MacPherson avec barre antiroulis
Suspension arrière	Essieu multibras avec bras tiré, ressort hélicoïdal et barre antiroulis

Direction	À crémaillère, assistance électrique (EPS)
------------------	--

Démultiplication	13,6 : 1
Tours de volant (de butée à butée)	2,76
Diamètre de braquage mini (m)	10,4

Freins

Avant (Ø mm)	Disques ventilés (298,5)
Arrière (Ø mm)	Disques pleins (281)
Frein de stationnement	Électrique


DIMENSIONS EXTÉRIEURES (MM)

Longueur hors tout	4 360
Largeur hors tout	1 795
Hauteur hors tout 1.2T/Hybride	1 565/1 555
Empattement	2 640
Voie avant (16" - 17"/18")	1 550/1 540
Voie arrière	1 550/1 540

Coffre

Capacité (dm ³ , norme VDA)	377
--	-----






Émergeant ostensiblement de la carrosserie, les blocs feux arrière peuvent recevoir des diodes électroluminescentes pour rehausser par leur signature lumineuse l'expressivité de la poupe.

DESIGN INTÉRIEUR SOPHISTIQUÉ ET QUALITÉ PERÇUE D'EXCEPTION

De fait, l'intérieur représente pour Toyota une nouvelle approche : un design « techno-sensuel », mariage d'un caractère fonctionnel high-tech et d'un style sensuel dans l'air du temps. Concrètement, il s'exprime par un cockpit orienté vers le conducteur au sein d'un vaste habitacle aéré.

L'architecture en strates continues de la planche de bord crée une atmosphère intérieure chaleureuse en se prolongeant jusqu'aux portes par un décor élégant et un panneau d'habillage noir laqué. Du contraste entre les surfaces sensuelles et les lignes tendues naît un cadre insolite et confortable à la fois.




Le poste de conduite intègre des détails innovants et des équipements high-tech d'utilisation intuitive. Toutes les commandes sont légèrement tournées vers le conducteur, de même que l'écran tactile 8" (20 cm) du système audio dont l'interface évolue, avec la plateforme de navigation Toyota Multimédia 2016 et des services en ligne plus performants.

Conjuguée à la console centrale asymétrique, cette configuration place toutes les commandes à portée de main du conducteur, tout en permettant au passager avant de gérer certaines fonctions.

Dans la mesure où l'écran tactile se détache clairement de la planche de bord au lieu de s'y fondre, celle-ci est sensiblement plus étroite en partie haute, au profit de la visibilité de conduite.

Les sièges innovent par leur conception en deux parties : une section haute étroite sport et une section basse de soutien aux coussins plus rembourrés, un contraste accentué par les différences de ton, de texture et de motif de la sellerie.



Pour obtenir ce très haut niveau de qualité perçue – et sachant par ailleurs que les automobilistes intéressés par le C-HR regarderont aussi les modèles concurrents des marques premium –, l'équipe européenne Qualité Perçue de Toyota s'est impliquée plus tôt que d'habitude dans le projet.

En travaillant main dans la main avec le bureau de design pour préserver le style originel de l'habitacle, l'équipe Qualité Perçue a particulièrement soigné la qualité des composants, la cohérence de grain, de texture, de forme, de couleur et d'éclairage de chaque élément.

Pour mieux homogénéiser le style intérieur et extérieur, la plupart des commandes reprennent le dessin « diamant » de la carrosserie. Cette thématique se retrouve aussi dans les motifs des contre-portes, du ciel de pavillon, la forme et les grilles des haut-parleurs JBL, jusqu'aux aiguilles des cadrans de l'instrumentation analogique.

Le choix très étudié des finitions de surface joue un rôle crucial dans l'impression d'unité qui se dégage de l'habitacle. Elles se classent en trois catégories : aspect cuir pour les panneaux de fond, grain Nappa souple pour les surfaces de contact et grain technique pour les éléments fonctionnels tels que les commandes.

Les éléments décoratifs reçoivent un revêtement de haute qualité noir laqué et argent satiné. Enfin, le tableau de bord et les commandes présentent une nuance d'éclairage bleu clair partout homogène, même sur les surfaces brillantes voisines de teinte différente.

Trois ambiances sont proposées pour cet intérieur d'exception : Gris foncé, Noir/Bleu et Noir/Brun.

UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS ADAPTÉ AUX CLIENTS LES PLUS EXIGEANTS

Comme le souhaite la clientèle cible, le Toyota C-HR peut recevoir des équipements très divers.

Toyota étant bien décidé à démocratiser les équipements de sécurité les plus récents, le pack Toyota Safety Sense est livré de série sur toutes les finitions. Il comprend le Système de sécurité précollision PCS avec détection des piétons, le Régulateur de vitesse adaptatif ACC, l'Alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la file LDA, la Gestion automatique des feux de route AHB et la Lecture de panneaux de signalisation RSA (sauf sur la finition de base pour le RSA).

Différents équipements seront disponibles selon le niveau de finition ou en option, tels les sièges chauffants, le système d'accès sans clé, les vitres surteintées, une sellerie spécifique mi-

« J'AI REFUSÉ TOUT COMPROMIS SUR LE STYLE OU LES PERFORMANCES ROUTIÈRES. »

Hiroyuki Koba, Ingénieur en chef du C-HR



UN SON DIGNE D'UNE SALLE DE CONCERT

Afin d'offrir le summum de la restitution sonore dans sa catégorie, le nouveau C-HR peut bénéficier d'un système audio JBL haut de gamme conçu sur mesure. Il comporte 8 canaux, un amplificateur stéréo de 576 W et 9 haut-parleurs, dont deux haut-parleurs d'aigus à pavillon et guide d'ondes (dit "horn tweeters") brevetés récemment par JBL.

Sachant que différents éléments intérieurs peuvent influencer considérablement sur la qualité sonore (vitres, toit ouvrant et sellerie, ainsi que la rigidité structurelle autour de chaque haut-parleur), JBL et les ingénieurs Toyota ont travaillé en étroite collaboration dès le début de sa conception.

Après enquête approfondie auprès de la clientèle, il a été décidé d'orienter plutôt les haut-parleurs vers l'avant de l'habitacle et de positionner précisément les haut-parleurs d'aigus à pavillon (caractéristiques de la sonorisation JBL) dans les montants de pare-brise afin de privilégier la clarté du son.

Outre les *horn tweeters* de 2,5 cm de diamètre et les guides d'ondes acoustiques, le système compte à l'avant deux enceintes de 8 cm à large dispersion et deux caissons de basses de 17 cm. Les places arrière disposent quant à elles de deux haut-parleurs large bande de 15 cm et d'un caisson de basses de 19 cm, dans un encastrement à évent de 10 litres spécialement aménagé à cet effet.

Disponible en finition haut de gamme, cette sonorisation JBL premium comprend en outre un codage audio sans perte.

Toyota et JBL ont initié ce partenariat dès 1996 et, depuis lors, l'ont étendu avec succès. Réputées chez les professionnels du monde de la musique, les sonorisations JBL équipent de grandes salles, stades et sites de concert partout dans le monde (80 % des concerts live, 70 % de l'ensemble des studios d'enregistrement et 90 % de l'ensemble des cinémas labellisés THX).

Cheval de bataille commun aux deux entreprises, le souci de la qualité a donné naissance à ce système audio inédit et très performant spécialement conçu pour le C-HR.



cuir, le système Toyota révolutionnaire d'Aide intelligente au stationnement simplifié S-IPA, des jantes alliage 18" ou encore une carrosserie métallisée bi-ton.

DES MOTORISATIONS ULTRAMODERNES

Les différentes motorisations proposées sur le Toyota C-HR visent à offrir exactement la fluidité et l'agrément de conduite qu'escomptent ses clients. C'est au volant de la version hybride qu'elle trouve sa pleine expression, une motorisation par définition souple et sans à-coups, qui offre la réponse et la fluidité d'un style de conduite tonique, tout à fait en phase avec le dynamisme des lignes du C-HR.

Avec ce groupe hybride de dernière génération, les émissions de CO₂ du C-HR descendent jusqu'à 86 g/km (82 g/km sur certains marchés avec jantes 16 pouces), un chiffre inégalé dans cette catégorie, pour une consommation d'essence moyenne de 3,7 l/100 km seulement en cycle mixte (3,6 l/100 km sur certains marchés avec jantes 16 pouces).

D'une puissance de 122 ch/90 kW, il est non seulement plus sobre et plus léger que le système hybride de génération précédente, mais aussi plus nerveux. Son rendement thermique atteint 40 %, un record mondial pour un groupe essence.

D'autres composants du système hybride ont été repositionnés, allégés et leur encombrement réduit afin de gagner de la place et d'abaisser le centre de gravité.

Le C-HR peut également recevoir le nouveau turbo essence 1,2 litre inauguré par l'Auris, d'une puissance de 116 ch/85 kW pour un couple de 185 Nm. Ses émissions de CO₂ débutent à 135 g/km (125 g/km sur certains marchés) et sa consommation moyenne à 5,8 l/100 km en cycle mixte (5,5 l/100 km sur certains marchés). Il peut être accouplé au choix à une boîte manuelle six rapports ou à une transmission CVT, celle-ci étant associée à une transmission intégrale (version CVT à roues avant motrices disponible sur certains marchés).

Enfin, un modèle 2 litres de 144 ch/107 kW et 188 Nm à seule transmission CVT sera réservé à l'Ukraine et aux pays du Caucase.

UNE DYNAMIQUE ÉTONNANTE POUR UN CROSSOVER

La conception et le développement du châssis du Toyota C-HR ont été suivis de très près par l'Ingénieur en chef Hiroyuki Koba, lui-même amateur de pilotage. Dès les prémices du projet, il a écumé les routes d'Europe sur des milliers de kilomètres pour comprendre les exigences du réseau routier d'une part, mais aussi la façon de conduire des Européens.

« Par exemple, j'ai remarqué que les Européens ont un style de conduite beaucoup plus coulé, basé sur un sens plus aigu d'observation de la circulation », note Hiroyuki Koba. « Ils évitent les obstacles en adaptant simplement la trajectoire et la vitesse, et s'efforcent de continuer d'avancer alors qu'ailleurs dans le monde, les automobilistes préfèrent plutôt s'arrêter. C'est ce qui nous a incités à travailler sur la précision de conduite avec notre équipe européenne, à tous les niveaux du véhicule. Nous voulions obtenir des performances comparables à celles des meilleures berlines compactes. »

Avec son centre de gravité bas et sa suspension arrière multibras, la nouvelle plateforme basée sur l'architecture TNGA constituait le point de départ idéal : grâce à elle, il devenait possible de calculer toutes les caractéristiques du châssis à même de fournir une réponse immédiate et naturelle aux sollicitations du conducteur. L'Ingénieur en chef Hiroyuki Koba a d'ailleurs participé personnellement à chaque étape clé d'évaluation de la dynamique et de décision, afin de concrétiser sa vision « Réactivité, Linéarité et Cohérence ».

De fait, le Toyota C-HR peut se targuer d'une précision de conduite remarquable pour un crossover, une qualité qu'il doit à la parfaite linéarité de la direction ainsi qu'à une maîtrise optimale du roulis. Cette limitation des mouvements de caisse, auxquels sont particulièrement sujets les véhicules hauts, profite directement au confort de marche. Même sur les chaussées d'Europe, souvent dégradées, la tenue de route reste imperturbable et précise, un facteur supplémentaire de confiance et de plaisir au volant.

PRIUS RECHARGEABLE

La nouvelle référence en matière de consommation

La nouvelle Prius Rechargeable, présentée en première européenne au Mondial de Paris 2016, reprend les atouts de la Prius IV *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. Le lancement aujourd'hui de la seconde génération de la Prius Rechargeable rapproche encore le groupe de son objectif de réduction de 90 %* des 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.

Elle bénéficie de nombreuses avancées technologiques, dont un système d'entraînement à deux moteurs électriques, un réchauffeur de batterie et deux premières mondiales : un toit solaire qui allonge l'autonomie et une climatisation automatique à pompe à chaleur avec injection de gaz.

En doublant son autonomie électrique, qui passe à 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.

LE SUMMUM DE LA TECHNOLOGIE VHR ET UNE EXPÉRIENCE DE CONDUITE ÉLECTRIQUE IMPRESSIONNANTE

La nouvelle Prius Rechargeable profite des perfectionnements les plus récents de la technologique 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.

Cet allongement important de l'autonomie électrique découle d'améliorations techniques touchant à trois domaines clés : optimisation de la batterie, des performances en mode électrique et recharge plus rapide par souci de commodité.

Installée sous le coffre, la batterie lithium-ion de grande capacité joue un rôle fondamental dans cette autonomie électrique de 50 km. Son volume a augmenté de 87 à



145 litres, elle fournit deux fois plus d'énergie - 8,8 kWh au lieu de 4,4 kWh - pour une masse de 120 kg, soit seulement 50 % de plus que la version antérieure.

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 accouplement très compact à roue libre permet au générateur du système hybride d'agir comme un second moteur électrique. Cette innovation accroît la puissance de propulsion électrique à 68 kW, ce qui avive l'accélération et rend la conduite encore plus attrayante, tout en réduisant sensiblement la fréquence de mise en route du moteur thermique.

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.

Également en première mondiale, l'alimentation électrique de la climatisation automatique est désormais assurée 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 l'autonomie électrique.

Bien plus efficace qu'un chauffage utilisant le moteur thermique ou que des chauffe-eau gourmands en électricité, 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 une température d'efficacité opérationnelle, 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.

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 de pré-rafraîchir ou pré-réchauffer simultanément l'habitacle.

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. Parallèlement à ses meilleures performances en mode hybride et électrique, celle-ci vise une consommation moyenne et des émissions de CO₂ très faibles : 1,0 l/100 km et 22 g/km respectivement.

UN STYLE AÉRODYNAMIQUE ORIGINAL

Basée comme la dernière Prius sur l'architecture de plateforme TNGA (*Toyota New Global Architecture*), la nouvelle Prius Rechargeable reprend le profil emblématique. Elle se distingue toutefois par des éléments stylistiques originaux qui



évoquent sa haute technicité et lui confère 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 rallongés de 25 mm et 80 mm. L'abaissement du capot moteur et du spoiler arrière souligne encore plus sa longue silhouette fluide et la faible hauteur du centre de gravité.

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 sculpture très aérodynamique des angles du bouclier accentue 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 spoiler 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 spoiler 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 seulement, la meilleure valeur du segment, 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 spoiler 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.

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 structurée en strates, qui place les compteurs à distance du conducteur et les écrans à portée de main.

Elle bénéficie cependant d'un plus grand écran multimédia de 20 cm (8"), au graphisme revisité. 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



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

1,8 L HYBRIDE

Cylindrée (cm ³)	1 798
Puissance maxi (ch/kW @ tr/min)	98/72 @ 5 200
Couple maxi (Nm @ tr/min)	142 @ 3 600
Puissance maxi du système (ch/kW @ tr/min)	122/90 @ 5 200
Consommation (l/100 km)	1,0*
Émissions de CO ₂ (g/km)	22*
Capacité de la batterie (kWh)	8,8
Volume de la batterie (l)	145
Poids de la batterie (kg)	120
Type de batterie	Lithium-ion (95 éléments)
Vitesse maxi en mode VE (km/h)	135
Autonomie électrique maxi (km)	plus de 50
Puissance maxi en mode VE (kW)	68
Puissance de charge maxi (kW)	3,3
Temps de charge (h)	2,0
Système de climatisation	Pompe à chaleur
Panneaux solaires de toit	oui
Cx	0,25

DIMENSIONS

Longueur hors tout (mm)	4 645
Largeur hors tout (mm)	1 760
Hauteur hors tout (mm)	1 470

* Sous réserve d'homologation

sièges offrent des 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.

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 éco-responsable.

Par exemple, le toit peut intégrer un grand panneau solaire 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 qui, une fois complètement chargée, fournit un apport 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.

Cette charge solaire 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.

De même, les projecteurs multi-LED diminuent la consommation, tandis que le 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, d'un grand affichage tête haute en couleur, d'un nouveau système d'Aide intelligente au stationnement simplifié (S-IPA, *Simple Intelligent Parking Assist*) ainsi que d'un pack Toyota Safety Sense doté de deux fonctions inédites sur ce modèle : 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 au besoin la voiture jusqu'à l'arrêt complet.

ARCHITECTURE DE PLATEFORME TNGA, GAGE DE VIVACITÉ DU CHÂSSIS ET DE PLAISIR AU VOLANT

La plateforme basée sur la nouvelle architecture globale Toyota TNGA (*Toyota New Global Architecture*) contribue directement à l'agrément au volant car elle abaisse le centre de gravité par rapport au modèle actuel, 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 la nouvelle suspension arrière à double triangulation, qui réduit des deux tiers les chocs encaissés sur routes dégradées, par rapport à l'actuelle génération. Pour améliorer la tenue de route et la réactivité, la suspension avant à jambes MacPherson a elle aussi été revue.

En écho à cette amélioration notable des caractéristiques dynamiques, le nouveau système hybride rechargeable gagne en nervosité : 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.

Enfin, en complément du silence inhérent à l'extension de la plage électrique, les bruits, sonorités et vibrations ont fait l'objet d'un traitement minutieux. Grâce au positionnement optimal des absorbants/isolants phoniques aux sources de bruit, les occupants profitent d'une quiétude inégalée.



NOUVEAU TOYOTA GT86

Totalement dédié au plaisir
de conduite

Le GT86 illustre à merveille l'intention de Toyota : insuffler plus de passion à la marque en créant des voitures amusantes et gratifiantes à conduire. Directement inspiré de ses modèles sportifs historiques, ce coupé léger et agile à propulsion avec moteur avant est unanimement apprécié des passionnés pour ses performances et les sensations qu'il procure.



CE NOUVEAU MODÈLE bénéficie d'importants changements qui valorisent et améliorent encore les atouts du GT86, tout en rehaussant son attrait, sa qualité perçue et son niveau d'équipements afin de satisfaire les attentes de la clientèle.

NOUVEAUX RÉGLAGES AMÉLIORANT LA DYNAMIQUE, LA STABILITÉ ET LE CONFORT ROUTIER

La mission de l'Ingénieur en chef Tetsuya Tada consistait précisément à renforcer les qualités qui font du GT86 une voiture totalement dédiée à la conduite plaisir. « Nous avons tout repensé », déclare-t-il. Pour ce faire, son équipe s'est appuyée sur les retours d'expérience des courses auxquelles elle a participé, notamment les 24 Heures du Nürburgring.

Objectif : améliorer encore la stabilité, l'agilité et le confort de marche en rigidifiant davantage la structure, en modifiant les organes de suspension et en optimisant l'aérodynamisme. Ainsi, à l'arrière, des points de

soudure supplémentaires renforcent la rigidité de la carrosserie autour des montants. Plusieurs panneaux arrière et éléments de support ont également été épaissis.

La conduite gagne en confort et en stabilité grâce à de nouveaux ressorts de suspension ainsi qu'aux nouveaux amortisseurs Sachs (de série sur le marché français).

Entre autres modifications aérodynamiques, citons un nez abaissé, des boucliers avant et arrière redessinés et l'ajout d'ailettes à l'avant et sur les flancs pour lisser l'écoulement d'air.

Le coupé conserve sa configuration unique : à l'avant, un moteur essence atmosphérique compact de 200 chevaux de type « boxer » (à cylindres horizontaux opposés), associé à des roues arrière motrices et à une boîte manuelle ou automatique, toutes deux à six rapports.

STYLE EXTÉRIEUR : PLUS MUSCLÉ ET PLUS AÉRODYNAMIQUE

Les retouches extérieures visent à améliorer les performances aérodynamiques du GT86 et accentuer sa présence, tout en préservant ses lignes classiques et tendues. Ce nouveau dessin harmonieux est obtenu grâce à une évolution subtile mais efficace de la face avant, en particulier la calandre élargie et abaissée, ainsi que le bouclier doté de déflecteurs aérodynamiques et d'une lame inférieure. De face, ce rafraîchissement stylistique renforce l'impression visuelle d'adhérence et d'agilité.

L'évolution aérodynamique se poursuit avec l'apparition d'une ailette discrète au niveau du nez et d'une ouverture d'antibrouillard à triple nervure. Les projecteurs ont été redessinés afin d'amplifier les lignes horizontales. L'ensemble de la signature lumineuse a ainsi été revue, avec des projecteurs désormais bi-LED tandis que les clignotants, eux aussi à LED, prennent place à l'intérieur des blocs optiques.

De profil, les ailes avant gagnent elles aussi de nouvelles ailettes aérodynamiques. La gamme proposée sur le modèle 2017 introduit de nouvelles jantes alliage de 17 pouces à 10 branches bi-ton.

À l'arrière du GT86, les nouveautés font écho à celles de l'avant en lui donnant une allure plus athlétique. L'effet vient principalement de l'ensemble diffuseur/carénage arrière noir, élargi et approfondi, qui dessine un trapèze



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

BOXER 2,0 L BVM 6 BOXER 2,0 L BVA 6

MOTEUR

Code moteur	FA20
Nb de cylindres	4 cylindres
Configuration	Boxer (à pistons horizontaux opposés), atmosphérique
Carburant	Essence
Alimentation	Système d'injection D-4S
Distribution	2 ACT, 16 soupapes
Cylindrée (cm ³)	1 998
Alésage x course (mm)	86,0 x 86,0
Taux de compression (:1)	12,5:1
Régime maxi (tr/min)	7 400
Puissance maxi ch (kW) @ tr/min	200 (147) @ 7 000
Couple maxi (Nm @ tr/min)	205 @ 6 400-6 600
Norme antipollution	Euro 6

SUSPENSIONS

Avant	Jambes Mac Pherson
Arrière	Doubles triangles

PERFORMANCES

Vitesse de pointe (sur circuit, km/h)	226	210
0 à 100 km/h (s)	7,6	8,2

CONSOMMATION D'ESSENCE

Cycle urbain (l/100 km)	10,4	9,6
Cycle extra-urbain (l/100 km)	6,4	5,7
Cycle mixte (l/100 km)	7,8	7,1
Capacité du réservoir d'essence (l)	50	

ÉMISSIONS DE CO₂

Cycle urbain (g/km)	240	223
Cycle extra-urbain (g/km)	148	131
Cycle mixte (g/km)	180	164

DIMENSIONS EXTÉRIEURES

Longueur hors tout (mm)	4 240
Largeur hors tout (mm)	1 775
Hauteur hors tout (mm) [avec antenne requin]	1 285 [1 320]
Empattement (mm)	2 570
Voie avant (mm)	1 520
Voie arrière (mm)	1 540
Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)	0,27

POIDS

Poids à vide en ordre de marche (kg) Mini - Maxi (EC/ECE)	1 222-1 247	1 242-1 270
---	-------------	-------------



et se prolonge vers le bas pour masquer le silencieux d'échappement. Un aileron arrière est désormais disponible en option afin d'améliorer encore l'aérodynamisme. Enfin, le restylage des feux arrière à LED (y compris pour les clignotants) renforce les lignes horizontales et crée une signature originale.

STYLE INTÉRIEUR

Les nouveaux équipements et finitions de l'habitacle réaffirment la vocation première du GT86, voué avant tout au pilotage. Parallèlement, ils en rehaussent la qualité visuelle et tactile.

Avec 362 mm de diamètre, le nouveau volant à trois branches est le plus petit jamais installé sur une Toyota de série. En outre, l'épaisseur de la jante a été précisément calculée pour offrir une prise en main et une sensation optimales. Il arbore un logo 86 argenté proéminent sur le moyeu, des branches aspect métal et des commandes supplémentaires destinées à gérer le nouveau système audio et l'écran couleur multifonction de 11 cm (4,2") désormais intégré au combiné d'instruments.

Le menu de l'ordinateur de bord permet de connaître la consommation, la distance parcourue et offre de nouvelles fonctionnalités liées aux performances, telles qu'un suivi de l'accélération, l'affichage des courbes de puissance et de couple ainsi qu'un chronomètre. Le compte-tours est conçu de sorte que le régime de puissance maxi (7 000 tours par

minute) se trouve exactement au sommet du cadran. Une autre nouveauté accrédite encore la nature spécifique du GT86 : un mode TRACK (circuit) qui permet de moduler le degré d'intervention du contrôle électronique de stabilité et du contrôle de motricité, voire de les désactiver complètement.

La planche de bord elle-même se dote d'un nouveau revêtement texturé noir monobloc qui diminue les reflets, tandis qu'un nouveau motif alvéolé façon fibre de carbone vient orner les panneaux de commandes sur les contre-portes et de ventilation sur la console centrale. Disponible en option, une nouvelle sellerie mariant cuir et Alcantara microperforé, de couleur noire, est associée à un habillage façon daim de la casquette du tableau de bord. La sellerie tissu du GT86 évolue également en offrant un meilleur maintien.

La console centrale reçoit un nouvel écran de 15,5 cm (6,1") destiné au système audio. Le nouveau GT86 peut également recevoir en option le système multimédia avec navigation GPS Toyota Touch & Go 2 incluant 3 ans de gratuité des mises à jour cartographiques et des services connectés en ligne, ce qui comprend l'abonnement à l'information trafic TomTom en temps réel, Coyote, les prix des carburants, l'emplacement, la disponibilité et les tarifs des parkings, les prévisions météo, l'accès à Google Street View, Google Search (points d'intérêt), Aha, Aupeo! et Twitter.



TOYOTA FCV PLUS

Ouvrir la voie à la société de l'hydrogène

Les véhicules à pile à combustible (PAC) font souvent figure d'exemple le plus abouti en matière d'écologie automobile. Mais dans un futur où ils foisonneront, les voitures ne se contenteront plus de consommer l'énergie : Toyota compte leur attribuer un rôle totalement inédit en transformant ses véhicules à PAC en fournisseurs d'énergie.

CES VÉHICULES zéro émission vont non seulement réduire leur impact sur l'environnement, mais ils seront en outre capables de produire et fournir de l'électricité. Le Toyota FCV Plus est un véhicule à pile à combustible hydrogène qui a déjà accompli cette transition et peut apporter sa contribution à la société en s'intégrant à l'infrastructure de production électrique.

LES TROIS MISSIONS DU TOYOTA FCV PLUS

La conversion d'hydrogène propre en électricité via le véhicule participe à la protection de l'environnement et offre une

véritable solution aux problèmes de sécurité énergétique :

- Production d'électricité à partir d'hydrogène
Outre son propre réservoir d'hydrogène, le Toyota FCV Plus peut produire directement de l'électricité à partir d'hydrogène provenant d'une source extérieure. Il peut donc se transformer en générateur d'électricité stable, utilisable à domicile ou en déplacement.
- Mise à disposition de l'électricité produite
En stationnement, le Toyota FCV Plus peut distribuer l'électricité stockée à bord en alimentant d'autres voitures ou des réseaux électriques locaux, via l'infrastructure.



- Aide future à la production locale d'électricité
La pile à combustible n'est plus réservée au seul véhicule : celle du Toyota FCV Plus peut en être retirée pour servir de générateur de courant, en transcendant ainsi les fonctions traditionnelles de l'automobile. Utilisées à des fins très diverses de par le monde, ces piles pourraient apporter une aide précieuse aux communautés locales.

UNE CITADINE COMPACTE

Grâce à la miniaturisation de sa PAC et d'autres composants du système, le Toyota FCV Plus est un véhicule léger et compact, parfait pour un usage urbain. Son aérodynamisme très étudié, y compris au niveau du soubassement, favorise les économies de combustible. Astucieux, des panneaux couvrant les roues arrière et placés sous le plancher avant permettent de charger sans fil la batterie d'autres véhicules ou l'infrastructure. Il est en outre possible

d'afficher des mots et symboles sur le pare-brise et la lunette arrière pour indiquer à des personnes extérieures l'état du véhicule.

De taille réduite, les moteurs d'entraînement sont placés aux quatre coins du véhicule afin d'optimiser l'habitabilité. La petite pile à combustible prend place entre les roues avant, tandis que le réservoir d'hydrogène est installé derrière la banquette arrière. Conjointement à l'adoption d'un moteur électrique intégré à chacune des quatre roues, cette solution vaut au Toyota FCV Plus une longueur hors tout de citadine, mais une longueur intérieure de grande berline. En concentrant les organes fonctionnels à l'avant et à l'arrière, cette architecture futuriste assure un équilibre optimal des masses et une excellente visibilité à 360°.

L'habillage intérieur et les sièges ont profité de la même optimisation des volumes et de techniques particulières qui procurent à la voiture sa rigidité structurelle, sa légèreté et ses dimensions d'exception.



Les panneaux intégrés qui couvrent les roues arrière et le soubassement permettent une recharge externe sans fil intelligente.



Les habillages intérieurs et les sièges sont conçus selon la même méthode de construction 3D que la structure "squelette" très légère et rigide.

Longueur	3 800 mm
Largeur	1 750 mm
Hauteur	1 540 mm
Empattement	3 000 mm

BANQUE D'IMAGES



Retrouvez toutes nos images du Mondial de Paris 2016 sur notre site presse.





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/2bYQur9

