



Dossier de presse

La Toyota GR86 : le nouveau modèle GR pour un pur plaisir de conduire

- Troisième modèle de la gamme Toyota GR, développé grâce à l'expertise technique de l'équipe TOYOTA GAZOO Racing et vendu partout dans le monde
- Une « voiture analogique conçue pour l'ère numérique » et pour le pur plaisir de conduire
- Une évolution des caractéristiques propres au célèbre coupé GT86, dont la GR86 conserve la configuration classique moteur avant/propulsion arrière
- Le nouveau moteur boxer atmosphérique de 2,4 litres développe 234 ch DIN et 250 Nm à 3 700 tr/min, pour une accélération de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes
- Transmissions réglées pour garantir une accélération douce et puissante jusqu'à un régime moteur élevé
- Plus d'agilité et de réactivité grâce à une carrosserie plus rigide, un poids allégé et un centre de gravité abaissé
- Conception aérodynamique pour ce modèle qui s'inscrit dans la lignée des voitures de sport Toyota
- Modèle exclusif – ventes pour l'Europe limitées à deux ans seulement

Créée pour des passionnés et par des passionnés, la nouvelle GR86 est présentée comme une « voiture analogique conçue pour l'ère numérique » et pour le pur plaisir de conduire – ce que les Japonais expriment par le concept du « waku doki » ou de sensations fortes. Ce coupé constitue un nouveau point d'accès à la gamme Toyota GR puisqu'un public plus large pourra bénéficier des avantages de sa conduite et de ses performances sportives. Évolution de la GT86, la GR86 conserve la configuration classique moteur avant/propulsion arrière de ce modèle qui a marqué l'engagement renouvelé de Toyota dans l'ingénierie des voitures de sport. Le moteur reste un boxer quatre cylindres à haut régime, mais sa cylindrée a été augmentée pour gagner considérablement en puissance et en couple. Le châssis a été développé de sorte à réduire le poids et abaisser le centre de gravité de la voiture.

Les ventes pour l'Europe seront limitées à deux ans seulement, ce qui en fait une proposition exclusive pour les clients – « quand c'est fini, c'est fini ».

MOTORISATION

www.toyota-europe.com

Dossier de presse

- **Moteur boxer 2,4 litres**

Comme sur la GT86, le moteur boxer à quatre cylindres opposés horizontalement est un élément déterminant de la nouvelle GR86 puisqu'il est au cœur de ses performances et l'un des principaux facteurs d'abaissement de son centre de gravité. Chaque partie du moteur a été optimisée, mais ses dimensions et son poids sont restés inchangés. Des mesures ont été prises pour s'assurer que les performances supérieures n'ont pas d'impact négatif sur la durabilité.

Le nouveau moteur DACT (double arbre à cames en tête) atmosphérique à 16 soupapes utilise le même bloc-cylindres que précédemment, mais **sa cylindrée passe de 1 998 à 2 387 cm³**. Un résultat que l'on doit à l'augmentation de l'alésage – de 86 à 94 mm.

Un moteur plus puissant, qui a conservé le taux de compression élevé de 12.5:1 du modèle précédent, mais dont la puissance maximale a augmenté d'environ 17 %, passant de 200 ch DIN/147 kW à **234 ch DIN/172 kW à 7 000 tr/min**. Par conséquent, le temps d'accélération de 0 à 100 km/h a gagné plus d'une seconde pour atteindre **6,3 secondes (6,9 secondes pour la transmission automatique)**. La vitesse maximale de la GR86 est de **226 km/h avec la boîte manuelle, 216 km/h pour l'automatique**.

Le couple a lui aussi été augmenté et les performances ajustées pour qu'il atteigne plus tôt le pic de **250 Nm à 3 700 tr/min** – contre 205 Nm à 6 600 tr/min pour la GT86. Ce qui permet d'obtenir une accélération douce, régulière et puissante jusqu'aux régimes les plus élevés (max. 7 500 tr/min) et d'assurer des performances gratifiantes, notamment en sortie de virage. Le couple produit est le même avec la transmission manuelle et automatique.

Des modifications détaillées ont été apportées pour réduire le poids du moteur et garantir des performances adaptées à sa puissance plus élevée. Il s'agit notamment de chemises de cylindre plus fines, de l'optimisation des composants de la chemise d'eau et du remplacement de l'aluminium par un matériau en résine pour le couvre-culasse. Le diamètre des manetons du vilebrequin a été augmenté, les bielles ont été renforcées et la forme du palier de bielle et de la chambre de combustion a été optimisée.

Le système d'injection directe et indirecte de carburant D-4S a été réajusté pour répondre plus rapidement aux coups d'accélérateur du conducteur. L'injection directe a un effet de refroidissement dans les cylindres, ce qui permet d'utiliser un taux de compression élevé. L'injection indirecte, dans l'orifice d'admission, fonctionne sous des charges légères et moyennes, ce qui maximise le rendement du moteur.

Dossier de presse

La respiration du moteur a elle aussi été améliorée par des modifications du diamètre et de la longueur du collecteur d'admission, ce qui contribue à obtenir un couple plus linéaire (sans chute de couple à régime moyen) et une accélération souple jusqu'aux régimes les plus élevés. L'admission d'air a été redessinée pour optimiser le flux d'air. Les soupapes d'admission ont un plus grand diamètre pour s'adapter au volume d'air accru, des tiges creuses et une forme optimisée. L'augmentation du diamètre du corps de papillon contribue à l'augmentation de la puissance du moteur, tout comme les modifications apportées au système d'admission d'air.

D'autres avantages sont tirés d'une nouvelle conception de la pompe à carburant, pour assurer un débit constant dans les virages, et d'une pompe à eau plus petite et plus rapide, conçue pour les performances à grande vitesse, avec un meilleur débit et une plus grande fiabilité. Un nouveau refroidisseur d'huile à eau à cinq niveaux a été ajouté – plus compact mais offrant de meilleures performances. La performance du radiateur a été améliorée sans compromettre le design sportif de la GR86. Il est plus épais, pour offrir de meilleures performances, et incliné de 17 degrés vers l'avant.

Pour lutter contre le bruit et les vibrations, la GR86 dispose d'un nouveau support moteur en aluminium et les caractéristiques d'amortissement des supports hydrauliques ont été optimisées, contribuant ainsi au confort des passagers, même sur les longs trajets. La structure du carter d'huile est également revue et plus rigide, avec une nouvelle forme de nervure transversale et de nouveaux points de fixation du support moteur. La réévaluation complète des composants du groupe motopropulseur comprend le déplacement de l'alternateur 10 mm plus bas, un changement qui améliore la protection des piétons en cas de choc.

- **Manuelle ou automatique**

Sur la GR86, tant la **boîte manuelle à six rapports** que la **transmission automatique** ont été revues pour s'adapter à la puissance et au couple accrus du moteur et pour contribuer au plus pur plaisir de conduire qui caractérise cette voiture.

La boîte de vitesses manuelle à rapports rapprochés est conçue pour gérer la puissance supérieure de la voiture et rendre le contrôle du véhicule plus agréable. La capacité de l'embrayage et la résistance des engrenages ont été augmentées et le fonctionnement de l'embrayage a été calibré pour gérer l'augmentation du couple moteur. L'utilisation d'une nouvelle huile à faible viscosité et de nouveaux roulements garantit le maintien de la fluidité du changement de vitesse à plus haute puissance du moteur. **Le levier de vitesse a été repensé pour une course plus courte et plus précise et pour qu'il s'adapte parfaitement à la main du**

Dossier de presse

conducteur. Pour exploiter pleinement le potentiel de performance de la voiture, le conducteur peut passer en mode Track (conduite sur piste) ou désactiver le VSC (système de contrôle de stabilité).

La transmission automatique intelligente à commande électronique est dotée de palettes au volant qui permettent au conducteur de contrôler manuellement le changement de rapport. Ses performances peuvent être adaptées selon quatre modes de conduite différents : Normal, Sport, Snow et Track. En mode Sport, la transmission sélectionne automatiquement le rapport optimal en fonction de l'utilisation du frein et de l'accélérateur par le conducteur et du comportement dynamique du véhicule. Pour assurer une exploitation sans heurts de la puissance accrue du moteur, des disques d'embrayage supplémentaires et un nouveau convertisseur de couple à haute capacité ont été introduits.

- **Système d'échappement**

En plus de répondre à toutes les exigences de la réglementation sur les émissions, le système d'échappement de la GR86 est conçu pour une puissance accrue et d'excellentes performances en matière de bruit et de vibrations. La forme du collecteur et le diamètre du tuyau avant ont été revus pour tenir compte de la cylindrée supérieure et de la plus grande puissance du moteur. Le tuyau central a une capacité accrue de 5,6 litres et s'insère directement dans le silencieux principal.

L'échappement produit un « grognement » satisfaisant à l'accélération, augmenté par un système Active Sound Control (ASC) qui transmet le son du moteur à l'habitacle par un haut-parleur dédié situé au centre du tableau de bord. Le volume de l'ASC de la GR86 automatique est ajusté en fonction du mode de conduite sélectionné – plus élevé pour le mode Sport que pour le mode Snow ou Normal.

- **Bruit et vibrations**

Pour réduire les niveaux de bruit et de vibrations dans l'habitacle, l'utilisation de matériaux insonorisants et isolants a été revue, avec un isolant de tunnel de transmission plus grand (sur le modèle manuel) et des modifications des spécifications du carénage de la transmission. Des isolants de capot et de tableau de bord sont également utilisés, ainsi que de nouvelles feuilles d'isolation sonore dans les tapis de sol adjacents au tunnel central (modèle manuel).

CHÂSSIS ET MANIABILITÉ

Dossier de presse

- **Carrosserie ultra-rigide et légère**

La GT86 se distinguait par sa superbe maniabilité, une qualité que Toyota souhaitait porter à un niveau encore plus élevé avec la GR86, pour offrir le plaisir d'une voiture qui se déplace exactement comme le conducteur le souhaite. Pour garantir que la puissance supplémentaire du moteur se traduise en maniabilité et en réactivité, donc en plaisir pour le conducteur, le châssis et la carrosserie ont été repris en utilisant des matériaux légers mais très résistants afin d'augmenter leur rigidité tout en réduisant leur poids et en ajoutant des renforts dans certaines zones clés.

À l'avant, des traverses ont été ajoutées entre la suspension et le châssis de la voiture, ce qui permet d'améliorer la transmission des efforts des pneus avant et de réduire la flexion latérale. La rigidité de la poutre-caisson a été renforcée, ce qui permet une transmission plus efficace de la charge au bas de caisse. Des fixations d'écrou plus rigides ont été introduites, contribuant à la stabilité et à la maniabilité globales de la voiture. L'ancienne structure alvéolaire du capot a été remplacée par une structure diagonale interne. Enfin, la rigidité latérale de l'avant de la carrosserie a été augmentée de 60 %.

À l'arrière, une nouvelle structure annulaire complète relie le haut et le bas du châssis et, comme à l'avant, de nouvelles fixations et de nouveaux supports de suspension permettent une meilleure tenue en virage. Le panneau intérieur étant désormais relié à la plateforme, une structure continue a été créée pour le châssis. Grâce à ces mesures, **la rigidité latérale globale de la carrosserie a été augmentée de 50 %**.

La volonté de réduire le poids et d'abaisser le centre de gravité de la voiture se reflète dans l'utilisation de matériaux robustes et légers dans certaines zones clés ; cela a permis d'**abaisser le centre de gravité de 1,6 mm** et de déplacer la répartition du poids de 0,05 % vers l'arrière de la voiture. Il s'agit notamment d'aciers haute résistance et estampés à chaud qui, avec l'aluminium, contribuent à maîtriser le roulis et le tangage.

L'aluminium est désormais utilisé pour le panneau du toit et les ailes avant, ainsi que pour le capot. Le poids est également réduit grâce à la nouvelle conception des sièges avant, du silencieux et de l'arbre de transmission. Ces éléments sont essentiels pour **équibrer quasi parfaitement le poids avant/arrière (53:47) de la GR86**, ce qui en fait la voiture de sport à quatre places la plus légère du marché, avec le centre de gravité le plus bas. En fait, le poids de la GR86 est presque identique à celui de la GT86, malgré l'adoption de fonctions supplémentaires pour assurer la sécurité et la protection contre les collisions.

Dossier de presse

- **Transmission et suspension**

La GR86 reprend les systèmes de suspension de la GT86 – jambes de force MacPherson indépendantes à l'avant et double triangulation à l'arrière, avec des performances adaptées pour un niveau de réactivité et de stabilité encore plus élevé.

Les caractéristiques des amortisseurs et des ressorts hélicoïdaux ont été optimisées pour donner à la voiture une tenue de route stable et prévisible. À l'avant, un ressort de détente et un support moteur en aluminium ont été ajoutés et le support du boîtier de direction a été rendu plus rigide.

L'essieu avant a été revu pour améliorer sa durabilité et sa fiabilité, tandis que sur l'essieu arrière, des cardans légers, mais puissants ont été adoptés pour gérer le couple plus élevé du moteur. De même, un nouvel arbre de transmission a été introduit pour assurer la solidité, la durabilité et le silence de fonctionnement, tout en réduisant le poids des composants. Son joint homocinétique est également plus silencieux et plus léger.

Le différentiel arrière Torsen à glissement limité est basé sur celui de la GT86 et assure une traction rassurante dans les virages. Des ailettes de dissipation de la chaleur ont été ajoutées au carter pour faciliter le refroidissement et le caoutchouc utilisé pour les supports de différentiel a été optimisé pour une meilleure résistance à la chaleur, conformément à la puissance accrue du moteur.

Le couple généré par le moteur 2,4 litres étant plus important, la suspension arrière a été renforcée et la barre stabilisatrice est désormais reliée directement au faux châssis pour maximiser la stabilité de la voiture. Le faux châssis lui-même a été rendu plus rigide et la position de connexion de la jambe de force inférieure a été modifiée. Le résultat est une configuration plus rigide, mais avec un poids réduit pour soutenir les performances de maniabilité légère typiques d'une voiture de sport.

- **Direction et freinage**

Le nouveau système de direction assistée électrique (EPS) de la GR86 a un rapport de 13.5:1 et ne nécessite que 2,5 tours de son volant à trois branches pour passer d'une butée à l'autre, ce qui facilite les manœuvres. Le système de direction est doté d'un nouveau moteur intégré monté sur la colonne qui réduit le poids et l'encombrement, tout en améliorant la réactivité et la maniabilité « légère » de la voiture.

Dossier de presse

Des freins à disques ventilés sont montés à l'avant et à l'arrière, avec des diamètres respectifs de 294 et 290 mm, et le matériau de friction des plaquettes a été optimisé. Le frein de stationnement à levier, monté sur le plancher, est adapté au profil de performance de la voiture.

Des systèmes de contrôle et d'aide – ABS, Brake Assist (BA), Traction Control (TRC), Vehicle Stability Control (VSC), Hill Start Assist Control (HAC) – sont de série, ainsi qu'un signal de freinage d'urgence. Ceux-ci ont été affinés pour améliorer les performances et la sécurité. Le VSC peut être réglé en cinq modes différents pour s'adapter aux préférences du conducteur ou aux conditions de conduite. Il s'agit notamment d'un mode de conduite sport sans support VSC et avec contrôle de traction désactivé.

DESIGN

- **Extérieur et aérodynamique**

Le concept de design de la GR86 est la « beauté fonctionnelle », un mariage entre la fonctionnalité, qui peut faire la différence entre gagner et perdre sur la piste, et un look élégant qui exprime des performances très réactives et un attrait commercial.

Le design extérieur de la GR86 est une évolution du profil dynamique et surbaissé de la GT86, conservant la configuration classique moteur avant/propulsion arrière de ce modèle. Les porte-à-faux courts ajoutent à l'agilité de la voiture, ainsi qu'un look imposant et surbaissé, tandis que les ailes avant et arrière et l'habitacle sont accentués individuellement, générant la sensation dynamique d'une authentique voiture de sport. Les détails du design font référence à certaines des grandes sportives Toyota du passé, comme la 2000GT et la Corolla AE86.

Ses dimensions globales sont proches de celles de la GT86, mais sa **hauteur a été réduite de 10 mm** (1 310 mm), et **5 mm ont été ajoutés à l'empattement** (2 575 mm). L'abaissement du centre de gravité (de 1,6 mm) est essentiel à la maniabilité de la voiture et à l'expérience de conduite – une réussite, due également à l'abaissement de 5 mm du point de référence, soit la hanche du conducteur.

À l'avant, les **nouveaux phares LED** sont en forme de L – comme ceux de la GR Supra – tandis que la nouvelle calandre aux motifs G est ornée du badge GR. Le pare-chocs avant est doté d'une nouvelle moulure texturée, à la fois fonctionnelle et sportive, qui contribue à réduire la

Dossier de presse

traînée, et comporte également de profondes prises d'air de chaque côté, qui facilitent la maniabilité. Ensemble, la calandre basse et les conduits avant forment la « grille matrix fonctionnelle » typique des modèles GR de Toyota.

Vue de côté, les puissantes ailes avant et les grandes moulures du bas de caisse forment des jupes latérales tandis qu'une ligne longitudinale, parallèle au soubassement, traverse le haut des ailes et la ligne de portière pour projeter de l'avant à l'arrière la silhouette imposante de la voiture. Les ailes arrière semblent tout aussi puissantes, tandis que la forme effilée de l'arrière de l'habitacle souligne la silhouette imposante et le centre de gravité abaissé de la voiture. Avec leur design tridimensionnel, les blocs optiques arrière imposent et se fondent dans une moulure qui s'étend sur toute la largeur de la voiture.

Toute une série de **caractéristiques aérodynamiques** ont été introduites, notamment un becquet avant et des événements entièrement fonctionnels, créés grâce à l'expertise de l'équipe TOYOTA GAZOO Racing. Ils sont situés derrière les passages de roue avant pour gérer le flux d'air et réduire les turbulences autour des pneus, améliorant ainsi la stabilité de la direction. La structure du pare-chocs avant est conçue pour une efficacité de refroidissement supérieure et la surface de l'ouverture de la calandre a été optimisée, avec des déflecteurs ajoutés de chaque côté. Le plancher sous le pare-chocs avant inférieur a été incliné à 45 degrés et conçu avec un flasque de rationalisation pour favoriser la stabilité des performances.

Les nouveaux rétroviseurs extérieurs à finition noire sont légèrement incurvés, de même que les montants de fixation des rétroviseurs, afin d'éviter de bloquer le flux d'air. Les moulures de bas de caisse ont une forme d'aileron pour rationaliser le flux d'air sur le côté du véhicule ; ce flux remonte vers l'arrière, ce qui réduit les perturbations lorsque l'air atteint les roues arrière.

Des ailettes aérodynamiques ajoutées aux passages de roue arrière et sous le pare-chocs arrière permettent de réguler le flux d'air et de l'éloigner de la carrosserie, ce qui contribue à la stabilité de la voiture. Sur les modèles haut de gamme, un becquet en queue de canard est ajouté sur le bord inférieur du hayon.

- **Roues et couleurs**

Selon la version, la GR86 est équipée soit de jantes en alliage à 10 branches de 17 pouces usinées/noires, chaussées de pneus Michelin Primacy HP, soit de jantes noir mat de 18 pouces chaussées de pneus Michelin Pilot Sport 4. Les branches fines, en forme de lame, des jantes de 18 pouces sont inspirées d'un motif de sabre japonais.

Dossier de presse

Le choix des couleurs extérieures de la GR86 comprend trois finitions GR spécifiques, inspirées de la célèbre livrée de compétition blanche, rouge et noire de TOYOTA GAZOO Racing : Crystal White Pearl, Crystal Black Silica et une nouvelle teinte, Ignition Red, dont la saturation des couleurs est obtenue grâce à une nouvelle technique de multicouches en trois couches.

INTÉRIEUR

L'objectif du design intérieur de la GR86 était d'assurer le meilleur agencement possible de sorte que le conducteur puisse utiliser confortablement les fonctionnalités de la voiture, avec une instrumentation placée de façon horizontale qui offre au conducteur un large champ de vision et l'aide à se concentrer sur la conduite.

Autour du conducteur, les commandes sont conçues et positionnées de manière à être reconnues et utilisées intuitivement, y compris un panneau de climatisation, sur la console centrale, doté de grands cadrans à LED et d'interrupteurs du type touche piano, et des accoudoirs de portière avec poignées d'ouverture intégrées et longues poignées de fermeture. Le porte-gobelet est doté d'un nouveau couvercle à ouverture fractionnée qui peut être utilisé comme un accoudoir lorsqu'il est fermé. L'écran multimédia de huit pouces est incliné pour être facilement visible depuis le siège du conducteur.

Les **nouveaux sièges avant sport** sont pourvus de coussins de soutien indépendants les uns des autres, assurant à la fois l'élégance du design et le maintien du corps. Une simple manette montée sur l'épaule des sièges avant permet d'accéder facilement à l'arrière de l'habitacle. La nouvelle armature du siège pèse 3 kg de moins que sur la GT86, contribuant ainsi de manière significative au programme de réduction du poids de la voiture.

Les modèles de catégorie standard utilisent un tissu d'habillage avec le motif « G » en relief ; les modèles de catégorie supérieure présentent une combinaison d'Ultrasuede™, qui offre un bon maintien du corps, et de cuir véritable.

Les modifications des détails dans l'habitacle comprennent une nouvelle forme de bouches d'aération. Parmi les touches pratiques, on peut citer une augmentation de 25 % de la taille de la boîte à gants et l'ajout d'un porte-bouteille dans le panneau de porte. Des liseuses avant et un éclairage d'accueil sur le bord inférieur des portières ont également été installés. Les **deux sièges arrière peuvent être rabattus**, offrant un espace de chargement suffisamment grand pour accueillir quatre roues, l'idéal pour ceux qui participent à des journées sur circuits au volant de leur GR86.

Dossier de presse

MULTIMÉDIA ET INFORMATIONS

Le **nouveau système multimédia de la GR86 utilise un écran tactile de neuf pouces**. Avec une puissance de calcul accrue pour le processeur, qui répond donc beaucoup plus rapidement, les caractéristiques de série du système multimédia comprennent le tuner DAB, la connexion Bluetooth et l'intégration des smartphones (via Apple CarPlay et Android Auto). Des ports USB et une prise AUX sont également prévus pour la connexion et la recharge des appareils. Équipée d'un nouveau module de communication de données, la GR86 offre une fonction eCall en cas d'accident ou d'urgence.

L'instrumentation de bord comporte un **écran multi-informations de sept pouces**, centré sur le tachymètre qui affiche la vitesse au milieu de son cadran unique. Lorsque le conducteur passe en mode Track, un affichage différent apparaît, conçu avec l'aide des pilotes professionnels de l'équipe TOYOTA GAZOO Racing. L'écran affiche une barre centrale indiquant le régime du moteur, le rapport sélectionné, la vitesse ainsi que la température de l'huile et de l'eau, ce qui permet au conducteur de connaître instantanément l'état de la voiture et d'améliorer la synchronisation des rapports.

L'écran comporte une animation d'ouverture qui fait apparaître le logo GR avant de présenter les compteurs, ajoutant ainsi un prologue sportif à chaque voyage.

SÉCURITÉ

La structure de la carrosserie de la GR86 comporte des éléments absorbant les chocs pour absorber et canaliser les forces en cas d'impact. À l'avant, une structure de type « crash box » a été adoptée devant le montant A et les composants de soutien de la réaction – poutre-caisson, montant avant supérieur et bas de caisse – ont été renforcés, ce qui permet d'obtenir de meilleures performances en cas de collision frontale avec chevauchement.

La protection contre les chocs latéraux comprend l'utilisation de matériaux à haute résistance autour de l'habitacle : un cadre annulaire et un renfort de portière en acier estampé à chaud, ainsi qu'une nouvelle structure de châssis interne avec des connexions renforcées. Sept airbags sont fournis de série dans l'habitacle : airbags avant et airbags rideaux, plus un airbag genoux pour le conducteur.

Dossier de presse

- **Sécurité et aide à la conduite**

La nouvelle GR86 est disponible avec un ensemble de systèmes de sécurité et d'aide à la conduite conçus pour réagir et fonctionner comme un être humain : regarder, penser et agir. Une caméra stéréo avant surveille en permanence la route, reconnaissant les véhicules, les piétons et les marquages au sol. Elle peut également reconnaître les feux stop des autres véhicules dans sa surveillance de la distance entre la GR86 et le trafic à l'avant.

Le pack de sécurité et d'aide à la conduite offre un niveau élevé d'assistance au conducteur, en proposant le freinage visant à atténuer la gravité des collisions, l'avertissement de franchissement de ligne, le régulateur de vitesse adaptatif (à toutes les vitesses) et les feux de route automatiques.

Les fonctions comprennent :

- Freinage pré-collision avec assistance au freinage pré-collision
- Avertissement de franchissement de ligne
- Avertissement de louvoisement
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Assistance aux feux de route
- Alerte au démarrage du véhicule de tête
- Gestion de l'accélérateur pré-collision
- Freinage automatique en marche arrière
- Détection d'angles morts
- Avertisseur de circulation arrière

TOYOTA GAZOO RACING

L'équipe TOYOTA GAZOO Racing a décroché quatre titres par pilote et par constructeur dans le cadre du Championnat du monde d'endurance FIA depuis qu'elle est entrée dans la compétition en 2012, et elle a enregistré quatre victoires successives aux 24 Heures du Mans jusqu'en 2021. L'équipe TOYOTA GAZOO Racing WRT a ramené Toyota au Championnat du monde des rallyes en 2017. Depuis, elle a remporté deux titres par pilote et un titre par constructeur avec la Yaris WRC. L'équipe TOYOTA GAZOO Racing participe aussi régulièrement au Rallye Dakar au plus haut niveau. Basée en Afrique du Sud, elle a remporté la victoire en 2019 et en 2022 avec un Hilux spécialement préparé pour cette course.

Date de lancement : Juin 2022

www.toyota-europe.com

Dossier de presse