



ALWAYS A  
BETTER WAY

Communiqué de presse

## NOUVELLE AURIS

Style plus affirmé et nouvelles motorisations pour la compacte Toyota

Avec son choix de carrosseries berline ou break Touring Sports, de moteurs diesel, essence ou hybride et de finitions repensées intégrant de nouveaux équipements de sécurité, la nouvelle gamme Auris 2015 répond encore mieux aux besoins des acheteurs de modèles du segment C.

Le lancement de l'Auris Hybride en 2010 a fait de Toyota le premier et le seul constructeur à proposer chez les compactes trois types de motorisation. Aujourd'hui encore, sur un segment dynamique et riche en renouvellement produit, la famille Auris se démarque par sa diversité.

L'Auris Hybride affiche un exceptionnel rapport qualité/prix. Ses émissions de CO<sub>2</sub> de 79 g/km\* seulement et sa consommation en cycle mixte de 3,5 l/100 km\* ouvrent droit à d'importants avantages fiscaux.

Dans l'esprit du grand public, la technologie Full Hybrid Toyota est désormais un choix de motorisation pleinement admis, les automobilistes du segment C appréciant de plus en plus le silence, la douceur de fonctionnement et la conduite détendue de l'Auris Hybride.

À tel point que cette version représente maintenant plus de 50 % des ventes Auris en Europe de l'Ouest, un pourcentage qui devrait encore augmenter dans les années à venir. Depuis son ajout à la gamme Auris, cette motorisation s'est vendue à plus de 200 000 exemplaires et elle est aujourd'hui N° 1 des ventes d'hybrides en Europe.

Reflète de l'évolution de ce segment ultra-concurrentiel et des retours d'expérience de la clientèle, la gamme Auris s'améliore dans cinq grands domaines : le style, la qualité perçue, la technologie hybride, la sécurité et le choix des motorisations élargi.

Un nouveau 1,2 litre turbo à injection directe s'ajoute aux groupes essence existants. Le turbodiesel 2,0 litres cède la place à un nouveau 1,6 litre D-4D, tandis que le 1,4 litre D-4D reçoit d'importantes modifications qui lui valent les émissions de CO<sub>2</sub> les plus faibles dans la catégorie des 90 chevaux. Chacune des

Toyota Belgium  
Leuvensesteenweg 369  
1932 Zaventem  
T +32 2 386 72 11  
[www.toyota.be](http://www.toyota.be)

Media site : <http://newsroom.toyota.eu>  
Blog : [toyotabelgique.tumblr.com](http://toyotabelgique.tumblr.com)  
Facebook : [www.facebook.com/toyotabelgium](http://www.facebook.com/toyotabelgium)  
YouTube : [www.youtube.com/toyotabelgium](http://www.youtube.com/toyotabelgium)  
Twitter : @ToyotaBelgium

motorisations est désormais homologuée Euro 6.

Le restylage de la proue et de la poupe rehausse le caractère statuaire, la présence et le raffinement de l'Auris. À bord, la qualité perçue progresse sensiblement grâce à la planche de bord redessinée, à la qualité des éléments d'habillage et des surfaces ainsi qu'au nouvel écran multifonction couleur TFT de 4,2 pouces (11 cm).

En outre, les suspensions et la direction ont été revues afin d'améliorer le confort routier du véhicule, son comportement dynamique et l'implication du conducteur. De nombreuses mesures ont aussi été prises pour atténuer la transmission dans l'habitacle des bruits et vibrations (caractéristiques NVH).

Enfin, la hiérarchie des finitions de la gamme Auris a été redéfinie pour aligner celles du modèle hybride (entrée de gamme, intermédiaire et haut de gamme) sur les autres variantes).

Extérieur : une carrosserie redessinée pour accentuer la présence visuelle

L'avant et l'arrière de l'Auris bénéficient d'un ample restylage qui, visuellement, accentue sa largeur et abaisse son centre de gravité tout en renforçant son caractère statuaire, sa présence et son raffinement.

De face, deux paires d'« ailes » ornées d'une baguette chromée partent du logo plus proéminent vers les phares. Athlétique, le haut des ailes enveloppe toute la largeur du véhicule, en soulignant au passage le rebord du capot. Moins marquée, la base des ailes vient se fondre dans le bouclier et semble soutenir les bords intérieurs anguleux des nouveaux blocs optiques à LED, équipés de feux de jour à diodes également.

Par rapport aux ampoules classiques, les lampes à diodes électroluminescentes présentent de nombreux avantages : un éclairage plus proche de la lumière du jour sur l'échelle Kelvin des températures de couleur, une moindre consommation électrique et une durée de vie allant jusqu'à 100 000 heures – presque autant que le véhicule lui-même.

Sous le bouclier avant plus proéminent, la calandre inférieure couvre désormais toute la largeur en donnant à l'Auris une posture mieux campée, plus volontaire. Soulignée par une lèvre chromée, la calandre s'évase en trapèze vers deux cavités plus profondes abritant les antibrouillards, aux extrémités du bouclier.

De profil, le nouveau design de l'avant et de l'arrière allonge les porte-à-faux ; tout en rééquilibrant la silhouette, il attire le regard sur la longue ligne fluide allant du logo Toyota jusqu'au bloc optique arrière. Ce profil plus chic est coiffé par une nouvelle antenne-requin et orné de nouvelles jantes alliage 16 ou 17 pouces.

De dos, la partie inférieure de l'Auris a été totalement redessinée afin de renforcer, là encore, l'impression d'aplomb. Repoussés aux extrémités d'un bouclier plus profond et plus musclé, les combinés de feux à réflecteurs en soulignent la largeur, à l'instar d'une mince baguette d'habillage chromée.

Ils intègrent désormais des rampes de LED qui dessinent une signature lumineuse

plus prestigieuse, reconnaissable au premier coup d'œil.

Intérieur : meilleure qualité perçue

À bord, différentes modifications rehaussent sensiblement la qualité perçue : diminution de la masse visuelle de la planche de bord, instrumentation plus épurée et éclairée de façon plus uniforme, homogénéisation du grain et de la forme des éléments d'habillage.

Le tableau de bord est plus affirmé, plus sportif avec un tachymètre et un compte-tours encastrés dans une forme cylindrique et implantés de part et d'autre d'un nouvel écran couleur multifonction TFT 4,2" (11 cm).

Sous une planche de bord plus incurvée, la console centrale rassemble les commandes sous un seul et même panneau tactile lisse et doté d'un rétroéclairage plus homogène. Le dessus et la façade de la planche de bord elle-même adoptent désormais le même matériau moussé et le même grain de surface.

Le restylage de nombreux détails tels que les ouïes de ventilation, les poignées de portes ou encore la platine du levier de vitesses leur procure une finition plus aboutie. Dans l'ensemble de l'habitacle, les formes et les matières des éléments d'habillage peints et chromés ont été harmonisées. De nouvelles selleries parachèvent l'impression de luxe qui se dégage de cet habitacle plus raffiné.

L'Auris 2015 ajoute à sa palette deux couleurs de carrosserie : Bleu Saphir et Bleu Denim.

Motorisations redéfinies

La gamme des motorisations essence, diesel et hybride s'élargit et évolue pour mieux satisfaire la demande actuelle des acquéreurs de compactes : une baisse de la consommation, des émissions et du coût de possession, sans affecter ni les performances ni le plaisir de conduite.

Chacune des motorisations est désormais homologuée Euro 6.

Ainsi, un tout nouveau turbo essence 1.2T à injection directe fait son apparition aux côtés des moteurs 1,33 litre Dual VVT-i et 1,6 litre Valvematic (non commercialisé en Belgique), ce qui porte à trois le choix des groupes essence. Chez les diesels, un nouveau 1,6 litre D-4D remplace désormais le turbodiesel 2,0 litres, tandis que le 1,4 litre D-4D reçoit d'importantes modifications.

En comptant le moteur hybride 1,8 litre, c'est donc l'un des plus larges choix de motorisations du segment. La version Full Hybrid Toyota a représenté en 2014\*\* plus de 50 % des ventes européennes de l'Auris. D'un agrément de conduite inédit et championne de la catégorie avec des émissions de CO<sub>2</sub> tombées à 79 g/km\*, il s'agit désormais d'une solution pleinement acceptée par le grand public.

Tous les moteurs de l'Auris profitent du concept Toyota Optimal Drive, un ensemble de technologies de pointe et d'améliorations internes qui visent à équilibrer au mieux performances et plaisir de conduite d'une part, consommation et émissions d'autre part.

## Système Full Hybrid encore plus propre

Tout en offrant une quiétude et une sérénité uniques au volant, l'Auris Hybride affiche des émissions de CO<sub>2</sub> exceptionnellement basses de 79 g/km\* en cycle mixte,

Capables de fonctionner indépendamment ou en tandem, le moteur à essence 1,8 litre VVT-i et le moteur électrique du système HSD développent à eux deux une puissance utile de 136 ch, ce qui lui vaut une accélération de 0 à 100 km/h en 10,9 secondes et une vitesse de pointe de 180 km/h (sur circuit).

Ses émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules avoisinent le zéro. De même, lorsque l'on passe en mode tout électrique EV – exclusivité propre aux modèles 100 % hybrides –, les rejets de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> sont nuls sur une distance qui peut aller jusqu'à deux kilomètres à une vitesse de 50 km/h environ, selon la charge de la batterie et les conditions de circulation.

Le groupe hybride est spécialement conçu pour s'affranchir du moteur à essence le plus souvent possible en ville où, selon les données internes de Toyota, il couvre une grande partie du trajet sans émissions.

## Moteur 1.2T : un nouveau turbo essence à injection directe

Nouveau venu, le quatre cylindres turbo essence 1.2T de 1 197 cm<sup>3</sup> à injection directe et seize soupapes offre des performances comparables à celles d'un moteur 1,6 litre, tout en affichant une consommation et des émissions de CO<sub>2</sub> remarquablement basses.

Léger et très compact, il profite de multiples technologies de pointe comme l'injection directe, la distribution variable intelligente étendue VVT-iW (Variable Valve Timing - intelligent Wide), des conduits d'admission créant un fort tourbillon dans la chambre de combustion, un collecteur d'échappement intégré à la culasse, un mécanisme de distribution allégé, des gicleurs d'huile à débit variable ainsi qu'un collecteur et des pipes d'admission en résine.

Ensemble, le turbo, l'injection directe (qui autorise des injections multiples) et la nouvelle distribution VVT-iW assurent un couple élevé dès les bas régimes, de solides performances et une faible consommation.

Ce nouveau moteur délivre une puissance maximale de 116 ch et un couple maximal de 185 Nm de 1 500 à 4 000 tr/min. Accouplé à une boîte mécanique à six rapports, il emmène la nouvelle Auris 1.2 de 0 à 100 km/h en 10,1 secondes et jusqu'à 200 km/h en vitesse de pointe (sur circuit).

Pour autant, sa consommation moyenne s'établit à 4,7 l/100 km\* pour des émissions de CO<sub>2</sub> de 109 g/km\* seulement – de sérieuses économies en perspective pour le budget carburant. Avec la boîte Multidrive S, ces chiffres tombent même à 4,6 l/100 km\* et 106 g/km\*.

## Nouveau diesel 1,6 litre D-4D

Nouveau dans la gamme Auris, un turbodiesel de 1 598 cm<sup>3</sup> succède au moteur

2,0 litres.

Sa puissance maximale est de 112 ch et son couple maximal de 270 Nm entre 1 750 et 2 250 tr/min. Ainsi motorisée, l'Auris affiche des performances extrêmement compétitives pour ce segment : 10,5 secondes à l'accélération de 0 à 100 km/h, 10,9 secondes pour la reprise de 80 à 120 km/h (sur le 5<sup>ème</sup> rapport) et une vitesse maximale de 190 km/h (sur circuit).

À l'inverse, les émissions de CO<sub>2</sub> chutent sensiblement par rapport à celles du 2,0 litres avec 104 g/km\*, pour une consommation moyenne de 4,1 l/100 km\* seulement. Enfin, le coût de possession de l'Auris 1,6 litre D-4D baisse encore grâce aux intervalles de révisions étendus à 20 000 km.

#### Évolution du diesel 1,4 litre D-4D

Le turbodiesel de 1 364 cm<sup>3</sup> est maintenant conforme aux normes Euro 6, mais les nombreuses modifications vont bien au-delà puisqu'elles améliorent ses performances tout en réduisant ses émissions. Un nouveau turbocompresseur diminue de 20 % les frottements de l'arbre de turbine et améliore le rendement afin de renforcer la pression de suralimentation à bas régime.

La nouvelle injection à électrovannes reçoit une pompe plus grosse et la pression de rampe commune grimpe à 180 MPa (1 800 bars), afin d'être compatible avec le programme et le module de gestion électronique du moteur Euro 6. L'échappement se dote d'un catalyseur de stockage et réduction des NO<sub>x</sub> NSR (NO<sub>x</sub> Storage-Reduction), qui diminue de 55 % le rejet d'oxydes d'azotes pour satisfaire aux normes Euro 6.

La forme nouvelle des pistons et des chambres de combustion en « bol ouvert » abaisse la consommation de 3,4 %. En outre, les pistons bénéficient d'un traitement de surface ultra-dur DLC (Diamond Like Carbon) qui favorise encore les économies de carburant en réduisant les frottements.

Le couvre-culasse est désormais en matière plastique, ce qui l'allège de 40 % tout en améliorant la lubrification des arbres à cames et la rétention d'huile.

Fort de ces évolutions, le moteur développe 90 ch et la disponibilité du couple maximal s'élargit de 400 tr/min vers les bas régimes, soit 205 Nm sur la plage de 1 400 tr/min à 2 800 tr/min. L'Auris 1,4 litre D-4D passe de 0 à 100 km/h en 12,5 secondes et peut atteindre 180 km/h (sur circuit).

Associé à une boîte mécanique et à la mise en veille moteur Stop & Start, le diesel 1,4 litre D-4D 90 ch nouvelle version revendique maintenant une consommation en cycle mixte de 3,4 l/100 km\* et des émissions de CO<sub>2</sub> en nette baisse, à 89 g/km\*.

#### Boîte Multidrive S à variation continue CVT

Proposée sur l'Auris à moteur essence 1,2 litre turbo ou 1,6 litre Valvematic, la boîte MultiDrive S est une transmission à variation continue (CVT) avec sélection automatique ou séquentielle Sport à sept rapports.

En mode Sport, le système privilégie la commande directe et la réponse moteur, la

sélection pouvant s'effectuer au levier ou par les palettes au volant. De plus, ce mode gère les virages avec précision : lorsqu'il détecte une décélération, le système rétrograde et applique le frein moteur pour appuyer le freinage ; en sortie de virage, la programmation prédictive du rétrogradage sélectionne la démultiplication optimale pour fournir l'accélération nécessaire.

#### Meilleurs comportement dynamique et caractéristiques NVH

Sur l'ensemble de la gamme Auris, les suspensions et la direction ont été revues afin d'améliorer le confort routier et le comportement dynamique du véhicule. De nombreuses mesures ont aussi été prises pour diminuer la transmission dans l'habitacle des bruits et des vibrations (caractéristiques NVH).

Certains composants des suspensions avant à jambes MacPherson ont été redéfinis, notamment le ressort hélicoïdal, l'amortisseur, le silentbloc supérieur, la butée de détente et la bague de barre antiroulis.

La suspension arrière est confiée à des doubles triangles sur les versions à moteur 1,2 litre turbo, 1,6 litre essence (non commercialisé en Belgique), 1,6 litre diesel, et hybride ; à un essieu de torsion sur les modèles à moteur essence 1,33 litre et diesel 1,4 litre.

L'action conjuguée de ces modifications permet de mieux contenir la prise de roulis, réduit les frottements et améliore le confort en ligne droite.

De plus, la cartographie de l'assistance électrique de direction a été revue afin de durcir la direction à mesure que la vitesse augmente, d'où un meilleur ressenti à partir de 60 à 80 km/h.

#### Meilleure isolation des bruits et vibrations

Grâce au traitement plus poussé des bruits, sonorité et vibrations, l'Auris est non seulement plus confortable mais aussi nettement plus silencieuse.

Des matériaux insonorisants supplémentaires ont été ajoutés à l'isolant du capot moteur, au tableau de bord et au tunnel de servitude. Un isolant extérieur de tunnel s'invite également pour limiter le bruit de transmission.

Enfin, l'étanchéité renforcée des ailes avant, de l'insonorisant intérieur de planche de bord et des garnitures de portes atténue la perception des bruits du moteur, de la route et du vent dans l'habitacle.

#### Sécurité

L'Auris a déjà obtenu les cinq étoiles aux tests Euro NCAP, mais le modèle 2015 surenchérit en matière de sécurité active et d'aide à la conduite avec un nouveau pack Toyota Safety Sense proposé en option.

L'information est traitée par un module compact regroupant un laser et une caméra en haut du pare-brise. Le pack propose un système de sécurité pré-collision (PCS) avec avertisseur de sortie de la file de circulation (LDA), la gestion automatique des feux de route (AHB) et la reconnaissance des panneaux de

signalisation (RSA).

Toutes les informations relatives aux alertes et à l'état du Toyota Safety Sense s'affichent sur l'écran couleur multifonction TFT 4,2 pouces du tableau de bord.

\* Sous réserve d'homologation finale

\*\* Ventes 2014 en Europe = pays de l'EU 28 + 3 EFTA (Suisse, Norvège et Islande)

\*  
NSR : stockage-réduction des NOx ;  
HPL : boucle à haute pression ;  
EGR : recirculation des gaz d'échappement