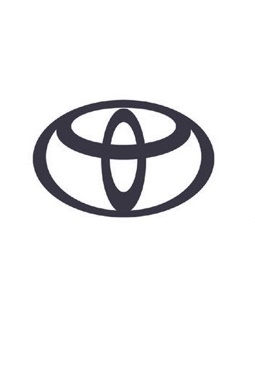
**NOUVEAU HILUX – UN DESIGN EXCLUSIF ET UN MOTEUR ENCORE PLUS PUISSANT**



# Nouveau moteur 204 ch DIN 500 Nm de 2,8 litres

# Châssis en échelle robuste pour des performances accrues sur route comme sur piste

# Nouveau design exclusif, système multimédia et équipements embarqués améliorés

# Nouveau véhicule haut de gamme de catégorie Invincible pour les activités de loisirs

**INTRODUCTION**

Le nouveau Hilux 2020 combine un nouveau design avant qui ne passe pas inaperçu, une motorisation de 2,8 litres très puissante, des performances supérieures sur route comme sur piste, un confort optimal, des équipements améliorés et une gamme de modèles étendue qui répond à une demande croissante en véhicules double usage pour activités professionnelles et loisirs.

Les pick-ups sont de plus en plus populaires en Europe. Au vu des 154 000 pick-ups vendus en 2015 et d’une croissance du segment estimée à 35 %, les ventes annuelles devraient s’élever à 208 000 unités par an d’ici 2023. Cette croissance est principalement due à un intérêt accru pour les pick-ups en tant que véhicules double usage adaptés aux activités professionnelles comme de loisirs.

La nouvelle catégorie Invincible de Toyota se compose de véhicules haut de gamme dotés d’un style unique et d’équipements Premium qui satisferont les conducteurs en quête d’un véhicule de loisirs, mais aussi de la puissance, de la robustesse et de la Qualité, la Durabilité et la Fiabilité (QDF) qui font du Hilux un pick-up prisé dans le monde entier.

Depuis son lancement en 1968, le Hilux est inarrêtable et a prouvé son invincibilité à maintes reprises : il a notamment traversé le pôle Nord, conquis des volcans islandais, exploré l’Antarctique et atteint le podium du Dakar en 2019.

Avec ses 5 325 mm de long, 1 900 mm de large et 1 815 mm de haut, le nouveau Hilux Double Cabine « Invincible » est 5 mm plus court et 45 mm plus large que son prédécesseur. Le nouveau Hilux est doté d’une grande benne dont la longueur varie entre 1 525 et 2 315 mm en fonction du format de cabine, et sa charge utile d’une tonne et sa capacité de remorquage de 3,5 tonnes s’étendent à l’ensemble des modèles à transmission intégrale, tous types de carrosserie confondus (Simple Cabine, Extra Cabine et Double Cabine).

**MOTORISATIONS**

* **Nouveau moteur 204 ch DIN 500 Nm de 2,8 litres pour les activités professionnelles et de loisirs les plus exigeantes**
* **Transmission automatique à 6 rapports améliorée avec plage de verrouillage étendue**

La gamme de motorisations du Hilux a été complétée d’un nouveau moteur diesel 204 ch DIN 500 Nm de 2,8 litres qui confère au pick-up Toyota des performances encore plus attrayantes.

La nouvelle motorisation de 2,8 litres plaira aux clients qui recherchent un véhicule professionnel et de loisirs particulièrement performant. Elle sera disponible avec les types de carrosserie Extra Cabine et Double Cabine, et sera accompagnée d’une boîte à 6 rapports manuelle ou automatique couplée à une transmission intégrale avec technologie Stop & Start de série.

Le moteur 2,4 litres peut quant à lui être couplé à une transmission manuelle à 6 rapports dans les styles Simple Cabine, Extra Cabine et Double Cabine avec transmission intégrale ou 2 roues motrices. Il est également disponible avec une transmission automatique à 6 rapports en Extra Cabine ou Double Cabine avec transmission intégrale.

La transmission à 6 rapports a par ailleurs été optimisée, et est à présent dotée d’une plage de verrouillage étendue pour les 4e, 5e et 6e vitesses. Le verrouillage anticipé améliore la réponse à l’accélération pour créer une sensation de conduite plus directe.

**Moteur diesel 2,8 litres**

Conforme à la norme Euro 6d, le nouveau moteur diesel DOHC à 16 soupapes d’une cylindrée de 2 755 cm3 délivre 150 kW/204 ch DIN à 3 400 tr/min et développe, en transmission automatique, un couple de 500 Nm entre 1 600 et 2 800 tr/min. Le couple maximal pour les versions à transmission manuelle est de 420 Nm entre 1 400 et 3 400 tr/min.

Équipé d’une transmission automatique, ce nouveau moteur fait passer le Hilux de 0 à 100 km/h en à peine 10,7 secondes (soit 2,1 secondes de moins que son homologue de 2,4 litres) contre une consommation moyenne de 9,5 l/100 km\* et des émissions de CO2 de 250 g/km\*.

Il est en outre muni d’une injection à rampe commune, d’un turbocompresseur à buse variable et d’un échangeur à refroidissement par l’eau. Les mesures de contrôle des émissions d’échappement incluent un catalyseur d’oxydation diesel (DOC), un filtre à particules diesel (DPF), un système de réduction catalytique sélective (SCR) et un injecteur d’urée.

Le nouveau Hilux allie de nombreux éléments qui maximisent sa puissance tout en minimisant sa consommation :

La forme du bloc-cylindres et de la chemise d’eau a notamment été optimisée, tout comme la structure du joint de culasse avec revêtement de surface, les matériaux du collecteur d’échappement et de son joint d’étanchéité, le ventilateur et le raccord du ventilateur. Résultat : une rigidité, un refroidissement et une étanchéité accrus qui s’accompagnent d’une augmentation de puissance.

Toyota a également développé un nouveau turbocompresseur encore plus puissant. La taille de l’impulseur et des aubes de la turbine a été revue à la hausse – de 48 à 58 mm pour l’impulseur et de 41,5 à 52 mm pour les aubes – pour augmenter le volume de suralimentation en air.

Un roulement à billes réduit en outre les frictions et permet une rotation à vitesse plus élevée. Un tout nouveau mécanisme à palettes avec buse variable permet l’échappement de gaz à plus haute température tout en éliminant les déformations, la détérioration et l’oxydation généralement causées par la chaleur, offrant ainsi une meilleure fiabilité.

Ensemble, ces mesures permettent au nouveau turbocompresseur de délivrer un maximum de puissance avec un minimum de carburant.

Le nouveau moteur est équipé d’un système d’injection à rampe commune et commande électronique qui affiche une pression de carburant maximale de 250 MPa et offre un rendement optimal.

L’ajout d’un échangeur à refroidissement par l’eau accroît les performances de refroidissement, la puissance et l’efficacité énergétique du moteur tout en assurant sa conformité avec les nouvelles règlementations en matière d’échappement imposées par la norme Euro 6d.

D’autres mesures ont également été mises en place pour améliorer l’efficacité énergétique du nouveau moteur diesel 2,8 litres :

La forme de la chambre de combustion, les pistons et les segments de piston ont été optimisés. La surface extérieure des segments de piston a été dotée d’un revêtement à base de carbone amorphe (DLC) qui réduit la friction, et le flux de gaz de combustion a été ralenti pour limiter les pertes de refroidissement.

Une pompe à huile à deux étages régule la pression de l’huile pour réduire la force d’actionnement de la pompe lorsque le moteur est froid ou peu sollicité, et limiter les frictions causées par la chauffe des pistons.

La forme de la section RGE du collecteur d’admission a été optimisée pour éliminer les variations de gaz RGE, et le volet de turbulence a été abandonné pour améliorer l’admission.

Grâce à diverses mesures telles que le contrôle du flux de gaz du turbocompresseur vers le catalyseur, la capacité d’urée accrue du système de réduction catalytique sélective (SCR) doté d’un capteur de particules, et l’ajout d’un échangeur à refroidissement par l’eau, ce moteur est en outre conforme aux réglementations en matière d’échappement imposées par la norme Euro 6d.

Enfin, la forme de la section RGE du collecteur d’admission et l’isolant du pot catalytique ont été optimisés de sorte à réduire le bruit produit par le moteur pour conférer au Hilux une performance accrue en termes de confort vibratoire et acoustique.

**Moteur diesel 2,4 litres**

Le moteur diesel DOHC à 16 soupapes d’une cylindrée de 2 393 cm3 de Toyota a déjà fait ses preuves. Il délivre 110 kW/150 ch DIN à 3 400 tr/min et développe un couple de 400 Nm entre 1 600 et 2 000 tr/min. Équipé d’une transmission automatique, ce moteur fait passer le Hilux de 0 à 100 km/h en à 12,8 secondes contre une consommation moyenne de 9,3 l/100 km\* et des émissions de CO2 de 245 g/km\*.

Conforme à la norme EURO 6d, il est muni d’une injection à rampe commune, d’un turbocompresseur à buse variable et d’un échangeur à refroidissement par l’eau. Les mesures de contrôle des émissions d’échappement incluent un catalyseur d’oxydation diesel (DOC), un filtre à particules diesel (DPF), un système de réduction catalytique sélective (SCR) et un injecteur d’urée.

De plus, la forme de la chambre de combustion, les pistons et les segments de piston ont été optimisés. La surface extérieure des segments de piston a été dotée d’un revêtement à base de carbone amorphe (DLC) qui réduit la friction, et le flux de gaz de combustion a été ralenti pour limiter les pertes de refroidissement.

Enfin, une pompe à huile à deux étages régule la pression de l’huile pour réduire la force d’actionnement de la pompe lorsque le moteur est froid ou peu sollicité, et limiter les frictions causées par la chauffe des pistons.

**DYNAMIQUE DE CONDUITE**

* **Châssis en échelle alliant une durabilité exceptionnelle à une résistance à la torsion adaptée aux conditions sur piste les plus intenses**
* **Confort et maniabilité sur route accrus grâce à une suspension et des systèmes de direction assistée améliorés**
* **Performances sur piste optimisées avec un nouveau différentiel à glissement limité, un régime moteur réduit au ralenti pour un meilleur contrôle, un système VSC de pointe, un accélérateur plus réactif, une direction assistée à débit variable (VFC) qui réduit l’effort de braquage grâce à une carte dédiée, et un nouveau moniteur d’angle de roue**

Pour les ingénieurs de Toyota, l’objectif était de conserver les légendaires performances sur piste du Hilux tout en améliorant le confort de conduite qu’il offre sur route.

Le Hilux est l’un des rares véhicules de sa catégorie à rester fidèle à sa carrosserie sur cadre tout en préservant ses capacités dans les conditions sur piste les plus intenses. Son châssis en échelle allie une durabilité exceptionnelle et une résistance aux forces de torsion les plus extrêmes.

**Sur route**

Le confort et la maniabilité du nouveau Hilux ont été optimisés grâce à une suspension et des systèmes de direction assistée encore plus perfectionnés. La suspension est dotée d’amortisseurs avant et arrière réglables et offre un confort de conduite supérieur et une direction encore plus réactive.

La suspension arrière munie d’un double amortisseur et d’un ressort à lames solide et durable a été améliorée pour allier une excellente articulation sur piste au confort de conduite et à la stabilité d’un SUV.

Le nouveau design du ressort à lames introduit un point de contact entre la lame maîtresse et les lames secondaires accru de 6 %, une fente qui réduit la constante de rappel verticale, et de nouvelles bagues. La bague de jumelle de ressort arrière a en outre été dotée de caoutchouc autolubrifiant qui réduit les frictions et facilite la course de la suspension. Ces différentes mesures assurent une conduite plus fluide et sans chocs, même sur piste accidentée.

De plus, l’ajout d’un flasque horizontal augmente la rigidité latérale, ce qui améliore la réactivité de la direction lors des changements de direction ou de voie.

La direction assistée à débit variable (VFC) optimise la souplesse de conduite et les économies de carburant. Elle offre une direction plus légère à vitesse réduite pour garantir la maniabilité du véhicule, mais plus lourde à vitesse élevée pour offrir un contrôle et une confiance supérieurs.

Le système se met en veille lorsque la direction du véhicule est constante – par exemple lorsque la conduite en ligne droite. Cette fonctionnalité réduit le couple de consommation de la pompe de servodirection et accroît par conséquent l’économie de carburant.

**Sur piste**

Les performances sur piste déjà inégalables du Hilux ont été renforcées à l’aide d’une nouvelle fonctionnalité électronique qui réplique l’effet d’un différentiel mécanique à glissement limité pour offrir une meilleure traction sur les surfaces glissantes en mode 2 roues motrices (disponible uniquement sur les modèles à transmission intégrale), d’un contrôle accru grâce à un régime moteur au ralenti ramené à 680 tr/min au lieu de 850 et une réponse affinée de l’accélérateur, d’un système VSC de pointe, d’une direction assistée à débit variable (VFC) qui réduit l’effort de braquage grâce à une carte dédiée, et d’un nouveau moniteur d’angle de roue.

Ses qualités tout-terrain ont également été optimisées, avec une garde au sol minimale de 310 mm en Double Cabine, un angle d’attaque de 29 degrés, un angle de fuite de 26 degrés, et une hauteur de passage à gué de 700 mm.

**DESIGN ET TECHNOLOGIE EMBARQUÉE**

* **Nouveau design inédit pour encore plus de prestance**
* **Équipements de bord améliorés avec écran d’infodivertissement 8’’**
* **Technologie multimédia optimisée pour une réactivité logicielle et tactile accrue**
* **Intégration des smartphones via Apple CarPlay et Android Auto**

Le nouveau Hilux 2020 est muni d’un nouveau pare-chocs avant et d’une nouvelle calandre au design tridimensionnel audacieux et puissant – deux éléments qui soulignent la prestance et la stature imposante du pick-up tout en renforçant ses caractéristiques clés : solidité, robustesse et fiabilité sur tous les terrains.

Son nouveau style extérieur se distingue également par des blocs optiques LED inédits à l’avant comme à l’arrière, des jantes en alliage 18’’ mêlant finitions noires et usinées, et une toute nouvelle teinte de carrosserie (Bronze métallisé).

Son habitacle a également été remanié et équipé d’un combiné d’instruments au design unique et d’un nouvel écran d’infodivertissement 8’’ intégré dans la console et assorti de boutons et touches mécaniques qui en facilitent l’utilisation dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Le système multimédia offre une réactivité logicielle et tactile accrue, et prend en charge Apple CarPlay® et Android Auto™ pour assurer une meilleure intégration avec les smartphones.

Parmi les nombreux équipements du nouveau Hilux, on retrouve un système d’accès et de démarrage sans clé, un module de navigation par satellite, une climatisation automatique, des capteurs d’aide au stationnement à l’avant et à l’arrière, et un système audio JBL sophistiqué à 9 haut-parleurs avec amplificateur 8 canaux de 800 W et technologie CLARi-Fi.

**CATÉGORIE INVINCIBLE ET ACCESSOIRES**

* **Véhicule haut de gamme de catégorie Invincible pour les activités de loisirs**
* **Style extérieur puissant et sophistiqué qui marque une distinction avec le reste de la gamme Hilux**
* **Détails intérieurs inédits et système d’accès sans clé uniquement disponible dans cette catégorie**
* **Éventail de 300 accessoires et 10 couvre-bennes permettant au client de composer un véhicule parfaitement adapté à ses activités professionnelles ou de loisirs**

**Catégorie Invincible**

Disponible en Extra Cabine et en Double Cabine, la catégorie Invincible est le fleuron de la nouvelle gamme Hilux 2020. Cette catégorie s’adresse aux amateurs de véhicules de loisirs qui veulent bénéficier du côté pratique et fonctionnel d’un pick-up tout en profitant d’un design aventureux et sophistiqué et d’équipements haut de gamme.

Les modèles de la catégorie Invincible arborent un design extérieur puissant et sophistiqué qui les distingue de leurs homologues des catégories Standard, Mid et High.

À l’avant, la calandre trapézoïdale au design tridimensionnel reste fidèle à l’esprit du robuste pick-up Toyota, mais s’accompagne d’autre éléments stylistiques et techniques sophistiqués tels qu’une plaque de protection remaniée au look inédit, puissant et élégant.

Ses coins de pare-chocs en forme de presse en C intègrent des logements de feux antibrouillard propres à la catégorie Invincible qui renforcent la largeur visuelle du Hilux, et son axe horizontal surélevé dégage une impression de potentiel infini.

D’autres détails extérieurs renforcent l’image robuste et aventureuse du véhicule, par exemple des garde-boues avant et arrière, des rétroviseurs, des poignées, des jantes noires en alliage et un hayon exclusifs.

Dans l’habitacle, la catégorie Invincible combine des équipements issus de la catégorie High avec un combiné d’instruments exclusif, un habillage aux accents noir métallisé et noir chromé, un éclairage bleuté qui rehausse l’habillage de ses portières avant et arrière (version Double Cabine), des sièges en cuir perforé et un système d’accès sans clé uniquement disponible dans cette catégorie.

**Accessoires**

Une gamme de près de 300 accessoires et 10 couvre-bennes permet aux clients de composer un véhicule parfaitement adapté à leurs besoins professionnels et privés.

Cette vaste sélection d’accessoires inclut une plaque de protection avant ou un bouclier avant complet, des seuils de porte, des protège-aile, des jantes en alliage, des marchepieds tubulaires ou plats et des barres latérales en acier inoxydable avec marchepied intégré, sans oublier un arceau sport en résine ou une barre supérieure en acier inoxydable.

Les accessoires pour benne incluent une doublure de caisse, une sélection de hard-tops ou de volets en aluminium manuels ou électriques, un système de blocage du hayon et une prise 12 V montée dans la benne.

Le nouveau Hilux sera commercialisé à partir du mois d’août en Europe de l’Est, et dès octobre en Europe de l’Ouest.

*\* Cycle WLTP, sous réserve d’homologation définitive.*

*Veuillez noter que ces valeurs peuvent fluctuer en fonction du type de carrosserie, de la catégorie et des équipements du véhicule.*