



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

Dossier de presse

15 janvier 2014

Il était une fois... le Toyota RAV4

Lorsque le RAV4 de première génération se dévoile au monde en mars 1994 au Salon de l'Automobile de Genève, il sonne pour les 4x4 l'avènement d'une ère nouvelle. Les ventes débutent au Japon en mai puis s'étendent dès le mois de juin à l'Europe, l'Afrique, l'Australie et l'Amérique Latine. Les prévisions initiales misaient sur 4 500 ventes mensuelles mais dès le premier mois, 8 000 commandes sont enregistrées ! Dès lors, les volumes de production sont doublés. Le tout premier véhicule actif de loisirs à 4 roues motrices (traduction de **Recreational Active Vehicle with 4 wheel-drive**) vient de donner naissance au marché des SUV, qui n'a cessé de croître depuis cette date.

Compact et doté de 3 portes, ce premier « 4x4 de ville » se démarque radicalement des véhicules tout-terrain traditionnels. Il est équipé d'un moteur de cylindrée moyenne (2 litres) monté transversalement dans une carrosserie monocoque, et d'une suspension à roues indépendantes. Avec 3,69 m de long hors tout, il est plus court que les citadines de l'actuel segment B. À tous égards, c'est vraiment un modèle pionnier.

L'idée originelle

C'est le concept-car RAV-FOUR présenté au Salon de Tokyo 1989 qui, le premier, indique à Toyota la voie à suivre pour créer un modèle compact à transmission intégrale. Ce n'était pourtant qu'une étude de style, dépourvue des détails nécessaires au développement d'un vrai modèle. Mais l'accueil enthousiaste unanime que lui réserve le public donne finalement le feu vert au projet en mars 1991, date à laquelle débute le développement effectif du premier RAV4.

Une approche nouvelle mais des débuts difficiles

À cette époque toutefois, il n'est pas évident pour l'ingénieur en chef Masakatsu Nonaka de convaincre les autres départements Toyota de la possibilité de créer ce véhicule de grande série, d'autant que le segment n'existe pas encore ! L'expression « 4x4 de loisir », ou SUV en anglais (pour Sports Utility Vehicle) reste à inventer et, au sein même de Toyota, bon nombre n'arrivent tout simplement pas à imaginer ce genre de 4x4 compact. La résistance interne est telle qu'à un moment donné, le développement est suspendu. L'équipe est sur le point de baisser les bras lorsqu'un soutien inattendu redonne vie au projet.

Toyota Belgium
Leuvensesteenweg 369
1932 Zaventem
T +32 2 386 72 11
www.toyota.be

Media site : <http://newsroom.toyota.eu>
Blog : toyotabelgie.tumblr.com
Facebook : www.facebook.com/toyotabelgium
YouTube: www.youtube.com/toyotabelgium
Twitter: @ToyotaBelgium

Ce sont les services commerciaux japonais et européens qui viennent à la rescousse ! En contact étroit avec le marché, ils pressentent qu'il est mûr pour ce type de véhicule. Ensemble, ils remettent le projet sur les rails. L'avenir leur donnera raison : peu de temps après son lancement, le RAV4 s'impose en précurseur par son caractère inédit et ses remarquables qualités routières.

Du modèle marginal au succès mondial

En lançant le RAV4 en 1994, Toyota peut à juste titre se targuer d'avoir créé le segment des SUV compacts. Cette année-là, l'entreprise en vend 53 000 exemplaires, chiffre qui sera doublé l'année suivante et triplé en 1996. D'une génération à l'autre, il n'a cessé de croître et les ventes 2013 auront été dix fois supérieures à celles de 1994.

Au total, plus de 5 millions de RAV4 se sont vendus dans le monde, dont plus de 1,3 million en Europe. En outre, plus de 90 % de ceux-ci sont toujours en circulation.

En vingt ans toutefois, la concurrence n'a cessé de s'aiguiser : si dix modèles se partageaient en 2010 le segment des SUV compacts, ils sont aujourd'hui dix-neuf. C'est d'ailleurs l'un des rares segments dont les ventes progressent encore en Europe : +36 % environ entre 2008 et 2013. En 2013, il totalise 848 000 ventes en Europe de l'Ouest, auxquelles s'ajoutent 387 000 ventes en Russie.

Le RAV4 de quatrième génération

Depuis 1994, ce segment s'est non seulement étoffé mais il a évolué et mûri. Si les premiers clients voyaient souvent dans les SUV compacts une alternative aux petites berlines sportives, voire même aux coupés, ce marché est désormais porté par les familles en quête d'un modèle plus ludique et plus tendance que les monospaces ou les breaks.

Aussi, tout en conservant le style et l'agrément de conduite du RAV4 originel, la quatrième génération s'est adaptée à ce mouvement.

Une enquête a été menée auprès de clients RAV4 d'Europe, de Chine et d'Amérique du Nord pour savoir ce qu'ils aimaient le plus chez ce modèle. Ont été citées sa maniabilité, sa facilité d'accès doublée d'une vision dominante de la route, son architecture ingénieuse, sa modularité et ses aptitudes rassurantes, même en conditions difficiles.

Ainsi, le nouveau modèle est plus orienté vers un usage familial sans sacrifier aucune de ses valeurs fondamentales – maniabilité, modularité, vision dominante et compétences confirmées sur et hors route.

Mais il offre également un style extérieur plus affirmé, plus élégant et plus dynamique, un intérieur raffiné de haute qualité, une habitabilité et une capacité de chargement supérieures. Enfin, il gagne en confort, en polyvalence et en sécurité.

Sa gamme de motorisations est plus étoffée que jamais, tout en affichant une réduction moyenne de 11 % des émissions de CO₂ comparativement à la génération précédente.

Parallèlement à sa position de conduite plus typée, le nouveau RAV4 profite également de nouveaux réglages des suspensions avant et arrière, d'une direction assistée électrique redéfinie et de l'ajout d'un mode Sport à sa transmission intégrale sophistiquée baptisée « Contrôle dynamique de conduite » – autant d'éléments qui améliorent la stabilité et l'agilité du RAV4 sur les chaussées sèches ou mouillées, pour une expérience de conduite plus attrayante.

Une affirmation qui se vérifie particulièrement en Mode Sport : pour faciliter la prise de virage, le dispositif peut moduler précisément (à concurrence de + 10 %) le couple moteur affecté à l'essieu arrière, en se basant sur l'angle de braquage et la vitesse angulaire de lacet. Résultat : le RAV4 de quatrième génération est plus à l'aise que jamais en ville et sur route, tout en conservant ses talents reconnus en tout-terrain.

QUATRE GÉNÉRATIONS, VINGT ANS D'ÉVOLUTION

1^{ère} génération 1994 - 2000 : premier 4x4 urbain. Lancé en version 3 portes. Compact (**3,69 m**), léger et de moyenne cylindrée : moteur 2 litres de 129 ch, monté transversalement et sans boîte de transfert, avec transmission intégrale permanente, structure monocoque, suspensions arrière indépendantes, dimensions hors tout suffisamment compactes pour offrir une maniabilité et une facilité d'accès très satisfaisantes malgré la hauteur d'assise élevée. Lancement d'une version 5 portes (4,10 m) et 4x2 en 1996. Version 3 portes décapotable. Premier RAV4 EV électrique produit d'octobre 1997 à avril 2000. Clientèle : célibataires/couples.

2^{ème} génération 2000-2006 : lancé en versions **3 et 5 portes**, mesurant respectivement **+5,5 cm et +4 cm** de long par rapport à la première génération. Deux motorisations disponibles: 1,8 litre de 123 ch et 2,0 l de 150 ch, transmission intégrale permanente avec différentiel central à glissement limité et viscoupleur, différentiel arrière Torsen en option. Premier diesel 2,0 litres en 2002. Clientèle : couples/familles avec jeunes enfants.

3^{ème} génération 2006-2012 : nouvelle plateforme, version 5 portes uniquement mais disponible en deux empattements en Russie et aux États-Unis. +19 cm en longueur hors tout pour le châssis court et +47,5 cm pour le châssis long. Large gamme de motorisations : 2,0 l, 2,4 l, 2,5 l, V6 3,5 l et diesel 2,2 l. Nouveau système 4x4 couplé à une commande électronique (basé sur la vitesse, l'ouverture des gaz, l'angle de braquage, l'accélération longitudinale et la force d'accélération/décélération). Assistance au démarrage en côte (HAC) et à la descente (DAC). Clientèle : familles avec grands enfants/parents dont les enfants ont quitté le foyer.

4^{ème} génération 2013 : version 5 portes et empattement unique pour tous les pays, +23,5 cm en longueur hors tout par rapport au châssis court et -5 cm par rapport au châssis long précédents. Large gamme de motorisations : essence 2,0 l et 2,5 l ; diesel 2,0 l et 2,2 l. Système de contrôle dynamique de motricité (basé sur la vitesse, l'ouverture des gaz, l'angle de braquage, l'accélération longitudinale et la force d'accélération/décélération) avec mode Sport et gestion de la prise de virage. Assistance au démarrage en côte (HAC) et à la descente (DAC). Clientèle : familles avec grands enfants/parents dont les enfants ont quitté le foyer.

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à contacter:

Koen Dekoning Tél: +32 2 386 73 39 Mob : +32 473 55 55 49 koen.dekoning@toyota.be