

Nouvelle Toyota Auris Touring Sports



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY





Sommaire

Introduction	p. 04
Espace de chargement et fonctionnalité records	p. 06
Élégance du design extérieur	p. 08
Habitacle : espace et confort	p. 12
Dynamique de conduite et sécurité accrues	p. 16
Version full hybrid : une proposition particulièrement séduisante	p. 20
Sobriété des motorisations essence et diesel	p. 22
Finitions et équipements	p. 26

Nouvelle Toyota Auris Touring Sports

- **Une ligne qui associe l'esthétique aux qualités fonctionnelles**
- **Premier break Full Hybrid du segment, où il affiche les émissions les plus basses**
- **Capacité de chargement exemplaire de 1.658 litres**
- **Modèle le plus fonctionnel du segment : sièges escamotables Toyota One Touch Easy Flat, coffre à double niveau et cache-bagages bidirectionnel**
- **Conçu et produit en Europe pour la clientèle européenne**

Sous une élégante carrosserie offrant un espace de chargement et une fonctionnalité records sur le segment, la nouvelle Auris Touring Sports est le tout premier break disponible dans sa catégorie en version Full Hybrid, aux côtés des versions essence et diesel. Avec un taux de CO₂ de 85 g/km seulement, c'est la motorisation la plus sobre du segment. Et comme la batterie se trouve sous les sièges arrière, l'installation du système Toyota Hybrid Synergy Drive n'entame en rien la longueur de chargement (jusqu'à 2.047 mm) ni son volume (jusqu'à 1.658 litres).

De plus, c'est l'unique break du segment C à disposer à la fois du système de rabat des sièges Toyota One Touch Easy Flat, d'un plancher de coffre à double niveau, d'un filet à bagages à enrouleur et d'un cache-bagages bidirectionnel.

La carrosserie break représente actuellement en Europe 25 % des ventes du segment C, dont 75 % sont achetés par des flottes. Ce nouveau modèle élargira donc l'attrait de la gamme Auris et devrait l'aider à passer les 5,0 % de part de segment d'ici à 2014, sa première année pleine de commercialisation. Au lancement, il devrait représenter 45% environ des ventes Toyota de modèles hybrides en Europe – preuve que loin désormais d'être une solution marginale, la motorisation Full Hybrid est une proposition majeure, accessible au plus grand nombre.

Conçue pour l'Europe, la nouvelle Auris Touring Sports sera fabriquée chez Toyota Motor Manufacturing UK parallèlement à l'Avensis, ce qui confirme l'engagement de Toyota envers ses activités industrielles européennes.



Espace de chargement et fonctionnalité records

- **Capacité de chargement exemplaire de 1.658 litres**
- **Espace de chargement le plus long du segment : jusqu'à 2.047 mm**
- **Sièges escamotables d'un geste Toyota One Touch Easy Flat et coffre à double niveau**

Identique à la berline par son empattement (2,600 m) et son diamètre de braquage (10,4 m), l'Auris Touring Sports dépasse de 285 mm les 4,275 m de long de la berline – un accroissement entièrement dédié au coffre.

Sièges arrière en place, le coffre mesure 1.115 mm de long et 1.452 mm de large – pour un volume remarquable de 530 litres. Une fois escamotés les sièges arrière rabattables 60/40, la longueur de chargement passe à son maximum : 2.047 mm, pour une hauteur d'au plus 890 mm (760 mm lorsque le plancher du coffre à double niveau est en place) et une capacité totale de 1.658 litres.

Sur les versions hybrides, la batterie a été déplacée sous les sièges arrière et le volume du coffre fait maintenant jeu égal avec les versions à motorisation classique.

À cette capacité de chargement supérieure s'ajoute une foule d'atouts pratiques qui en font le break le plus fonctionnel du segment : système de rabat des sièges Toyota One Touch Easy Flat, plancher de coffre à double niveau, cache-bagages bidirectionnel, filet à bagages à enrouleur, crochets pour sacs à provisions, barres de toit en aluminium, trois prises accessoires 12 V (dont une dans le compartiment à bagages) et éclairage de coffre.

À ces équipements particulièrement fonctionnels s'ajoutent de généreux rangements, dont une boîte à gants, un porte-lunettes, des crochets à vêtements, un range-monnaie, quatre porte-gobelets et quatre porte-bouteilles, un accoudoir central avant coulissant avec porte-documents ainsi que des vide-poches dans la planche de bord et la console centrale arrière.

De plus, le coffre dispose de rangements supplémentaires : des boîtiers principaux contre les parois gauche et droite et des boîtiers secondaires avant et latéraux sous son plancher.

À 624 mm seulement, le seuil de chargement descend de 100 mm par rapport à la berline grâce au bouclier et au hayon redessinés.

Enfin, proposé en option, un nouveau pack d'attelage permet de tracter jusqu'à 345 kg.



Élégance du design extérieur

- Belle allure et présence élégante
- Excellentes performances aérodynamiques : Cx de 0,28 seulement
- Toit panoramique Skyview : l'un des plus grands du segment

À l'instar de la berline Auris la silhouette affirmée et dynamique de l'Auris Touring Sports gagne en aérodynamisme grâce à la hauteur de toit réduite, et en comportement routier grâce au centre de gravité abaissé.

Concrétisation chiffrée de ses excellentes performances, elle affiche un Cx de 0,28 seulement – facteur de sobriété.

De la berline, l'avant reprend le design *Under Priority* ainsi que les phares et feux de jours à diodes *Keen Look*, qui lui confèrent une présence forte et élégante.

Under Priority est un concept stylistique regroupant une grande calandre inférieure trapézoïdale enchâssée dans le bouclier, et une petite calandre supérieure occupant toute la largeur entre les nouveaux phares.

Sous la ligne fluide du capot, la calandre supérieure est ornée au centre d'une baguette horizontale chromée qui s'étire visuellement jusque dans les blocs optiques plus effilés, volontairement plus stylisés, afin d'accentuer la largeur de la voiture.

À l'intérieur des blocs, cette baguette décorative dessine une « paupière » qui souligne l'accostage exceptionnellement réduit entre le capot et les

projecteurs à ampoule au xénon HID (High Intensity Discharge) ou halogène. Ces blocs optiques très innovants intègrent également des feux diurnes à LED ; de série sur toutes les finitions, ils confèrent à l'Auris Touring Sports une signature visuelle distinctive.

Flanquée de phares antibrouillard cerclés de chrome, la grande calandre inférieure adopte une finition laquée noire et, à sa base, un petit spoiler de bouclier chromé qui, là encore, accentue la largeur du nouveau break et son allure bien campée.

De profil, l'Auris Touring Sports présente la même inclinaison du pare-brise venant se fondre dans la ligne de pavillon, coiffée de barres de toit en aluminium et terminée à l'arrière par un becquet de toit intégré. Mesurant 1.553 mm de long sur 960 mm de large, le toit panoramique Skyview – l'un des plus grands du segment – renforce encore l'impression d'espace créée par l'habitacle redessiné.

Très étirées, les vitres latérales en trois éléments sont séparées par des montants noirs – laqués au centre –, et soulignées d'une baguette chromée surmontant la ceinture de caisse prononcée qui remonte vers l'arrière.



De dos, l'Auris Touring Sports présente un bouclier et un hayon entièrement redessinés ; le seuil de chargement descend de 100 mm par rapport à la berline et surmonte un petit spoiler de bouclier chromé. Enfin, comme sur les autres versions Auris, des combinés de feux caractéristiques et enveloppants valorisent les courbes des ailes arrière, de la lunette et de ses montants.

La palette de la carrosserie compte dix couleurs dont trois nouvelles : Grey Metallic, Bronze Metallic et Blue Metallic ; le White Pearl étant réservé à la version hybride. Les roues sont proposées en 15" en acier avec enjoliveur et 16" ou 17" en alliage, selon les versions.

Extérieurement, certains détails spécifiques signent l'identité de la version hybride Touring Sports – fleuron de la gamme Auris Touring Sports. La calandre inférieure et le diffuseur du bouclier arrière arborent une finition graphite laquée « spéciale hybride » ; les logos Toyota du capot et du hayon sont de couleur bleu hybride et le libellé "HYBRID" est apposé sur les ailes avant et le hayon arrière. Les jantes en alliage de 15" finition argent et de 17" finition graphite arborent toutes deux un nouveau design exclusif au modèle hybride.



Habitacle : espace et confort

- **Une grande habitabilité, en plus d'un grand espace de chargement**
- **Confort soigné et meilleure ergonomie du poste de conduite**
- **Nombreuses zones moussées, plus agréables au toucher**

Plus spacieux et plus confortable, le nouvel habitacle se distingue par ses formes affirmées et ses matériaux de haute qualité. Dessinée au profit de l'habitabilité aux places avant, la planche de bord détermine aussi l'ergonomie intuitive des instruments de bord et des commandes.

L'orientation du cockpit vers le conducteur est confirmée par la courbe puissante de la casquette du tableau de bord descendant en vague vers la console centrale pour accentuer l'impact visuel.

Avec une bonne amplitude de réglage en coulissement et en hauteur, les nouveaux sièges avant offrent un excellent confort. La hauteur d'assise abaissée de 40 mm et l'inclinaison du volant réduite de 2°, contribuent à créer une position plus impliquante au volant.

Pour les passagers arrière, le nouveau dessin des sièges avant dégage 20 mm supplémentaires aux genoux, et les baies de portes arrière sont plus larges.

Dans le nouveau combiné d'instruments simple et clair, à deux ou trois cadrans, les chiffres et aiguilles sont de couleur blanche. Toutes les commandes adoptent la même police de caractères, et le tableau de bord comme la console centrale possèdent un rétroéclairage bleu ciel – une harmonisation flatteuse à l'œil.

Autre élément clé de coordination visuelle : l'entourage des cadrans, la console centrale, l'habillage du tunnel de transmission, les commandes audio et de climatisation ainsi que les poignées de porte reçoivent tous une même finition argent satiné de haute qualité. Les ouïes de ventilation, le panneau audio, le tunnel lui-même, le volant et le levier de sélection sont revêtus d'une peinture gris argent.

La qualité perçue et l'harmonie visuelle de l'habitacle profitent également de la meilleure qualité tactile des matériaux, chaque texture susceptible d'être touchée par les occupants ayant été soigneusement repensée.

Le dessus du tableau de bord et l'épaulement des contre-portes sont revêtus de matériaux moussés, et les montants de pare-brise habillés de tissu. Sur les finitions supérieures, la planche de bord elle-même est tendue de cuir.

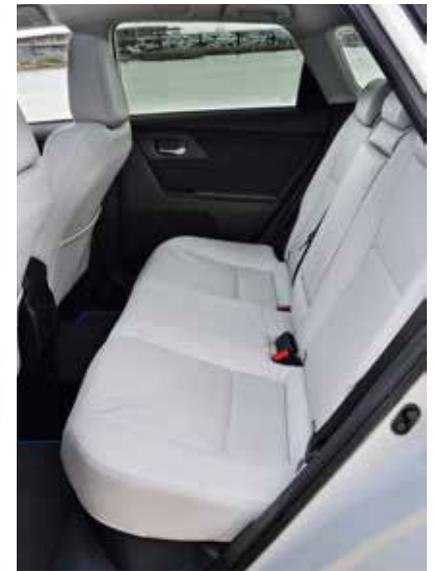


La forme du pommeau du levier de vitesses évolue et le volant est gainé de cuir nappa – summum de la qualité – cousu au point ballon. Les poignées de maintien et les poignées de portes sont à grain souple, et les accoudoirs latéraux rembourrés.

Les sièges des finitions Pure, Active et Comfort reçoivent une sellerie tissu de haute qualité, et ceux de la finition Lounge et Premium adoptent un velours noir avec soutiens latéraux en cuir.

La nouvelle Auris Touring Sports sera proposée dans une nouvelle ambiance intérieure noire présentant des textures mates, qui imitent notamment le grain du cuir en y mêlant un motif géométrique constitué de points.

Le combiné d'instruments se différencie par le design des compteurs et de l'aide à l'éco-conduite, le levier de sélection électronique bleu hybride et le décor du panneau de commandes.



Dynamique de conduite et sécurité accrues

- **Centre de gravité bas, améliorant le confort et le comportement routier**
- **Précision et sensations de conduite privilégiées**
- **Sécurité notée 5 étoiles Euro NCAP selon le barème 2013**

Preuve des efforts engagés par Toyota pour améliorer les qualités dynamiques de ses véhicules, l'Auris Touring Sports bénéficie de toutes les évolutions apportées récemment à la berline Auris – au niveau de la rigidité de caisse, des suspensions, de la direction, de la position de conduite et de l'insonorisation – pour rehausser le confort, la réponse et l'agrément de conduite.

Des renforts ajoutés au niveau du soubassement et des structures avant et arrière viennent rigidifier la caisse. La teneur importante d'acier à haute limite élastique dans la carrosserie a permis d'alléger le véhicule.

Particularité de l'Auris Touring Sports : l'encadrement du hayon est étudié pour offrir une rigidité en torsion comparable à celle de la berline – notamment par des renforts de carrosserie dans l'embrasure –, malgré la dimension plus longue de la caisse et plus large de l'ouverture.

En outre, la réduction de la hauteur hors tout de 55 mm, de la garde au sol de 10 mm et de la hauteur des sièges avant de 40 mm abaisse le centre de gravité, améliorant ainsi la stabilité du break à grande vitesse et son agilité en virage. En contribuant à réduire les mouvements de caisse, la réduction de la hauteur du centre de gravité a également permis de réduire la raideur des ressorts au profit du confort de suspension.

De nombreux composants des suspensions avant à jambes MacPherson ont été redéfinis, notamment la fixation haute, la butée de détente, le ressort hélicoïdal et l'amortisseur. Le tarage plus souple des ressorts et de nouveaux réglages d'amortisseurs permettent d'équilibrer confort de marche, stabilité et réponse directionnelle.

La suspension arrière est confiée à un essieu de torsion sur les versions essence 1,33 litre et diesel 1,4 litre, et à des doubles triangles sur les versions 1.6 essence, diesel 2,0 litres et hybride.

La direction électrique assistée (EPS) elle-même reçoit de nouveaux réglages qui améliorent le ressenti et la précision directionnels. La fixation de la colonne de direction a été rigidifiée pour garantir la linéarité du ressenti, la commande de l'assistance électrique modifiée afin de supprimer les variations d'effort, et enfin le rapport de démultiplication plus direct favorise la réponse. Globalement, l'EPS se montre ainsi plus directe, plus communicative et plus réactive en virage, condition d'une plus grande agilité de la voiture.

Enfin, grâce au traitement des bruits, vibrations et stridence (NVH), la nouvelle Auris Touring Sports est non seulement confortable mais également silencieuse. En effet, l'insonorisation poussée du compartiment moteur, des



passages de roue avant et de la planche de bord étouffe les bruits du moteur et de la route dans l'habitacle.

Confirmation des efforts constants de Toyota pour proposer de nouveaux modèles répondant aux plus hauts critères de sécurité : l'Euro NCAP a attribué à l'Auris Touring Sports la note maximale de 5* selon le barème 2013 plus sévère.

L'équipement de sécurité active et passive comprend l'ABS avec répartiteur électronique de la force de freinage EBD et aide au freinage d'urgence BA, le contrôle de motricité TRC et de stabilité du véhicule VSC, le signal de freinage d'urgence et sept airbags : frontaux conducteur et passager avant, de genoux conducteur, latéraux avant et rideaux sur toute la longueur de l'habitacle.

Pour renforcer notamment la protection des piétons, différents éléments absorbeurs (comme le support de bouclier et le carénage de caisse) minimisent l'énergie du choc tout en rejoignant l'intention du designer : créer un profil élancé.



13-AUR-001

TOYOTA

AURIS

Version full hybrid : une proposition particulièrement séduisante

- **Le premier break Full Hybrid du segment**
- **Un taux de CO₂ record de 85 g/km, des rejets quasi nuls de NO_x et de particules fines**
- **Un coût de possession particulièrement modique**

Le lancement de l'Auris Hybride en 2010 a fait de Toyota le premier constructeur à proposer trois types de motorisation sur le segment C. Depuis cette date, elle s'est déjà vendue à quelque 80.000 exemplaires – une popularité qui la classe N° 2 des véhicules Full Hybrid, juste derrière la Prius.

Le groupe motopropulseur HSD de l'Auris hybride Touring Sports continue d'évoluer pour rehausser encore l'agrément de la conduite Toyota 100 % hybride. Critère d'importance pour les professionnels amenés à prendre la route tous les jours, la motorisation hybride est garante d'une conduite reposante.

La logique de commande de la transmission à train épicycloïdal du système Hybrid Synergy Drive a été repensée pour offrir une perception plus douce et plus naturelle à l'accélération, grâce à une meilleure linéarité entre vitesse réelle et régime moteur.

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 vaut à l'Auris Touring Sports Hybride une accélération 0-100 km/h de 11,2 secondes et une vitesse de pointe de 180 km/h (sur circuit).

En retour, elle affiche un taux de CO₂ exemplaire de 85 g/km seulement des émissions de NO_x nettement inférieures à celles de modèles diesel de performances comparables et AUCUNE émission de matières particulaires (MP).

De plus, lorsque l'on passe en mode tout électrique EV – exclusivité propre aux modèles 100 % hybrides –, les rejets de CO₂, NO_x et MP sont totalement nuls.

Le groupe hybride est 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.

Ainsi, l'Auris Touring Sports Hybride représente un exceptionnel rapport qualité/prix. Son taux de CO₂ de 85 g/km ouvre droit à d'importants avantages fiscaux dans de nombreux pays européens et à l'exemption des péages urbains dans les villes concernées. Enfin, les coûts de révision, de maintenance et de réparation peuvent être inférieurs de plus de 50 % à ceux de modèles diesel concurrents.



Sobriété des motorisations essence et diesel

- **Groupes essence 1,33 litre Dual VVT-i et 1,6 litre Valvematic**
- **Moteurs diesel 1,4 litre et 2,0 litres D-4D avec système Stop & Start**
- **Boîte automatique Multidrive S avec mode séquentiel**

En complément de la première motorisation Full Hybrid du segment, l'Auris Touring Sports disposera des mêmes motorisations que la berline – soit deux moteurs à essence 1,33 litre Dual VVT-i et 1.6 Valvematic et deux diesels 1,4 litre et 2,0 litres D-4D revisités.

Le taux de CO₂ est ici aussi très compétitif, aidé en cela par la technologie Stop & Start Toyota (2.0 D-4D) : 130 g/km pour le groupe essence 1,33 litre, 115 g/km pour le diesel 2,0 litres et 110 g/km seulement pour le diesel 1,4 litre.

Moteur essence 1,33 litre 100 Dual VVT-i

Le groupe essence 1,33 litre dispose de la double distribution variable intelligente Dual VVT-i et d'un taux de compression élevé de 11,5:1, qui augmente son rendement thermique. Il affiche une puissance maximale de 99 ch et un couple maximal de 128 Nm à 3.800 tr/min.

Ces excellentes performances se conjuguent à une consommation de 5,6 l/100 km et à un taux de CO₂ de 130 g/km.

Exceptionnellement léger et compact, ce bloc longue course contribue à réduire le rapport poids/puissance de la voiture. Le collecteur d'admission et le couvercle sont en résine synthétique, tandis que le dessin des conduits d'admission optimise l'écoulement d'air et améliore ainsi le rendement de combustion.

Le système Dual VVT-i avive la réponse moteur à tous les régimes en faisant varier les moments d'ouverture et de fermeture des soupapes d'admission et d'échappement afin d'adapter à tout instant le remplissage des cylindres aux conditions données. Il renforce non seulement le couple à bas et moyen régimes, mais réduit aussi les émissions et la consommation.

Moteur essence 1,6 litre Valvematic

Gage de sobriété, de puissance et de couple exemplaires, la technologie Valvematic est une évolution de la double distribution variable intelligente (Dual VVT-i), une technologie Toyota hautement performante.

L'avancée du système Valvematic réside dans le fait qu'il ajoute au calage variable du VVT-i un contrôle de levée et de durée d'ouverture des soupapes d'admission. Cette mesure favorise la régulation du volume et de la vitesse d'admission d'air – et donc la maîtrise du processus de combustion – afin de fournir plus de puissance, à consommation et CO₂ inférieurs. Enfin, elle réduit également les pertes par pompage sous faible charge moteur, ce qui économise encore le carburant.

L'efficacité du système Valvematic est aussi renforcée par l'adoption d'un collecteur d'admission à longueur variable. A bas et moyens régimes, il contribue lui aussi à augmenter la vitesse de passage des gaz au profit du rendement.



Accouplé au choix à une boîte manuelle six vitesses ou à une boîte automatique MultiDrive S, le moteur 1,6 litre Valvematic développe 132 ch et un couple maximal de 160 Nm dès 4.400 tr/min. Avec la boîte manuelle, la consommation en cycle mixte est de 6,1 l/100 km et le taux de CO₂ de 140 g/km seulement, des chiffres qui descendent respectivement à 6,0 l/100 km et 139 g/km avec la boîte MultiDrive S.

Turbodiesel 1,4 litre 90 D-4D

Accouplé à une boîte manuelle à six rapports, le diesel 1,4 litre D-4D développe 90 ch et un couple maximal de 205 Nm dès la plage de 1.800 à 2.800 tr/min.

Ce turbodiesel profite lui aussi des technologies Toyota Optimal Drive qui amplifient les performances et l'agrément de conduite tout en abaissant la consommation, les émissions de CO₂ et de particules.

L'adoption d'un système de dérivation du liquide de refroidissement permet de limiter les pertes thermiques du moteur à la mise en marche, et donc d'écourter sa mise en température.

Des injecteurs piézoélectriques de dernière génération gèrent plus précisément le volume et le calage de l'injection. Leur grande rapidité de réaction autorise l'injection multiphasée à hauts régimes, ce qui a deux effets : abaisser le taux de dilatation des gaz et les brûler de façon plus complète au sein de la chambre de combustion, tout en réduisant encore les émissions de particules, d'oxydes d'azote (NO_x) et de CO₂.

Allié à la pression élevée d'injection de la rampe commune (1.600 bars), ceci raccourcit les temps d'injection – accélérant ainsi la réponse moteur tout en réduisant la consommation et le taux de CO₂.



Turbodiesel 2,0 litres 124 D-4D

Équipé d'une boîte manuelle six vitesses, le groupe turbodiesel 2,0 litres D-4D de 124 ch a reçu un ample remaniement et possède de série la mise en veille Stop & Start.

Il reçoit un nouveau turbocompresseur à géométrie variable doté d'une commande électrique et de roulements réduisant les frictions. Pour améliorer le circuit de refroidissement et la lubrification tout en diminuant le taux de CO₂, le moteur adopte une pompe à huile à deux étages et des gicleurs plus performants, une pompe à eau à débit optimisé et un carter d'huile à deux compartiments, pour une mise en température du moteur plus rapide.

Enfin, le nouveau préchauffage ainsi que l'amélioration de structure et de revêtement du FAP servent également la réduction des émissions à l'échappement.

Côté poids, l'emploi de résine synthétique pour le couvre-culasse, le support du radiateur d'huile et les durits du circuit de refroidissement allège le moteur de 3 kg. La consommation de gazole diminue grâce aux moindres frottements, auxquels contribuent une pompe à vide et une chaîne de distribution basse friction, mais aussi une huile plus fluide. Enfin, la combustion plus efficace, grâce aux chambres de combustion redessinées et au nouveau programme de préchauffage, diminue sensiblement les bruits, les vibrations et la stridence (caractéristiques NVH).

Ainsi, le moteur est plus silencieux, le couple plus linéaire et les émissions de CO₂ chutent à 115 g/km – la consommation tombant pour sa part à 4,4 l/100 km en cycle mixte.

Boîte MultiDrive S

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

En mode automatique, le passage des rapports s'effectue en souple, en silence et à l'économie, le système calant précisément la sélection sur les conditions de marche du moteur en suivant en permanence l'angle de la pédale d'accélérateur, la vitesse et l'intensité du freinage.

En mode Sport, la sélection s'effectue au levier ou par les palettes au volant – le système privilégiant la commande directe et la réponse moteur.

Lorsqu'il détecte une décélération, le système rétrograde pour générer du frein moteur; en sortie de virage enfin, la programmation prédictive du rétrogradage sélectionne la démultiplication optimale pour fournir l'accélération nécessaire.

Finitions et équipements

- **Quatre finitions distinctes aux prestations rehaussées**
- **Trois finitions spécifiques pour la version hybride**
- **Aide intelligente au stationnement simplifiée (SIPA), pour se garer vite et bien**
- **Toyota Touch : une gamme de systèmes multimédia et de navigation abordables**
- **Sonorisation JBL Premium Sound GreenEdge**

La nouvelle Toyota Auris Touring Sports à motorisation essence ou diesel existe en quatre finitions: Pure, Active, Comfort et Lounge. Chacune d'elles se différencie clairement par ses équipements ainsi que son style extérieur et intérieur.

La version hybride de l'Auris Touring Sports est disponible en trois niveaux de finitions : Comfort, Lounge et Premium.

Aide intelligente au stationnement simplifiée (SIPA)

De série sur la finition Lounge et en option sur la finition Active, l'aide intelligente au stationnement simplifiée (SIPA = Simple Intelligent Park Assist) possède une fonction "Easy Set", plus facile et nettement plus rapide à l'usage.

Une caméra de recul et des radars à ultrasons installés aux extrémités des boucliers avant et arrière permettent au dispositif de repérer les places en créneaux libres et de taille adaptée. Ensuite, il applique automatiquement à la direction les angles de braquage successifs nécessaires à la manœuvre, pendant que le conducteur gère simplement la vitesse du véhicule.

Toyota Touch, écran couleur tactile 15 cm (6,1")

Installé de série dès la finition Comfort, Toyota Touch est une interface multimédia à écran tactile couleur de 15 cm (6,1") – un système embarqué particulièrement avantageux.

Il comprend un autoradio AM/FM, un lecteur CD/MP3, la connectivité Bluetooth pour téléphones mobiles avec lecture audio en transit, ainsi qu'une prise auxiliaire et un port USB pour baladeurs, avec possibilité d'afficher les pochettes d'albums iPod.

Le système permet de consulter le suivi des flux d'énergie (Auris Hybride), la consommation de carburant et l'image de la caméra de recul livrée de série.

Toyota Touch & Go nouvelle version

Version plus évoluée du module de base multimédia Toyota Touch, Touch & Go fournit un système de navigation GPS au meilleur rapport qualité/prix du marché, un accélérateur de connexion ainsi qu'un accès à des pages et applications internet, notamment une nouvelle appli Twitter.



Cette dernière mise à jour du navigateur comporte toutes les fonctions les plus appréciées, comme une couverture très efficace du trafic dans dix pays européens ; nouveautés : elle ajoute un avertissement plus performant des vitesses limites et des radars fixes (dans les pays où cette fonction est légale), l'affichage des panneaux de direction aux intersections, une visualisation des tunnels et une fonction de zoom automatique.

Le logiciel de navigation a été optimisé pour fournir une estimation plus juste de l'heure d'arrivée et un choix d'itinéraire plus judicieux, en s'appuyant sur une base d'informations Traffic Patterns (flux de circulation) qui fournit la vitesse moyenne sur des tronçons routiers en fonction de l'heure, du jour et du mois.

Parallèlement, il comporte de nouvelles fonctions destinées à fournir au conducteur des informations plus pertinentes sur la circulation qu'il va rencontrer.

Par l'intermédiaire d'un téléphone mobile compatible et de Bluetooth, Toyota Touch & Go permet aussi de se connecter à la recherche locale Google, la base de données la plus fournie et la plus actualisée.

En complément des cinq millions de points d'intérêts mémorisés dans la base de données cartographique, Toyota Touch & Go permet de se connecter à la Recherche Locale Google, à Yandex et à d'autres moteurs de recherche TBD via Bluetooth et un téléphone mobile compatible.

De plus, l'installation du Touch & Go fait évoluer le module de base multimédia en lui ajoutant une fonction d'envoi/réception de SMS sur écran, avec

affichage de l'image du contact concerné à partir du smartphone compatible Bluetooth.

Plusieurs applis sont déjà disponibles au téléchargement, indiquant notamment le prix des carburants, la météo et les places de parking disponibles. En outre, une application Twitter spécifique a été développée pour permettre aux occupants de rester en contact avec les 500 millions d'utilisateurs de ce réseau social.

Exclusivité sur le segment, cette application Twitter sera accessible à tous les véhicules équipés du système Toyota Touch & Go avant la fin de l'année. Elle permet d'utiliser des messages-types créés par soi-même ou par le système, tout en roulant (pour des questions de sécurité, la saisie libre de textes et d'adresses internet est inhibée). Dans la mesure où l'appli est totalement intégrée au navigateur, ces messages-types peuvent contenir la destination et l'heure d'arrivée estimée.

Conçu pour être à la fois souple et abordable, le système peut recevoir les toutes nouvelles fonctions, les mises à jour cartographiques et les dernières applications à mesure de leur parution.

Toyota Touch & Go Plus nouvelle version

Disponible de série sur la finition Premium, Touch & Go Plus ajoute de nombreuses fonctionnalités inédites et perfectionnées, entre autres la reconnaissance vocale d'adresses de destination par le GPS, l'entrée rapide d'une destination, la recherche/lecture musicale ainsi que la recherche et l'appel des contacts téléphoniques.

Une fois synchronisé avec un téléphone portable compatible Bluetooth, le système peut envoyer et recevoir des courriels et afficher l'agenda. Par synthèse vocale, il peut en outre lire les SMS, les courriels et les messages relatifs à la circulation. Il contient également une base de données Gracenote qui permet de sélectionner par commande vocale le fichier audio à passer, parmi ceux qui sont enregistrés sur le téléphone ou le baladeur, ainsi qu'une fonction très pratique de sélection musicale par genre. Précision : ce système Touch & Go Plus dernière version gère désormais les applications en multitâche.

La cartographie de navigation comporte une modélisation 3D des grandes villes et points de repère, là où ces informations sont disponibles.

Le système inclut trois ans d'actualisation gratuite du logiciel et de la cartographie, les mises à jour étant disponibles auprès des concessionnaires ou sur le site my.toyota.eu.

Sonorisation JBL Premium Sound GreenEdge

L'Auris Touring Sports hybride Premium est équipée d'une sonorisation haut de gamme JBL Premium à neuf haut-parleurs et technologie GreenEdge. Cette dernière procède de façon globale, en veillant à ce que les haut-parleurs, l'amplificateur, l'égaliseur et même la position des différents composants forment un ensemble cohérent et efficace, peu gourmand en électricité et d'une grande qualité acoustique.



Cette sonorisation s'articule autour d'un amplificateur JBL GreenEdge puissant et compact. Dans la mesure où la technologie Tracking Power de l'amplificateur mesure l'entrée audio en temps réel, le circuit d'amplification ne reçoit que l'électricité strictement nécessaire. Ceci réduit considérablement les pertes par dissipation thermique et diminue de 50 % la demande de courant au véhicule.

Pour leur part, les haut-parleurs JBL GreenEdge offrent, à consommation électrique égale, une puissance de sortie deux fois supérieure à celle de modèles conventionnels. Ils sont munis de lentilles acoustiques conçues sur mesure, qui diffusent un son plus puissant sur une plage de fréquences encore plus large.



