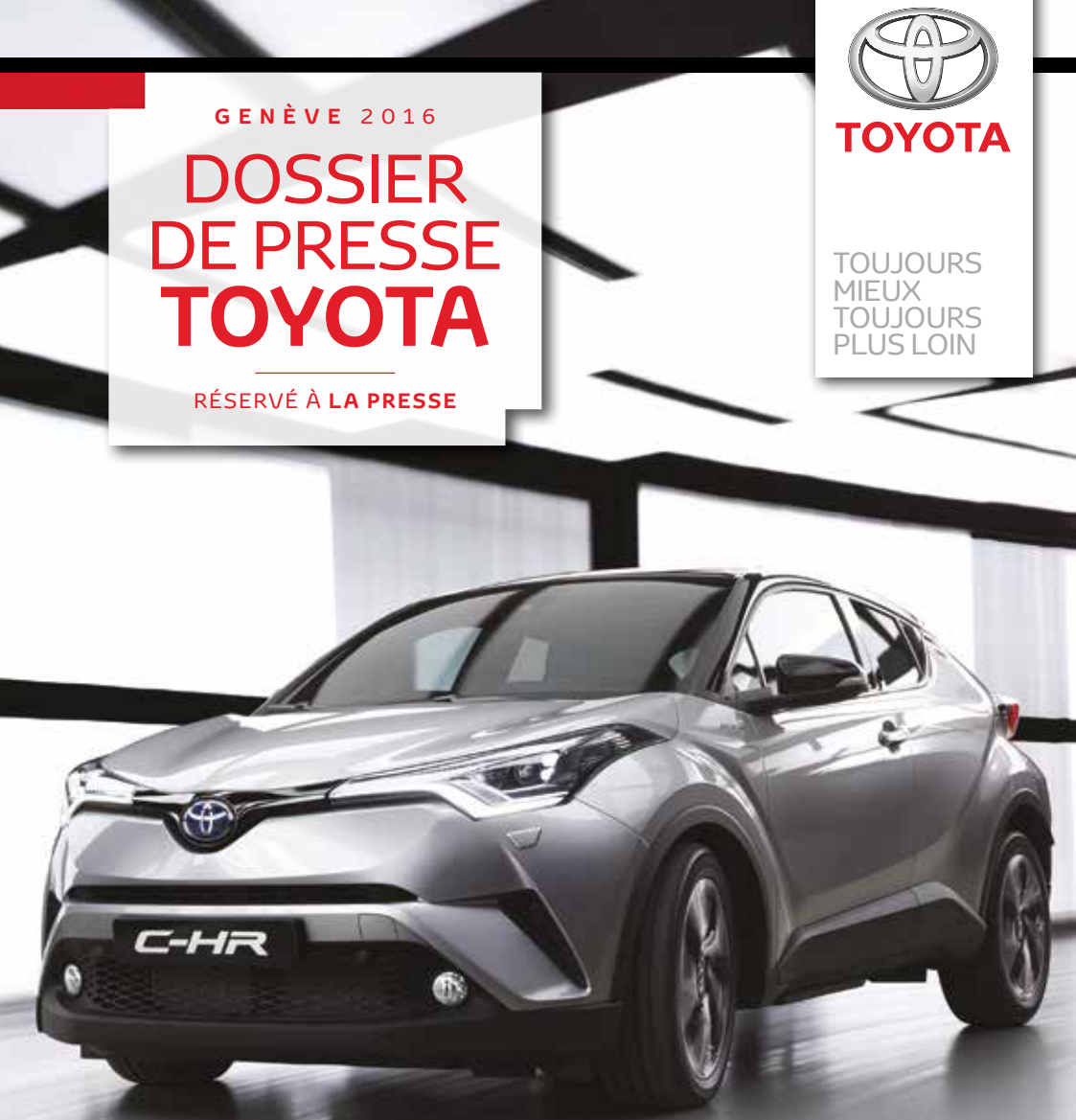
GENÈVE 2016

DOSSIER DE PRESSE TOYOTA

RÉSERVÉ À **LA PRESSE**

TOYOTA

TOUJOURS MIEUX
TOUJOURS PLUS LOIN



TOYOTA C-HR

Un vent nouveau chez les crossovers

NOUVEAU HILUX

Une ère nouvelle pour le pick-up, mais toujours 100 % Hilux

NOUVEAU PROACE VERSO

Une vision nouvelle du voyage

New HILUX

SOMMAIRE

SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE 2016

4 TOYOTA C-HR
Un vent nouveau chez les crossovers

Au Salon de l'Automobile de Genève 2016, Toyota dévoile en première mondiale le C-HR, s'assurant désormais une présence forte et originale sur le marché du crossover. Modèle à part dans la gamme Toyota comme sur le segment, il reflète la volonté d'Akio Toyoda de donner aux designers une plus grande liberté stylistique et promouvoir la créativité technique afin d'offrir des lignes attractives et un plaisir de conduite supérieur.

10 NOUVEAU HILUX
Une ère nouvelle pour le pick-up, mais toujours 100 % Hilux

Plus baroudeur, plus robuste et encore plus doué en tout-terrain que ses prédécesseurs, le nouveau pick-up Toyota est plus Hilux que jamais. Il ouvre aussi une ère nouvelle en proposant un style, un confort, une sécurité et des technologies à même de combler la clientèle « loisirs » la plus exigeante.

20 NOUVEAU PROACE VERSO
Une vision nouvelle du voyage

Le nouveau combispace PROACE VERSO est présenté en première mondiale au Salon de l'Automobile de Genève. Avec lui, la gamme Toyota retrouve un véhicule modulable et capable d'accueillir jusqu'à huit personnes.

26 TOYOTA KIKAI
Un hommage à la beauté de la mécanique

De l'avis de Toyota, les machines devraient elles aussi susciter l'admiration puisqu'elles sont le produit de la connaissance et de la créativité des hommes, de leur travail artisanal et de leur passion.

28 TOYOTA TOUCH® & GO 2
Plus de fonctionnalités et de simplicité

Le système multimédia à écran tactile innovant et abordable Toyota Touch® & Go 2 a été repensé pour 2016.

30 BANQUE D'IMAGES

Toyota Motor Europe se réserve le droit de modifier, sans préavis, tout détail concernant les caractéristiques techniques et les équipements, qui peuvent varier selon les conditions et exigences locales. Les modèles et équipements disponibles dans votre pays peuvent différer des véhicules et des caractéristiques présentés ici : contactez votre service Relations Presse local pour connaître les éventuelles modifications. De même, les couleurs de carrosserie peuvent différer légèrement des photos illustrant cette publication.

TOYOTA C-HR
Un vent nouveau chez les crossovers

Au Salon de l'Automobile de Genève 2016, Toyota dévoile en première mondiale le C-HR, s'assurant désormais une présence forte et originale sur le marché du crossover. Modèle à part dans la gamme Toyota comme sur le segment, il reflète la volonté d'Akio Toyoda de donner aux designers une plus grande liberté stylistique et promouvoir la créativité technique afin d'offrir des lignes attractives et un plaisir de conduite supérieur.

PAR SA PERSONNALITÉ UNIQUE, le Toyota C-HR illustre la flexibilité qu'apporte l'architecture TNGA *(Toyota New Global Architecture)* aux bureaux d'études dans les trois domaines fondamentaux que sont le design, les motorisations et la dynamique – un vent de fraîcheur sur un segment tendant de plus en plus à se banaliser.

Au final, le Toyota C-HR reste singulièrement fidèle aux grandes lignes des concept cars qui avaient tant attiré l'attention des visiteurs au Mondial de Paris 2014 et au Salon de Francfort 2015. La silhouette de coupé témoigne de l'intention des designers : créer un style à part au sein de la gamme Toyota, tout en montrant une nouvelle orientation au segment des crossovers.

Le Toyota C-HR introduit en outre une innovation de taille dans cette catégorie : la première motorisation hybride, basée en l'occurrence sur le plus récent développement du groupe hybride 1,8 litre. Sa conduite est ainsi en parfaite adéquation avec la vie citadine du 21ème siècle et s'accompagne d'une sobriété inédite chez les crossovers.

Enfin, la dynamique du châssis s'inspire de la vision de l'ingénieur en chef Hiroyuki Koba « Réactivité, Linéarité et Cohérence ». Pour ce faire, les ingénieurs ont cherché à atteindre le niveau de précision et de maîtrise d'une berline compacte actuelle, grâce au centre de gravité bas et aux ajustements de détail autorisés par la toute dernière plateforme Toyota. Objectif : permettre au C-HR de conserver sa vitesse en virage, avec une excellente maîtrise des mouvements de caisse et une fluidité directionnelle. Ces caractéristiques lui valent une conduite agréable et coulée dans la circulation urbaine, mais aussi sur route quel que soit l'état du revêtement – deux cas de figure où il surclasse les standards actuels des crossovers.

SA SPÉCIFICITÉ : LA PASSION

Sachant le marché du crossover déjà encombré, en particulier sur le segment C auquel le C-HR appartient, l'équipe de développement a décidé dès le départ d'adopter une approche très ciblée, axée sur un type de client bien défini.

C'est un conducteur dont les motivations premières sont d'ordre émotionnel. Il tient à se démarquer, il veut être le premier à tenter

C-HR

de nouvelles expériences et de nouveaux produits. Il préfère le style aux aspects purement pratiques et considère sa voiture comme un prolongement de sa personnalité. Il recherche la qualité dans chacun de ses achats et il aime se faire plaisir au volant. Et puisque c'est un citadin, sa voiture doit pouvoir tenir le rythme lorsqu'il sillonne la ville, aux heures de pointe comme aux heures creuses.

UN DESSIN DIGNE D'UN COUPÉ

Aussi, pour satisfaire les goûts et les attentes de cette clientèle, le Toyota C-HR étrenne un style distinctif qui réinsuffle une bouffée de dynamisme et de sensualité au segment des crossovers. Le modèle de série reste d'une grande fidélité au concept car initialement exposé au Mondial de l'Automobile de Paris en 2014, lequel a justement suscité d'excellentes réactions du public visé.

Le C-HR affiche une carrosserie inspirée du diamant et des arches de roue musclées qui soulignent sa robustesse et sa rigidité. Il marie la puissance d'une ligne abaissée et d'une garde au sol rehaussée à la ligne d'habitacle épurée d'un coupé.

Quel que soit l'angle de vue, l'alliance des facettes taillées, des surfaces tendues et des détails élégants crée un savant dosage de précision et de sensualité.

La face avant incarne une nouvelle déclinaison des codes stylistiques identitaires de Toyota *Under Priority* et *Keen Look*. De part et d'autre du logo, l'étroite calandre supérieure déploie ses ailes stylisées et agressives jusqu'aux projecteurs en épousant les angles de la carrosserie.

Les blocs optiques font appel à un éclairage entièrement à LED avec guides de lumière et à des clignotants séquentiels, offrant au C-HR sa signature lumineuse si particulière.

Plus bas, l'imposant relief du bouclier qui vient se fondre dans les passages de roue et le trapèze de la calandre inférieure renforcent visuellement la largeur du crossover et sa posture campée.

De profil, le mouvement des bas de caisse noirs vers l'avant et l'arrière, conjugué à la ligne d'épaule marquée, accentue l'impression de rapidité du véhicule et l'aspect relevé de la ligne d'habitacle. Deux autres éléments amplifient cette allure de coupé : la poignée de porte arrière dissimulée dans le montant et le mouvement élancé de la ligne de pavillon qui s'achève par un grand becquet de toit à structure apparente.

À l'arrière, l'habitacle très fuselé intègre le hayon tout en préservant le volume de coffre, un design qui contraste avec les passages de roues particulièrement évasés créant une impression de largeur et d'aplomb. Ostensiblement détachés de la carrosserie, les blocs feux arrière peuvent également recevoir des diodes électroluminescentes pour rehausser par leur

L'ALLURE DE COUPÉ DU C-HR EST ACCENTUÉE PAR LA POIGNÉE DE PORTE ARRIÈRE DISSIMULÉE DANS LE MONTANT ET PAR LE MOUVEMENT ÉLANCÉ DE LA LIGNE DE PAVILLON QUI S'ACHÈVE PAR UN GRAND BECQUET DE TOIT À STRUCTURE APPARENTE

signature lumineuse l'expressivité de la poupe.

Ce modèle est le fruit d'une coopération internationale entre nos bureaux de style de trois continents, placée sous la houlette du designer en chef du projet Kazuhiko Isawa basé au siège mondial. La silhouette originale est l'œuvre de Calty, notre studio de design californien.

DES MOTEURS VIVANTS ET SOBRES

La gamme de moteurs que proposera le Toyota C-HR vise à offrir exactement la fluidité de conduite attendue de ses clients. C'est au volant de la version hybride qu'elle trouve sa pleine expression, une motorisation par définition souple et sans à-coups. Animé par ce groupe hybride de dernière génération, le C-HR affiche des émissions de CO_2 inférieures à 90 g/km, un chiffre inégalé sur le segment.

D'une puissance de 122 chevaux, il est plus sobre, plus léger mais aussi plus nerveux que le système hybride précédent. Grâce à certaines modifications du moteur, le rendement thermique atteint 40 %, un record mondial pour un groupe essence. D'autres composants du système hybride ont été repositionnés, allégés et leur encombrement réduit afin de gagner de la place et d'abaisser encore le centre de gravité du véhicule.

Le Toyota C-HR peut également recevoir le nouveau moteur turbo essence 1,2 litre de 116 ch / 85 kW étrenné par l'Auris. Il s'accompagne, au choix, d'une boîte manuelle 6 vitesses ou d'une transmission à variation continue, dont les réglages assurent la réactivité et les sensations directes exigées des automobilistes européens, habitués aux boîtes mécaniques et automatiques. La boîte CVT est disponible en configuration roues avant motrices ou transmission intégrale.

Enfin, un modèle 2 litres CVT sera proposé dans certains pays (non disponible en France).

UNE DYNAMIQUE ÉTONNANTE POUR UN CROSSOVER

La conception et le développement du châssis du Toyota C-HR ont été suivis de très près par l'ingénieur en chef Hiroyuki Koba, lui-même amateur de pilotage. Dès les prémices du projet, il a écumé les routes d'Europe sur des milliers de kilomètres pour comprendre les exigences du réseau routier d'une part, mais aussi la conduite des Européens.

« Par exemple, j'ai remarqué que les Européens ont un style de conduite beaucoup plus coulé, basé sur un sens d'observation plus aigu de la circulation, » note Hiroyuki Koba. « Ils évitent les obstacles en adaptant simplement la trajectoire et la vitesse, et s'efforcent de continuer d'avancer alors qu'ailleurs dans le monde, les automobilistes préfèrent plutôt s'arrêter. C'est ce qui nous a incités à travailler sur la précision de conduite avec notre équipe européenne, à tous les niveaux du véhicule. Nous voulions obtenir des performances comparables à celles d'une bonne compacte. »

Avec son centre de gravité bas et sa suspension arrière multibras, la nouvelle plateforme basée sur l'architecture TNGA constituait le point de départ idéal : grâce à elle, il devenait possible de calculer toutes les caractéristiques du châssis à même de fournir une réponse immédiate et naturelle aux sollicitations du conducteur. L'ingénieur en chef Hiroyuki Koba a d'ailleurs participé personnellement à chaque étape clé d'évaluation de la dynamique et de décision, afin de concrétiser sa vision « Réactivité, Linéarité et Cohérence ».

De fait, le Toyota C-HR peut se targuer d'une précision de conduite remarquable pour un crossover, une qualité qu'il doit à la parfaite linéarité de la direction ainsi qu'à une maîtrise optimale du roulis. Cette limitation des mouvements de caisse, auxquels sont particulièrement sujets les véhicules hauts, profite directement au confort de marche. Même sur les chaussées d'Europe, souvent dégradées, la tenue de route reste imperturbable et précise, un facteur supplémentaire de confiance et de plaisir au volant.

DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ SOPHISTIQUÉS LIVRÉS DE SÉRIE

En parfaite cohérence avec la stratégie de Toyota de démocratiser les équipements de sécurité les plus modernes, le C-HR bénéficiera de technologies habituellement réservées aux segments supérieurs. Ainsi, le pack Toyota Safety Sense, installé de série, regroupe le Système de sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, l'Alerte de franchissement de ligne (LDA) avec aide au maintien dans la file et détecteur de fatigue, la Lecture de panneaux de signalisation (RSA), la Gestion automatique des feux de route (AHB) et le Régulateur de vitesse adaptatif (ACC).

PRODUCTION

Toyota Motor Manufacturing, Turkey (TMMT) se chargera de la construction du Toyota C-HR dans son usine de Sakarya, en Turquie. C'est la première fois qu'un véhicule hybride est fabriqué dans ce pays, qui relève des activités production et ventes de Toyota Motor Europe.

Ce sera pour TME le troisième site de production d'un modèle hybride en Europe, avec Toyota Motor Manufacturing France près de Valenciennes dans le Nord (Yaris Hybride) et Toyota Motor Manufacturing UK à Burnaston (Auris Hybride et Auris Touring Sport Hybride). Le moteur hybride lui-même sera fabriqué par l'usine de moteurs de Toyota Motor Manufacturing UK située à Deeside, au Pays de Galles.

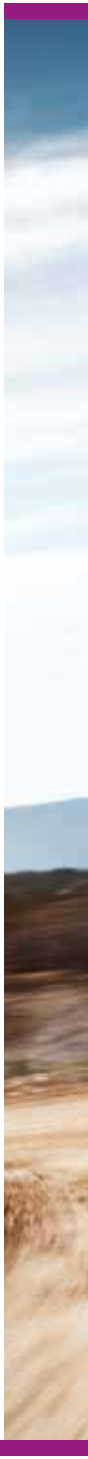
MÊME SUR LES CHAUSSÉES DÉGRADÉES, LE C-HR CONSERVE UNE TENUE DE ROUTE STABLE ET PRÉCISE, UN FACTEUR SUPPLÉMENTAIRE DE CONFIANCE ET DE PLAISIR AU VOLANT

	1.2T	1.8 HYBRIDE
Cylindrée (cm^3)	1 197	1 798
Puissance maxi (ch/kW)	116/85	122/90
Longueur hors tout (mm)	4 350	
Largeur hors tout (mm)	1 790	
Hauteur hors tout (mm)	1 570	
Empattement (mm)	2 640	

NOUVEAU HILUX

Une ère nouvelle pour le pick-up, mais toujours 100 % Hilux

Plus baroudeur, plus robuste et encore plus doué en tout-terrain que tous ses prédécesseurs, le nouveau pick-up Toyota est plus Hilux que jamais. Il ouvre aussi une ère nouvelle en proposant un style, un confort, une sécurité et des technologies à même de combler la clientèle « loisirs » la plus exigeante.



New HILUX

LANCÉ AU JAPON EN 1968 puis en Europe un an plus tard, le Toyota Hilux s'est bâti une légende sur le marché mondial du pick-up où il règne depuis près de 50 ans.

À ce jour, il cumule plus de 16 millions d'exemplaires vendus. En Europe, quelque 34 000 Hilux ont été livrés en 2015, soit une part de marché de 23,1 % qui le classe en tête des pick-up sur ce continent.

Réputé pour sa qualité, sa longévité et sa fiabilité, ce véhicule légendaire et infatigable continue de surprendre en réussissant la conquête du Pôle Nord, des volcans islandais ou encore du continent antarctique, et en montant à plusieurs reprises sur le podium du Rallye Dakar.

Disponible en carrosseries Châssis Cabine, Simple Cabine, Xtra Cabine (avec désormais des portes antagonistes pour faciliter l'accès à la cabine approfondie à quatre places avec strapontins) et Double Cabine à cinq places, le Hilux de 8ème génération fait honneur à sa réputation d'indestructibilité. À l'intention des professionnels, il gagne encore en endurance avec un nouveau châssis échelle plus résistant, une structure de benne renforcée, de meilleures aptitudes au tout-terrain et une capacité de traction supérieure.

Parallèlement, l'usage loisirs des pick-up tendant à se développer depuis quelques années, il y répond par un nouveau design contemporain, un niveau de confort et de sécurité en hausse ainsi que des équipements ultramodernes. Mieux que jamais, le Hilux mise sur l'élégance et la sérénité au volant.

DESIGN EXTÉRIEUR : NOUVELLE TENUE DE BAROUDEUR

Plus long, plus large et plus bas, le nouveau Hilux gagne en prestance tout en proposant une habitabilité et des capacités de chargement supérieures.

La robustesse de cet utilitaire et la longévité inhérente à chaque génération du modèle se doublent désormais d'une sophistication nouvelle – une caractéristique exigée d'un marché récréatif en pleine expansion. Le Hilux 8ème du nom est aussi un séducteur, qu'on se le dise !

C'est au niveau de la proue que s'exprime de façon plus flagrante ce mélange unique de robustesse et de raffinement : dans l'alliance de l'élégante calandre supérieure *Keen Look* unifiée aux projecteurs et de l'imposant bouclier où s'encastre la grande calandre inférieure dominante *Under Priority.*

Sous le capot identitaire qui enveloppe la partie supérieure des ailes avant pour renforcer le caractère monobloc du Hilux et sa présence sur route, la seconde barre horizontale de la calandre supérieure s'étire jusqu'aux nou-

DE FORME SOIGNEUSEMENT ÉTUDIÉE, LE TOIT OPTIMISE LE STYLE ET LA FONCTIONNALITÉ, AVEC UN PROFIL AÉRODYNAMIQUE À DOUBLE BOSSAGE

TOYOTA

veaux blocs optiques. En se fondant dans les feux de jour à douze LED blanches, elle dessine une signature lumineuse unique.

Siglés “Hilux” à leur extrémité, les nouveaux blocs optiques au regard volontaire *Keen Look* épousent l’arrondi des ailes pour mieux souligner la largeur du pick-up. Sur les finitions supérieures, ils abritent en outre de puissants feux de croisement à LED.

Plus bas, le modelage du bouclier évoque le caractère fonctionnel et l’endurance attendus d’un Hilux. La calandre inférieure trapézoïdale s’inscrit dans la thématique *Under Priority* de Toyota, tandis que les antibrouillards repoussés aux extrémités du bouclier renforcent l’impression d’assise solide de l’avant.

Rejoignant un carénage inférieur renforcé et élargi, la base du bouclier et des angles de carrosserie optimise la garde au sol dans les conditions les plus extrêmes du tout-terrain.

Au niveau des flancs, le Hilux abandonne les élargisseurs d’ailes bien délimités au profit d’une transition plus douce entre le bouclier et les passages de roue musclés, un détail qui ajoute au raffinement des lignes.

Dynamisme et robustesse caractérisent également son profil par le biais d’une épaisse ligne de bas de caisse, trait d’union entre les passages de roue avant et arrière (ce dernier se fondant désormais dans la carrosserie) qui remonte pour s’ancrer dans le feu arrière.

La ligne générale gagne en élégance grâce au montant central noir des carrosseries Double Cabine et Xtra Cabine, ainsi qu’au choix de nouvelles jantes alliage 17 ou 18”. Sur la version Double Cabine, une ceinture de caisse chromée assure la jonction visuelle entre la cabine et la benne, au profit de l’unité d’ensemble.

De forme soigneusement étudiée, le toit optimise l’alliance du style et de la fonctionnalité. Son profil aérodynamique à double bossage contribue à canaliser et évacuer l’air au-dessus du véhicule et sur les flancs, plutôt que vers la benne où il créerait une traînée au niveau de la ridelle. Détail pourtant mineur en apparence, l’antenne n’a pas été oubliée : elle a été déplacée vers l’avant pour éviter d’interférer avec des chargements volumineux.

Flanquée de feux arrière redessinés et dotée de déflecteurs qui améliorent l’efficacité aérodynamique, la poupe du nouveau Hilux possède un nouveau pare-chocs en acier plus proche du sol, ce qui permet d’approfondir le marchepied pour faciliter l’accès à la benne lorsque la ridelle est fermée. La caméra de recul est désormais intégrée au support de poignée, par souci d’esthétique et de visibilité.

La benne elle-même est dorénavant plus grande, plus robuste et plus pratique. La largeur de chargement maximale passe de 1 544 à 1 645 mm, la meilleure valeur de la catégorie. Les charnières de la ridelle ont été renforcées et, en position ouverte, celle-ci est maintenant soutenue par des pattes de fixation ultrarésistantes en acier .

Qui plus est, la benne résiste mieux à la déformation et risque moins de s’abîmer lors du chargement/déchargement. Les nervures du plancher ont été redessinées, des traverses ajoutées au plateau et le panneau de cloison entre la benne et la cabine renforcé. Enfin, la forme des nervures de renfort des passages de roue et celle de la trappe d’entretien ménagée dans la ridelle ont été revues.

Côté carrosserie, en plus des cinq couleurs de base, trois teintes font leur apparition : Sepia, Rouge Volcano et Bleu Hydro.

À L'AGILITÉ EN TOUT-TERRAIN INDISSOCIABLE D'UN UTILITAIRE 4X4, LE HILUX AJOUTE MAINTENANT UN CONFORT ET UNE TENUE DE ROUTE DIGNES D'UN SUV

DESIGN INTÉRIEUR : SOLIDITÉ, RAFFINEMENT ET TECHNOLOGIES INNOVANTES

L'habitacle du nouveau Hilux s'ouvre avec l'élégante commande qui intègre le système Smart Entry & Start d'ouverture/fermeture et démarrage sans clé. À l'intérieur, la solidité et la fonctionnalité nécessaires à tout utilitaire vont de pair avec des niveaux de raffinement et d'équipement dignes d'un SUV.

La ligne horizontale de la planche de bord concilie une élégance sobre et qualitative avec la solidité d'un outil de travail. Aux extrémités, l'ouverture des nouvelles ouïes de ventilation se règle par une molette.

La console centrale est dominée par le robuste écran tactile 7 pouces (18 cm) du système multimédia et d'infodivertissement pouvant également intégrer le nouveau système de navigation Toyota Touch & Go. D'une utilisation simple et intuitive par effleurement du doigt et commandes capacitives, il a été rapproché des sièges avant par souci d'ergonomie.

Le tableau de bord redessiné accueille les deux grands cadrans analogiques bien lisibles du compteur de vitesse et du compte-tours, de part et d'autre d'un afficheur couleur multifonction TFT de 4,2 pouces (11 cm), dont le conducteur peut choisir les informations via les commandes au volant. Les indications les plus importantes s'affichent en haut de l'écran, au plus près du champ de vision du conducteur.

En écho à la planche de bord, le volant redessiné est traversé d'une branche horizontale. Il comporte en outre un réglage de hauteur et de profondeur, des repose-pouces et une jante surpiquée plus épaisse offrant une bonne préhension.

Les commandes au volant facilitent la gestion du système audio à six haut-parleurs et de l'afficheur multifonction coordonné avec l'écran 7" de la console centrale.

Dans la continuité du restylage intérieur plus axé « loisirs », le levier de vitesses a été raccourci pour adoucir la sélection, désormais plus comparable à celle d'une voiture de tourisme. En outre, le choix du mode de conduite, dont le mode 4x4, s'effectue désormais par des boutons adjacents à la boîte de vitesses, simples d'utilisation.

Pour rehausser la haute qualité visuelle et tactile de l'habitacle du Hilux, les éléments décoratifs métallisés ont été homogénéisés sur la planche de bord, les panneaux de portes, le tableau de bord, le volant et la platine du levier de vitesses. La généralisation d'une tonalité bleue pour l'éclairage d'ambiance et le rétroéclairage des instruments parachève l'harmonie intérieure.

De couleur noire, la sellerie se décline en trois finitions : en entrée de gamme, un tissu très résistant à l'usure pour la clientèle des professionnels ; en milieu de gamme, un tissu à texture douce mais solide pour un usage mixte ; et en haut de gamme, des sièges en cuir à réglages électriques et chauffants.

NOUVEAU TURBODIESEL 2,4 LITRES D-4D

Ce Toyota Hilux reçoit un nouveau turbodiesel 2,4 litres D-4D Global Diesel (GD). Équipé de la mise en veille Stop & Start, il fournit un couple nettement plus généreux à bas et moyens régimes tout en affichant une remarquable sobriété.

Ce quatre-cylindres de 2 393 cm^3 à 16 soupapes et deux arbres à cames en tête dispose en outre d'un turbocompresseur à géométrie variable et refroidisseur d'air. Il développe une puissance maximale de 150 ch/110 kW à 3 400 tr/min et un couple de 400 Nm entre 1 600 et 2 000 tr/min.

Les versions à deux roues motrices reçoivent une boîte manuelle à six vitesses tandis que les modèles 4x4 proposent au choix une boîte mécanique ou automatique à six rapports dans les deux cas. Toutes deux ont été revues en profondeur afin d'améliorer leur longévité, leurs performances à basse vitesse et d'offrir un passage des rapports plus silencieux et plus fluide, tout en tirant pleinement profit du potentiel du nouveau moteur.

Toutes les versions affichent une vitesse de pointe de 170 km/h (sur circuit) et une accélération de 0 à 100 km/h en 12,8 secondes (boîte automatique) ou 13,2 secondes (boîte manuelle).

La consommation de carburant baisse de 9 % par rapport à la version précédente et s'établit ainsi à partir de 7,1 l/100 km* avec des émissions de CO_2 à partir de 187 g/km*.

DYNAMIQUE ROUTIÈRE ET APTITUDES EN TOUT- TERRAIN

Le nouveau Hilux repose sur un châssis échelle de conception nouvelle, dont la rigidité en torsion a été accrue de 20 %. D'une exceptionnelle robustesse même en conditions de conduite extrêmes, il améliore la tenue de route, le confort de marche, les bruits et vibrations ainsi que la sécurité en cas de collision.

Modèle de solidité et de longévité, la suspension arrière à ressort à lames et doubles amortisseurs a été largement revue : à l'agilité en tout-terrain indissociable d'un utilitaire 4x4, elle ajoute maintenant un confort et une tenue de route dignes d'un SUV.

Le nouveau Hilux doit ses talents en tout-terrain à une transmission intégrale enclenchable équipée d'une boîte de transfert à gammes longue et courte ainsi qu'à deux différentiels, dont un autobloquant à glissement limité sur l'essieu l'arrière.

Par leur action conjuguée, le couple beaucoup plus conséquent à bas et moyens régimes du 2,4 l D-4D GD et la robustesse supérieure du nouveau châssis échelle contribuent à augmenter la charge utile et portent dorénavant à 3,2 tonnes la capacité de traction du Hilux.

SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE RENFORCÉE

Le nouveau Hilux est équipé de 7 airbags sur les versions Xtra et Double Cabine. Avec le pack optionnel Toyota Safety Sense, la sécurité active et l'aide à la conduite progressent encore.

L'information est traitée par un module compact regroupant un laser et une caméra en haut du pare-brise. Le pack comprend le Système de sécurité précollision (PCS) avec Alerte de franchissement de ligne (LDA) et la Reconnaissance des panneaux de signalisation (RSA).

* Sous réserve d'homologation finale

TOYOTA HILUX ⟨Double Cabine⟩

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	2,4 L D-4D 4X2 BVM6	2,4 L D-4D 4X4 BVM6	2,4 L D-4D 4X4 BVA6
Code moteur	2GD-FTV	2GD-FTV	2GD-FTV
Type	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
Carburant	Gazole	Gazole	Gazole
Distribution	2 ACT, 16 soupapes	2 ACT, 16 soupapes	2 ACT, 16 soupapes
Cylindrée (cm^3)	2 393	2 393	2 393
Alésage x course (mm)	92,0 x 90,0	92,0 x 90,0	92,0 x 90,0
Taux de compression (:1)	15,6	15,6	15,6
Puissance maxi ch (kW) @ tr/min	150 (110) @ 3 400	150 (110) @ 3 400	150 (110) @ 3 400
Couple maxi (Nm @ tr/min)	400 @ 1 600-2 000	400 @ 1 600-2 000	400 @ 1 600-2 000
PERFORMANCES			
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	170	170	170
Accélération 0-100 km/h (s)	13,2	13,2	12,8
CONSOMMATION*			
Cycle mixte (l/100 km)	7,1	7,3	8,3
ÉMISSIONS DE CO_2*			
Cycle mixte (g/km)	187	194	219
JANTES ET PNEUMATIQUES			
Jantes	17 x 7 1/2J	17 x 7 1/2J	17 x 7 1/2J
Pneumatiques	265/65R17	265/65R17	265/65R17
POIDS			
Poids à vide en ordre de marche (kg)	1 955-2 005	2 100-2 160	2 095-2 155
Poids total autorisé en charge (kg)	3 050	3 210	3 210
CAPACITÉ DE REMORQUAGE			
Remorque freinée (kg)	2 800	3 200	3 200
Remorque non freinée (kg)	750	750	750

FREINS	
Avant	Disques ventilés à étrier fixe 4 pistons
Arrière	Tambours à mâchoires primaire et secondaire
Équipements supplémentaires	ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC
SUSPENSIONS	
Avant	Doubles triangles
Arrière	Ressorts à lames, essieu rigide
DIRECTION	
Mécanisme de direction	À crémaillère
Direction assistée	Hydraulique
Diamètre de braquage entre trottoirs/entre murs (m)	12,8/13,4
DIMENSIONS EXTÉRIEURES	
Longueur hors tout (mm)	5 335
Largeur hors tout (mm)	1 855
Hauteur hors tout (mm)	1 815
Empattement (mm)	3 085
Voie avant (mm)	1 535
Voie arrière (mm)	1 550
Porte-à-faux avant (mm)	1 000
Porte-à-faux arrière (mm)	1 250
Garde au sol minimale (mm)	293
Angle d'approche (degrés)	31
Angle de fuite (degrés)	26
DIMENSIONS INTÉRIEURES	
Longueur intérieure (mm)	1 732
Largeur intérieure avant/arrière (mm)	1 441/1 410
Hauteur intérieure (mm)	1 170
Distance d'assise (mm)	841
Garde au toit avant/arrière (mm)	977/969
BENNE	
Longueur (mm)	1 525
Largeur maxi (mm)	1 645
Hauteur (mm)	480

* Sous réserve d'homologation finale

NOUVEAU TOYOTA PROACE VERSO

Une vision nouvelle du voyage

Le nouveau combispace PROACE VERSO est présenté en première mondiale au Salon de l'Automobile de Genève. Avec lui, la gamme Toyota retrouve un véhicule modulable et capable d'accueillir jusqu'à huit* personnes.

* Jusqu'à neuf places sur certains marchés

PARTANT DE L'EXPÉRIENCE acquise avec le premier PROACE (qui a succédé au Hiace en 2013), la nouvelle gamme PROACE inclura une variante combispace PROACE VERSO.

Avec un choix de trois longueurs et trois niveaux de finition, ainsi que les technologies embarquées les plus récentes, le nouveau PROACE VERSO séduira à la fois les professionnels du transport de personnes et les familles ayant besoin d'un véhicule de grand volume tout en restant attachées au confort d'une voiture de tourisme.

La puissance des motorisations diesel proposées varie de 95 à 180 chevaux. Accouplées à une boîte mécanique, automatique ou robotisée, elles ciblent les émissions de CO_2 les plus basses de la catégorie.

Enfin, la sécurité est digne des niveaux attendus chez n'importe quel modèle de tourisme Toyota et le PROACE VERSO s'est vu récemment attribuer la note maximale de cinq étoiles aux essais de chocs Euro NCAP.

LIGNES ET ARCHITECTURE

Avec sa calandre inférieure dominante, caractéristique du langage stylistique *Under Priority*, le nouveau PROACE VERSO revendique clairement son appartenance à la famille Toyota. Il est proposé en trois longueurs de carrosserie (Compact, Medium et Long) et quatre configurations de sièges (5,7 ou 8 places*).

Avec 4,6 m en longueur et un empattement de 2,9 m, la version Compact offre un remarquable rapport dimensions/habitabilité. Son diamètre de braquage de 11,3 mètres seulement facilite les manœuvres et le stationnement lorsque l'espace est compté.

Les versions Medium et Long affichent le même empattement de 3,3 m mais une longueur de 4,9 m en Medium et 5,3 m en Long grâce à un porte-à-faux arrière rallongé afin d'augmenter la capacité de chargement.

Ces trois variantes du PROACE VERSO mesurent 1,92 m en largeur et 1,9 m en hauteur.

Selon la clientèle à laquelle elle s'adresse, professionnels ou particuliers, chaque version du PROACE VERSO affiche sa propre identité visuelle à l'intérieur comme à l'extérieur et propose un large choix d'équipements de confort et de technologies.

* Jusqu'à neuf places sur certains marchés

L'accès aux places arrière est facilité par deux larges portes latérales coulissantes, tandis que le coffre est équipé d'un hayon sur toutes les versions.

TROIS NIVEAUX DE FINITION À LA MODULARITÉ INÉGALÉE

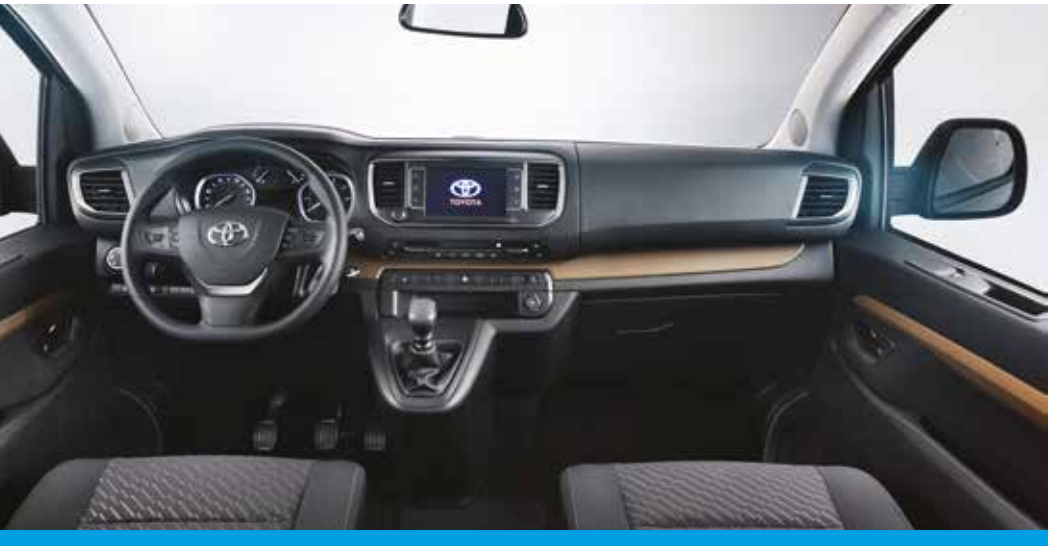
La gamme PROACE VERSO se décompose en trois niveaux de finition : Dynamic, Executive et Lounge. Les deux premières sont disponibles en carrosseries Compact, Medium ou Long, tandis que la finition Lounge est disponible uniquement en Medium et Long.

Le PROACE VERSO Dynamic s'adresse aux professionnels ainsi qu'aux familles en quête d'un véhicule très spacieux, modulable et confortable pour un budget maîtrisé. Elle se décline en configurations 5 ou 8 places et offre d'emblée un niveau d'équipement élevé avec notamment l'allumage automatique des phares, la climatisation et un système radio Bluetooth®.

Le PROACE VERSO Executive met encore plus l'accent sur le confort dans l'optique d'un usage loisirs. Il bénéficie d'une modularité plus évoluée grâce à des rails permettant de faire coulisser les sièges arrières. Disponible en configurations 5 ou 8 places, il est équipé de tablettes aviation pour la deuxième rangée de sièges, d'un système multimédia et de navigation avec écran 7'' et d'une caméra de recul intégrée au rétroviseur intérieur.

STRUCTURE DE GAMME*	DYNAMIC			EXECUTIVE			LOUNGE		
	COMPACT	MEDIUM	LONG	COMPACT	MEDIUM	LONG	COMPACT	MEDIUM	LONG
1,6 l diesel 95 ch/70 kW - 5 vitesses	✔			✔					
1,6 l diesel 95 ch/70 kW Robotisée 6 vitesses - Stop&Start	✔			✔					
1,6 l diesel 115 ch/85 kW 6 vitesses - Stop&Start	✔	✔	✔	✔	✔	✔			
2,0 l diesel 180 ch/130 kW - Automatique 6 vitesses - Stop&Start								✔	✔

* Marché français



Avec son haut niveau d'équipement et de confort, la finition Lounge se destine aux services de navette haut de gamme et se reconnaît à ses vitres surteintées et ses projecteurs bi-xénon. À bord, la seconde rangée de sièges offre deux fauteuils grand confort qui peuvent pivoter vers l'arrière et une table escamotable afin de privilégier la convivialité. En configuration 7 places, la troisième rangée de sièges propose une banquette trois places rabattable selon le format 60/40. Son équipement luxueux comprend un système d'affichage tête haute, des sièges avant chauffants et massants, des portes latérales à ouverture électrique et une sellerie cuir qui en font une référence dans sa catégorie.

MOTORISATIONS

Quatre** moteurs diesel de 1,6 ou 2,0 litres seront disponibles sur le nouveau PROACE VERSO, offrant tout un éventail de puissances et un choix de boîtes de vitesses. Elles ciblent les niveaux d'émissions de CO_2 les plus bas de la catégorie.

La version 95 ch/70 kW du groupe 1,6 litre peut être associée à une boîte manuelle cinq rapports avec des émissions de CO_2 comprises entre 144 à 148 g/km ou à une boîte robotisée six rapports associée à un dispositif Stop & Start qui lui vaut des émissions de 135 à 139* g/km.

Plus puissante, la version 115 ch/85 kW du 1,6 litre est accouplée à une boîte mécanique à six vitesses. Elle est équipée du Stop & Start et affiche des émissions de CO_2 de 133 à 137 g km selon les versions.

Disponible sur certains marchés, le turbo-diesel 2,0 litres de 150 ch/110 kW reçoit une boîte manuelle six vitesses et le Stop & Start. Il émet entre 139 et 143 g/km de CO_2.

Enfin, le 2,0 litres de 180 ch/130 kW est la motorisation la plus puissante de la nouvelle gamme PROACE VERSO. Doté d'une boîte automatique à six rapports et du Stop & Start, il rejette 151 à 159* g/km de CO_2.

Le système Toyota Traction Select, qui optimise automatiquement la motricité selon les conditions d'adhérence, est disponible sur toute la gamme.

* Sous réserve d'homologation finale
** Moteur 2,0 litres 150 ch non disponible en France

LES TECHNOLOGIES DE SÉCURITÉ LES PLUS RÉCENTES

Le nouveau PROACE VERSO dispose du Toyota Safety Sense, un ensemble de dispositifs de sécurité active de conception récente, destinés à éviter ou atténuer les collisions dans les conditions de circulation les plus variées.

Combiné à un radar à ondes millimétriques et à une caméra afin d'optimiser les moyens de détection, ce pack comprend notamment le régulateur de vitesse adaptatif et le système de sécurité précollision avec freinage automatique. Ces équipements innovants contribuent au haut niveau de sécurité du nouveau Toyota PROACE VERSO et lui ont valu la notation maximale de cinq étoiles aux essais de chocs de l'organisme indépendant Euro NCAP.

DIMENSIONS (MM)	COMPACT	MEDIUM	LONG
Longueur hors tout	4 606	4 956	5 308
Largeur hors tout	1 920	1 920	1 920
Hauteur hors tout	1 905	1 890	1 890
Empattement	2 925	3 275	3 275
CAPACITÉ DU COFFRE JUSQU'EN HAUT DES SIÈGES/JUSQU'AU TOIT (LITRES)			
- Dynamic 8 places	224/-	603/798	989/1 384
- Dynamic 5 places	1 356/1 978	1 624/2 381	2 011/2 932
LONGUEUR DU COFFRE (MM)			
- Dynamic 8 places	282	627	977
- Dynamic 5 places	1 242	1 497	1 847

SPÉCIFICATIONS	1,6 DIESEL			2,0 DIESEL	
Cylindrée (cm^3)	1 560	1 560	1 560	1 997**	1 997
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	95/70 à 3 750	95/70 à 3 750	115/85 à 3 500	150/100 à 4 000	180/126 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/min)	210 à 1 750	240 à 1 750	300 à 1 750	370 à 2 000	400 à 2 000
Stop&Start	non	oui	oui	oui	oui
Boîte de vitesses	Manuelle 5 vitesses	Robotisée 6 vitesses	Manuelle 6 vitesses	Manuelle 6 vitesses	Auto. 6 vitesses
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	145	NC	160	170	NC
Acc. 0-100 km/h (secondes)	15,9	NC	13,4	11	NC
Consommation (cycle mixte, l/100 km)	5,5 à 5,6	NC	5,1 à 5,2	5,3 à 5,5	NC
Émissions de CO_2 (cycle mixte, g/km)	144 à 148	135 à 139*	133 à 137	139 à 143	151 à 159*

* Sous réserve d'homologation finale
** Moteur 2,0 litres 150 ch non disponible en France

TOYOTA KIKAI

Un hommage à la beauté de la mécanique

De l'avis de Toyota, les machines devraient elles aussi susciter l'admiration puisqu'elles sont le produit de la connaissance et de la créativité des hommes, de leur travail artisanal et de leur passion.

AU LIEU DE LA CAMOUFLER COMME C'EST L'USAGE, LA TOYOTA KIKAI DÉVOILE OSTENSIBLEMENT SA MÉCANIQUE

Longueur (mm)	3 400
Largeur (mm)	1 800
Hauteur (mm)	1 550
Empattement (mm)	2 450
Places (personnes)	3

PRÉSENTÉE EN PREMIÈRE EUROPÉENNE au Salon de Genève 2016, la TOYOTA KIKAI se propose d'explorer, de valoriser et surtout de célébrer l'essence même de l'attrait des machines : leur complexité mécanique et, bien sûr, la beauté du mouvement.

Pure étude de style, la TOYOTA KIKAI tire sa séduction des fondamentaux de l'automobile contemporaine, tout en sachant les dépasser.

Au lieu de dissimuler la mécanique sous la carrosserie, ce concept car la dévoile ostensiblement. Partout, les organes à nu ont reçu une finition soignée qui rend hommage à l'élégance intrinsèque de la mécanique, qu'elle soit simple ou complexe.

La carrosserie de ce concept à moteur central a donc été réduite au strict minimum, se contentant d'envelopper l'ossature de l'habitacle à trois places. Logés entre les éléments apparents du soubassement en aluminium, tous les autres organes sont apparents, la mécanique interne devenant partie intégrante de l'esthétique externe.

À l'avant, le radiateur, la direction, les freins et les élégants supports de suspension en fonte d'aluminium se montrent aux regards. Nombre d'autres pièces sont également visibles à l'arrière : les éléments de suspension, les freins, le réservoir d'essence, l'échappement chromé et l'ensemble remarquablement compact du groupe motopropulseur Toyota Full Hybrid.

Le système hybride du concept KIKAI combine un moteur électrique et un 4 cylindres 1,5 litre à cycle Atkinson. Ce dernier est équipé d'une pompe à eau électrique, d'une chaîne de distribution basse friction, d'un collecteur d'admission en matériau composite et d'un collecteur d'échappement compact.

Comme tous les véhicules hybrides Toyota, la KIKAI se démarque par son silence de fonctionnement, son confort et sa facilité de conduite, en particulier en agglomération où le système hybride permet de rouler en mode électrique ou en recourant de temps à autre au moteur thermique. La boîte automatique garantit une conduite apaisée et sans à-coups, donc confortable et rassurante pour le conducteur comme pour ses deux passagers.

Accessible par des portes coulissantes, l'habitacle place le conducteur au centre, donc au cœur même de la voiture. La disposition triangulaire des sièges en fait un espace convivial, propice à la communication. Quant au tableau de bord très original à gros cadrans analogiques, il magnifie lui aussi la beauté brute de la mécanique.

Les grandes surfaces vitrées offrent non seulement une excellente visibilité panoramique aux occupants, mais elles leur donnent l'occasion d'engager un dialogue visuel avec la machine en fonctionnement. Par exemple, le travail des bras supérieurs est visible à travers le pare-brise, tandis que de petites fenêtres aux pieds du conducteur donnent une vue unique sur les mouvements des pneus, des suspensions et le défilement de la route.

Ainsi, alors que la majorité des véhicules dissimulent leur mécanique sous une tôle lisse, la TOYOTA KIKAI invite au contraire à en apprécier toute la beauté. De façon plus générale et à l'ère du tout numérique, il nous rappelle le plaisir visuel, auditif et tactile des objets matériels et analogiques, par nature plus chaleureux.

TOYOTA TOUCH® & GO 2

Plus de fonctionnalités et de simplicité

Le système multimédia à écran tactile innovant et abordable Toyota Touch® & Go 2 a été repensé pour 2016.

DÉSORMAIS SIMPLIFIÉE, la gamme des systèmes multimédia Toyota propose deux équipements au choix : de série, le système Toyota Touch® 2 associé à une caméra de recul ou en option le Toyota Touch® & Go 2 avec navigation embarquée et services connectés.

La dernière mise à jour logicielle apporte au Toyota Touch® & Go 2 des évolutions notables : des menus au graphisme plus clair et plus convivial, dix fonctionnalités inédites, l'amélioration des fonctionnalités de plus de trente éléments et enfin une connexion simplifiée au portail Client Toyota facilitant la création du compte client et le téléchargement d'applications.

Le système bénéficie en outre de trois ans de gratuité des mises à jour cartographiques et des services en ligne, ce qui comprend l'abonnement à l'information trafic TomTom en temps réel, le signalement des radars[1], les informations sur le prix des carburants, l'emplacement et la disponibilité des parkings, les prévisions météo, l'accès à Google Search,

Google Street View, Aupeo!, Aha et Twitter.

Ces trois ans de prestations peuvent être prolongés de deux ans[2] pour coïncider avec l'extension de garantie Toyota de cinq ans proposée sur les véhicules. Les propriétaires du système actuel peuvent également se procurer cette mise à jour 2016 du logiciel.

Le système Toyota Touch® & Go 2 bénéficie d'une ergonomie améliorée et pensée pour l'automobile. Tous ses menus principaux se présentent maintenant sous forme d'icônes, plus claires et plus faciles à utiliser, chaque opération nécessitant moins d'étapes. Beaucoup plus intuitif, le Toyota Touch® & Go 2 permet de naviguer sur l'écran tactile de manière encore plus naturelle.

Le menu et les sous-menus de navigation ont été simplifiés et l'écran principal affichant la cartographie présente désormais des icônes de raccourci, plus compréhensibles et plus simples à utiliser. Autre nouveauté, le découpage en trois mini fenêtres personnalisables de l'écran principal permet de visualiser d'un coup d'œil la cartographie, le système multimédia et les applications choisies par l'utilisateur.

Par ailleurs, l'intégration des aides à la navigation est plus fluide. Par exemple, lors de la saisie d'une destination, le conducteur peut consulter simultanément les images de Google Street View et les conditions météo prévues sur le lieu d'arrivée ; il peut aussi rechercher des possibilités de stationnement aux environs. À l'approche de la destination, le système l'informera d'ailleurs des places de parking disponibles à proximité et de leur éventuel coût.

Dès que le conducteur établit la connexion internet par Bluetooth avec son téléphone portable, le système prend automatiquement l'information trafic TomTom en temps réel comme source par défaut.

Via une nouvelle fonction d'auto-navigation, il est possible de programmer jusqu'à quatre destinations fréquentes et un créneau horaire de départ pour chaque jour de la semaine.

Lorsque l'on se met en route dans cette plage horaire, le navigateur s'enclenche automatiquement et planifie l'itinéraire jusqu'à l'adresse choisie. Dans la mesure où il intègre l'information trafic TomTom en temps réel, il informe le conducteur du temps de trajet, de la localisation des embouteillages et propose des itinéraires alternatifs, pour les trajets quotidiens par exemple.

Deux nouveautés améliorent en outre la recherche de points d'intérêt : une meilleure intégration des cartes et des listes, ainsi qu'un historique de recherche de POI par mot-clé pour identifier plus vite les destinations favorites.

Grâce au nouveau design de son interface, la nouvelle page-écran dédiée au téléphone donne directement accès à la liste des appels entrants/sortants/manqués, ce qui réduit là encore le nombre de manipulations.

Enfin, une version plus haut de gamme du système Toyota Touch® & Go 2[3] ajoute à ces prestations la reconnaissance vocale, la lecture par synthèse vocale, des cartes en 3D et le module wifi.

Il est maintenant possible de passer par la reconnaissance vocale pour lancer et gérer des applications, confirmer instantanément une adresse de destination ou encore utiliser Apple Siri Eyes-Free. Pour parler à Siri sur son iPhone, il suffit au conducteur d'exercer une pression prolongée sur le bouton de reconnaissance vocale au volant.

Détail pratique, le menu de configuration comporte désormais un code QR qui ouvre sur le téléphone mobile de l'utilisateur un mode d'emploi interactif et en ligne du système multimédia. La connexion au portail Client Toyota gagne en simplicité, l'automobiliste pouvant désormais créer rapidement un compte My.Toyota.eu directement depuis l'écran tactile de son Toyota Touch® & Go 2.

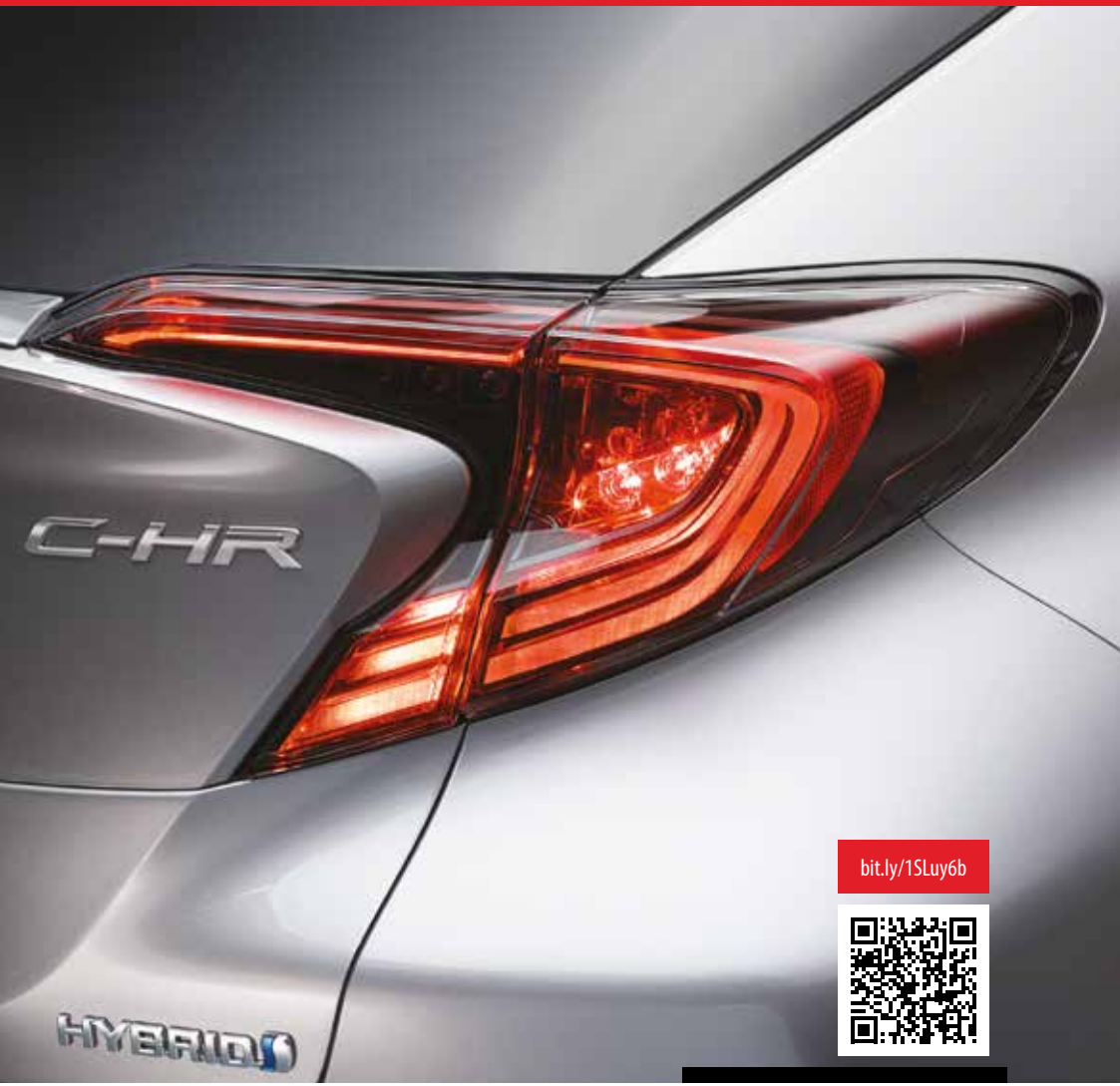
Le téléchargement d'applications est lui aussi simplifié : une fois que l'utilisateur a connecté son téléphone en Bluetooth et établi la connexion internet, il peut les télécharger et les installer directement sur le Toyota Touch® & Go 2.

[1] Dans les pays où ce dispositif est légal.
[2] Selon les pays.
[3] Selon le modèle/la finition

BANQUE D'IMAGES

Retrouvez toutes nos images du Salon de Genève 2016 sur notre site presse.

TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

http://newsroom.toyota.eu/
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Suivez-nous sur Twitter: @toyota_europe