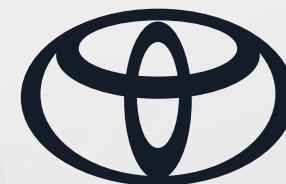




## DOSSIER DE PRESSE 2025

TOYOTA CÉLÈBRE 60 ANS D'ÉLECTROMOBILITÉ  
AU **SALON RÉTROMOBILE 2025**





# Toyota célèbre 60 ans d'électromobilité au salon Rétromobile 2025

- Présent pour la toute première fois au salon Rétromobile, Toyota fête 60 ans d'innovation dans l'électromobilité.
- Toyota a commercialisé plus de 30 millions de véhicules électrifiés au niveau mondial depuis le début des recherches sur les technologies alternatives.
- 4 voitures rares exposées sur un stand de 250 m<sup>2</sup> : la Toyota Sports 800, le RAV4 électrique de première génération, la première Prius et la GR Yaris Rally1 du Championnat du Monde des Rallyes 2025.
- Un stand incontournable pour les passionnés de technologie, les aficionados de Toyota et tous les amateurs de voitures historiques.



## SOMMAIRE

**Page 4 :** Toyota Sports 800 (1965)

**Page 5 :** Toyota Prius 1 (1997)

**Page 6 :** Toyota RAV4 Électrique (1996)

**Page 7 :** Toyota GR Yaris Rally1 (2025)

**Pages 8 à 11 :** L'histoire de 60 ans d'électromobilité Toyota

**Page 12 :** La gestation de la Toyota Prius, objectif 21<sup>e</sup> siècle !

**Page 13 :** L'historique des différents logos Toyota

**Page 14 :** Contacts Presse



**Florian Aragon,  
Président Directeur-Général  
de Toyota France :**

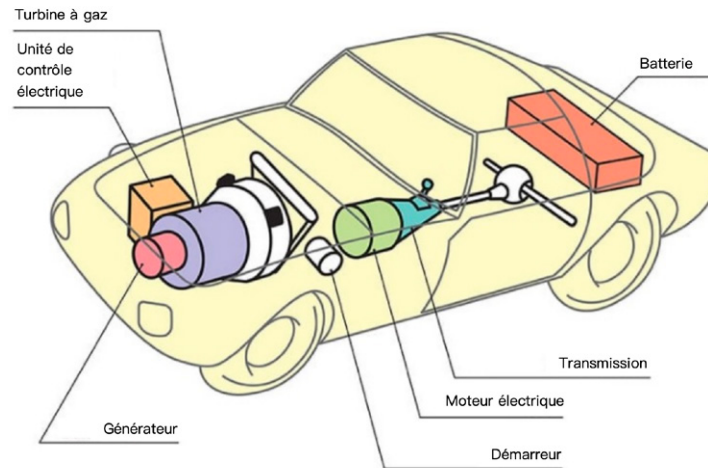
*« Nous sommes très fiers de venir prendre part pour la première fois au grand rendez-vous de l'automobile historique qu'est Rétromobile. Six décennies de travail de recherche et développement sur les technologies hybrides nous ont permis de cumuler une expérience inégalable. Nous en montrons ici certaines étapes au travers de modèles rares, chacun avec une histoire et une solution technologique propre - dans tous les sens du terme. »*

*Cela fait des années que Toyota développe, teste et fiabilise des technologies différentes sur les routes des rallyes, rallyes-raids et sur circuit. La présence de la GR Yaris Rally1 sur le stand Toyota de Rétromobile est une occasion parfaite de partager la passion du sport automobile avec tous les fans d'automobile. »*

## INTRODUCTION

**Pour sa première participation au salon Rétromobile, Toyota vient célébrer le soixantenaire d'une histoire intimement liée à la recherche et l'innovation dans le domaine de l'électromobilité.** Six décennies de développement technologique qui ont amené à la diffusion record de plus de 30 millions de véhicules électrifiés dans le monde et au développement d'une stratégie multi-technologies : hybride (HEV), hybride rechargeable (PHEV), électrique à batterie (EV) et électrique à pile à combustible hydrogène (H<sub>2</sub>).

**Il est difficile de résumer un parcours aussi riche en juste quelques modèles,** alors il faut faire des choix : sur le stand Toyota à Rétromobile, d'une surface de 250 m<sup>2</sup>, trônent quatre voitures majeures, chacune symbolique de l'histoire unique de la marque, et revenant sur un passé de développement technologique multifacettes réellement exceptionnel. L'électrification prend ainsi des formes très différentes avec toujours pour objectif l'efficacité et la réduction des émissions.



## LES TOYOTA EXPOSÉES À RÉTROMOBILE

### TOYOTA SPORTS 800 (1965)

La petite Toyota Sports 800 (1965) est la toute première sportive de Toyota. Dessiné par Shozo Sato, ce coupé 2 places targa de 3,58 m est mu à l'origine par un bicylindre à plat essence refroidi par air de 790 cm<sup>3</sup> développant une puissance modeste de 45 ch. Mais son poids plume de 580 kg atteint sous la supervision de l'ingénieur Tatsuo Hasegawa lui autorisait d'étonnantes performances (vitesse de pointe : 155 km/h). De quoi briller en compétition : elle a fini 3<sup>e</sup> aux 24 Heures de Fuji en 1967, derrière deux Toyota 2000 GT. La Toyota Sports 800 a été produite à 3 131 exemplaires, tous vendus sur le marché japonais, où

elle est connue sous le surnom affectueux de Yota-Hachi (abréviation de Toyota 8).

**Anecdote : seuls 300 exemplaires ont été produits avec le volant à gauche. La rumeur voudrait que ça soit à l'attention de soldats américains basés sur l'île d'Okinawa.**

La Toyota Sports 800 a connu une deuxième vie en 1977, devenant un des premiers prototypes hybrides de l'histoire : la Toyota Sports 800 GT HYBRID a été révélée au 22<sup>e</sup> Tokyo Motor Show, en 1977. Elle est ainsi équipée d'une turbine à gaz alimentant un générateur qui fournit en énergie électrique le moteur électrique et la batterie de stockage. Il s'agit donc d'une voiture à propulsion électrique alimentée par

l'énergie développée par une turbine qui peut brûler différents types de carburants, notamment de l'essence. Le gaz issu de la combustion permet la rotation de l'arbre de la turbine. Une turbine bénéficie de plusieurs avantages, notamment une combustion propre et une absence de vibrations.

#### Spécifications :

Coupé 2 places targa de 3,58 m  
Système hybride avec turbine à gaz, générateur, moteur électrique (30 ch) et batterie  
2 vitesses, roues arrière motrices  
Poids : 990 kg



## LES TOYOTA EXPOSÉES À RÉTROMOBILE

### TOYOTA PRIUS 1 (1997)

**La toute première génération de la Toyota Prius a marqué les esprits, et c'est un modèle majeur dans l'histoire moderne de l'automobile.** À son lancement en 1997 (2000 en Europe), elle est la première hybride de série au monde et la première voiture à se revendiquer écologique. Une révolution !

**La Prius est née de l'imagination d'un groupe de travail créé en 1993** et nommé G21 : il rassemblait une dizaine d'ingénieurs et designers pour penser une nouvelle vision d'une voiture globale, « *Juste à temps pour le 21<sup>e</sup> siècle* ». De ce groupe naîtra la Prius et son groupe motopropulseur révolutionnaire, le Toyota Hybrid System.

*Anecdote : le premier objectif du G21 était de diviser la consommation moyenne par 1,5, puis il a été réévalué pour atteindre une division par deux. Le cahier des charges requérait une motorisation qui se devait d'être innovante pour marquer l'entrée dans le 21<sup>e</sup> siècle : elle n'a pas manqué de l'être...*

Après un concept-car présenté en 1995, la version de série est dévoilée au 32<sup>e</sup> Tokyo Motor Show en 1997. Son design signé du studio californien de Toyota est fait pour marquer les esprits. La Prius rejoindra l'Europe en 2000.

**L'histoire de la Prius est lancée, synonyme de voiture économique et sophistiquée techniquement**, et elle connaîtra un succès jamais démenti au fil de ses cinq générations et plus de 8 millions\* d'exemplaires produits.

**À chaque génération ses innovations** : 350 brevets et une consommation en baisse de 15 % pour la Prius 2 (4,3 l/100 km), et un Cx de juste 0,25 et moins de 100 g de CO<sub>2</sub>/km pour la génération 3, qui inaugure la première version hybride rechargeable et un toit intégrant des panneaux solaires. De nombreuses stars d'Hollywood s'affichent à son volant, à commencer par Leonardo DiCaprio. La Prius 4 adopte la plateforme modulaire TNGA (Toyota New Global Architecture) et réduit ses émissions à juste 70 g/km de CO<sub>2</sub>. Elle reçoit pour la 3<sup>e</sup> fois d'affilée 5 étoiles EuroNCAP et reste l'une des voitures les plus sûres de sa catégorie.

**Le modèle actuel, la très design Prius de cinquième génération, est disponible uniquement en hybride rechargeable**, forte d'une autonomie électrique de 86 km WLTP et d'excelentes performances avec une puissance cumulée de 223 ch.

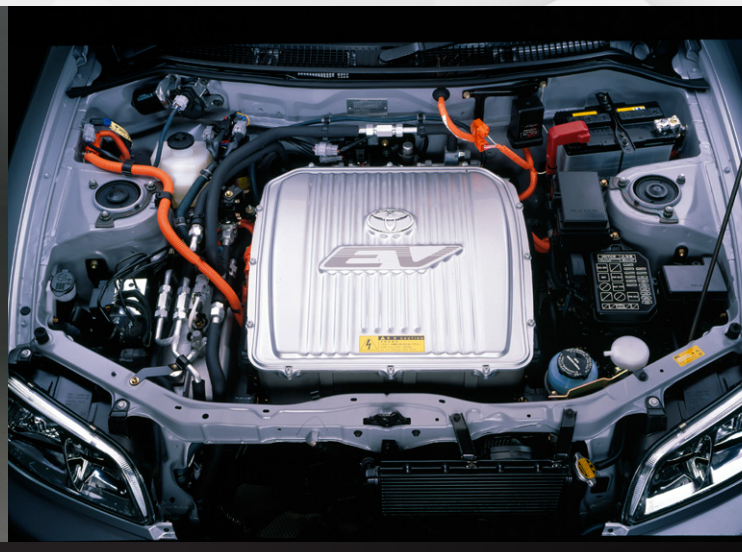
**Pour aider à la diffusion de ces innovations bénéfiques pour l'environnement, Toyota a mis à disposition gratuitement en 2019 près de 24 000 brevets sur l'hybridation** dans le but de promouvoir une électrification des véhicules à l'échelle mondiale. Toyota propose aussi un soutien technique payant afin d'aider les autres constructeurs à développer et vendre des véhicules électrifiés équipés de moteurs, de batteries, d'unités de contrôle de puissance, de commande électronique et d'autres éléments d'électrification provenant de Toyota.

**De nombreux prix viennent couronner la Prius au fil des générations**, du titre de Voiture de l'Année au Japon dès 1997 avec la première génération à celui de Voiture européenne de l'année en 2005 (Prius 2), puis Voiture de l'année aux USA en 2024 (Prius 5), en passant par le prix International Engine of the Year 2004 pour n'en citer que quelques-uns.

#### Spécifications :

Berline 4 portes de 4,32m  
Moteur thermique 4 cylindres essence de 1 497 cm<sup>3</sup> et 72 ch, à injection directe  
Moteur électrique synchrone de 45 ch  
Poids : 1 250 kg  
Vitesse maximale : 160 km/h  
Consommation : 5,1 l/100 km, 120 g/km de CO<sub>2</sub> (normes CEE)

\*toutes carrosseries confondues



## LES TOYOTA EXPOSÉES À RÉTROMOBILE

### TOYOTA RAV4 ÉLECTRIQUE 1<sup>ère</sup> GÉNÉRATION (1996)

La version 100 % électrique du RAV4 de première génération a été lancée en 1996 en Californie, berceau des véhicules zéro émissions, sous la forme d'un leasing spécifique. Il s'agit du tout premier modèle électrique grand public de Toyota dont l'arrivée avait été annoncée par le concept EV-50 présenté au Salon de Tokyo 1993. Il est équipé d'un pack de batterie NiMH mis au point avec Panasonic, très sophistiqué à l'époque, lui offrant une autonomie de 120 miles (environ 200 km) pour une recharge en 5 heures. Des pneus basse résistance au roulement (gain de 35 %) ont été développés spécifiquement pour contribuer à abaisser la consommation et une pompe à chaleur permet d'améliorer l'efficacité de l'ensemble chauffage-climatisation. Sa vitesse de pointe est limitée à 125 km/h, ce qui lui suffit pour se fondre dans le trafic des highways. Un

modèle qui a conquis un peu plus de 1 000 clients américains, dont un certain Tom Hanks, tandis que quelques exemplaires ont été écoulés au Japon (en tout, 1 176 exemplaires auront été produits).

*Anecdote : 5 RAV4 EV ont été mis en location sur l'île anglo-normande de Jersey à la fin des années 90 dans le cadre d'un programme d'expérimentation des énergies nouvelles en lien avec les autorités locales et 5 hôtels de luxe de l'île.*

Une seconde version 100 % électrique conçue sur la base de la troisième génération du RAV4 a été dévoilée sous forme de concept au Salon de Los Angeles 2010, puis en version finale en 2012. Elle recevait une batterie lithium-ion de 41,8 kWh, proposant 160 km d'autonomie. Près de 2 500 exemplaires destinés intégralement au marché californien en ont été produits essentiellement entre 2012 et 2014.

#### Spécifications :

SUV 3 portes de 3,69 m  
Type de moteur : synchrone à aimants permanents,  
61 ch en pic, 165 Nm  
Batterie NiMH, 200 km d'autonomie maxi,  
recharge en 5 heures  
Poids : 1 460 kg  
Vitesse maximale : 125 km/h (normes CEE)



## LES TOYOTA EXPOSÉES À RÉTROMOBILE

### TOYOTA RAV4 ÉLECTRIQUE 1<sup>ère</sup> GÉNÉRATION (1996) (suite)

Le RAV4 EV de première génération gagnera les premières compétitions rassemblant des véhicules électriques, avec le Scandinavian Electric Car Rally en 1995 et dans sa catégorie des véhicules de série, le Rallye Monte-Carlo véhicules électriques en 1997 et 1998.

#### Palmarès :

- 1<sup>er</sup> Rallye électrique de Scandinavie (1995) : victoire de Thomas Radström / Benny Melander.
- 3<sup>e</sup> Rallye Monte-Carlo véhicules électriques (1997) : victoire en catégorie série de Philippe Wambergue / Jean-Paul Cottret.
- 4<sup>e</sup> Rallye Monte-Carlo véhicules électriques (1998) : victoire en catégorie série de Philippe Wambergue / Jean-Paul Cottret.

### FOCUS : PHILIPPE WAMBERGUE, UN PILOTE DE RALLYE AU VOLANT DU RAV4 EV

Après un premier succès au Scandinavian Electric Car Rally en 1995, première course du genre au monde, le RAV4 EV (1<sup>ère</sup> génération) est engagé par Toyota Japon au 4<sup>e</sup> Rallye de Monte-Carlo des Véhicules Électriques en 1998.

**Au volant, un pilote que les amateurs de rallye, rallycross et rallye-raid connaissent bien : le Français Philippe Wambergue.** Plus habitué aux autos hyper-préparées pour la course, dont des Land Cruiser officiels en rallye-raid, il accepte cependant le défi de jouer le jeu de l'écoconduite et de l'efficacité, à l'invitation de Bruno Picard, alors directeur de la compétition de Toyota France.

Une autre forme de défi pour ce compétiteur qui n'avait jamais conduit de voiture électrique, mais connaissait bien les spéciales du rallye de Monte-Carlo empruntées ici. « Nous

n'entendions que le bruit des pneus et les graviers projetés dans les ailes, » s'amuse-t-il. « Il fallait s'appliquer à prendre des trajectoires très belles, presque sans braquer. » Il est aidé de son copilote, Jean-Paul Cottret, dont les talents d'ingénieur servent à calculer tout en finesse les stratégies pour employer le maximum de puissance et de régénération afin d'optimiser la course. Résultat, une place en tête du classement des voitures de série avec un RAV4 EV employé loin du contexte pour lequel il a été conçu, mais qui fait preuve de toute sa polyvalence.



## LES TOYOTA EXPOSÉES À RÉTROMOBILE

### TOYOTA GR YARIS RALLY1 (2025)

Née hybride en 2022 pour courir dans le championnat du monde des rallyes, la GR Yaris Rally1 succédait dignement à la GR Yaris WRC championne du monde en 2021. La GR Yaris Rally1 a remporté les trois derniers titres constructeurs avec le Toyota Gazoo Racing World Rally Team, ainsi que deux titres pilotes. Pour la saison 2025, elle suit la nouvelle réglementation qui requiert de sortir de l'hybridation, conservant une alimentation avec un carburant décarboné d'origine 100 % renouvelable.

Les fans de rallyes se réjouiront de suivre les résultats des pilotes de prestige engagés à son volant par TGR-WRC dans le Championnat du Monde 2025, comme Sébastien Ogier ou Kalle Rovanperä. Au poste de team principal adjoint pour cette année 2025, une recrue de choc : Juha Kankkunen.

Pour Toyota, le sport automobile est un véritable laboratoire grandeur nature pour fiabiliser les nouvelles technologies de demain. En courses d'endurance WEC, Toyota Gazoo Racing défend son titre et se battra pour sa sixième victoire aux 24 heures du Mans avec deux GR010 Hybrid dans la catégorie Hypercar.

#### Spécifications :

Berline 3 portes de 4,21 m  
1,6 l turbo injection directe, plus de 370 ch et 425 Nm,  
alimentation en carburants renouvelables  
Traction intégrale, 2 différentiels mécaniques  
Poids : 1 180 kg  
Vitesse maximale : 201 km/h

Toyota Century Hybride



Toyota Sports 800 GT hybrid



Toyota concept EV 50



## HISTOIRE

### 60 ANS D'ÉLECTROMOBILITÉ TOYOTA, UNE ÉPOPÉE TECHNOLOGIQUE

**1965 : c'est l'année où ont officiellement débuté les travaux de recherche dans l'hybridation au sein de Toyota.** Les ingénieurs se penchant sur ce projet ont-ils seulement pensé dans leurs rêves les plus fous que leur travail déboucherait sur un succès planétaire, avec plus de 30 millions de voitures électrifiées vendues ?

**1975 : 21<sup>e</sup> Tokyo Motor Show, présentation d'un premier concept hybride.** Il est conçu sur la base de la berline de grand luxe Toyota Century avec en lieu et place de son moteur V8, un système hybride avec une turbine à gaz GT54 générant l'énergie capable de recharger une batterie responsable de l'alimentation de deux moteurs électriques (un par roue avant).

**1977 : la Toyota Sports 800 GT HYBRID est révélée au 22<sup>e</sup> Tokyo Motor Show,** alors que c'est cette année-là que l'industrie automobile japonaise devient la première exportatrice au monde. Elle est équipée d'une turbine à gaz

alimentant un générateur qui fournit en énergie électrique sa batterie de stockage et son moteur électrique dont les quelque 30 ch sont envoyés aux roues arrière via une transmission à deux rapports. Il s'agit donc d'une voiture à propulsion électrique alimentée par l'énergie développée par une turbine qui peut brûler différents types de carburants, notamment de l'essence.

Au salon de Tokyo de 2009, lors d'une exposition historique sur le thème de l'innovation, une version évoluée sera montrée avec une large prise d'air de capot, un toit noir, des rétroviseurs couleur carrosserie et de nouvelles jantes.

À noter, la propulsion hybride avec turbine à gaz fera l'objet d'études supplémentaires jusqu'en 1983, puis sera laissée de côté au profit de solutions employant uniquement des turbines (sans hybridation), tant pour motoriser des bus que des voitures particulières, comme à bord du très design concept GTV dévoilé au Salon de Tokyo en 1987, associé à une transmission à variation continue. Cette dernière deviendra un des ingrédients majeurs de la conception du système hybride qui apparaîtra avec la Prius.

**1992 : les efforts de développements de véhicules électriques sont regroupés** dans une division au sein du Toyota Development Center 3, en vue de la préparation devant les nouvelles exigences californiennes concernant les ZEV (véhicules zéro émissions) annoncées pour 1998. C'est cette même année que le projet de développement de voitures particulières à hydrogène est lancé.

**1993 : plusieurs modèles électriques sont fabriqués en petites séries avec les Townace EV et Crown Magenta EV, à destination d'administrations publiques japonaises.**

Présentation au Salon de Tokyo du concept EV-50, qui reprend la forme générale et certains des éléments de style du RAV4 dévoilé à ses côtés. Il propose une aérodynamique plus poussée et une motorisation 100 % électrique (115 km/h maxi, 110 km d'autonomie). Son moteur à induction est alimenté par des batteries au plomb et il intègre de nombreuses technologies avancées pour l'époque, dont un système de freinage régénératif, une pompe à chaleur et un système de ventilation alimenté par des panneaux solaires pour abaisser la température à bord lorsque le véhicule est garé.

Toyota Prius 1



Toyota RAV4 Électrique



Toyota Prius 2



## HISTOIRE

### 60 ANS D'ÉLECTROMOBILITÉ TOYOTA, UNE ÉPOPÉE TECHNOLOGIQUE (suite)

**1995 : le RAV4 EV (1<sup>ère</sup> génération) gagne au Scandinavian Electric Car Rally**, première course du genre au monde.

Le concept-car Prius, arborant des couleurs typiques des années 90, est dévoilé au Tokyo Motor Show, offrant un avant-goût de ce que sera deux ans plus tard la toute première Prius de série.

**1996 : alors que les tests routiers du RAV4 électrique progressent, une version hydrogène équipée d'une pile à combustible est dévoilée, nommée FCEV.**

Plus tard dans l'année, le RAV4 EV est lancé en leasing en petites séries au Japon et en Californie. Sa batterie NiMH lui offre une autonomie de 120 miles (environ 200 km) pour une recharge en 5 heures.

**1997 : la Toyota Prius est dévoilée au 32<sup>e</sup> Tokyo Motor Show.** Elle sera lancée plus tard, en 2000, sur le marché européen. Son nom veut tout dire : prius, en latin, signifie antérieur, précédent. Et la Prius crée un véritable précédent : c'est la toute première voiture hybride commercialisée au monde !

Son groupe motopropulseur d'une complexité extrême pour l'époque a donné beaucoup de fil à retordre lors de son développement à ses ingénieurs comme Satoshi Ogiso, qui a travaillé sur le projet depuis les débuts. **« Juste à temps pour le 21<sup>e</sup> siècle »** : tel est son slogan de lancement. Au Japon, le minibus Coaster est proposé en version hybride.

**1999 : le concept de monospace hybride à transmission intégrale HV-M4 est présenté au salon de Tokyo.**

**2001 : lancement de l'Estima hybride** et tests sur route ouverte au Japon du SUV à pile à combustible hydrogène FCHV-4.

**2003 : lancement du monospace Alphard hybride et présentation des concepts Fine-S au North American International Auto-Show et Fine-N au Salon de Tokyo**, embarquant tous deux une pile à combustible.

**Lancement de la Prius de deuxième génération**, forte d'une silhouette innovante et aérodynamique, avec un Cx de juste 0,26. Son Toyota Hybrid System II offre 15 % d'efficacité énergétique et 50 % de puissance en plus pour le moteur électrique, désormais utilisé pour gagner en performance

comme en efficacité. Une nouvelle batterie permet pour la première fois un mode 100 % électrique pour de courts déplacements. La Prius 2 est élue en 2005 Voiture Européenne de l'Année.

**2004 : présentation du concept MTRC au Salon de Genève**, engin de loisirs sportifs avec deux places en tandem et une pile à combustible. Son dessin est signé du studio Toyota ED2 à Sofia Antipolis, près de Nice.

**2005 : lancement des Harrier et Kluger hybrides, et présentation du concept Fine-X à pile à combustible** au 39<sup>e</sup> Tokyo Motor Show. Un concept-car à vocation urbaine avec quatre roues directrices pour une maniabilité idéale.

**2007 : la Supra HV-R Hybrid GT gagne la course d'endurance des 24 Heures de Tokachi.** Construite sur la base de la GT500 avec son V8 4.5 de 480 ch, elle ajoute 230 ch avec l'adjonction d'un moteur/générateur électrique au niveau de l'essieu arrière et un pour chaque roue avant. Sa légèreté (1 080 kg), sa traction intégrale et sa capacité de régénération d'énergie lui ont permis de devenir la première voiture hybride à gagner une course, toutes catégories confondues, et dans les formes : 19 tours d'avance !

Toyota Prius 3



Toyota Mirai 1



Toyota Prius 4



## HISTOIRE

### 60 ANS D'ÉLECTROMOBILITÉ TOYOTA, UNE ÉPOPÉE TECHNOLOGIQUE (suite)

**2008 :** lancement de la **Crown Hybrid de série**, après un teaser sous forme de concept l'année précédente. Cette berline emblématique embarque ici une version spécifique du groupe hybride pour les propulsions à moteur avant, nommée THS II Hybrid System. Le V6 3.5 de 296 ch y est combiné à un moteur électrique de 200 ch.

**2009 :** lancement de la **troisième génération de la Prius**, affichant une efficacité énergétique encore améliorée de 10 % et des émissions de CO<sub>2</sub> en baisse de 14 % grâce à la combinaison de progrès aérodynamiques, un plus gros moteur essence porté à 1.8 l et à un moteur électrique remanié.

**2010 :** mise en place de bus à hydrogène entre le centre de Tokyo et l'aéroport d'Haneda.

**2011 :** lancement de la **Toyota Aqua hybride** et présentation du concept **FCV-R** au 42<sup>e</sup> salon de Tokyo, donnant un avant-goût de la Mirai de série.

**2012 :** lancement de la **seconde version du RAV4 électrique** sur la base de la troisième génération du RAV4, avec une batterie lithium-ion de 41,8 kWh et 160 km d'autonomie. Près de 2 500 exemplaires destinés intégralement au marché californien ont été produits essentiellement entre 2012 et 2014. Lancement de la Prius restylée, de sa déclinaison Prius +, plus familiale, et de la toute première Prius hybride rechargeable (23 km en électrique). Entrée au championnat du monde d'endurance de la première voiture hybride avec la TS030 Hybrid, après 6 années de développement de la technologie THS-R (Toyota Hybrid System-Racing).

**2013 :** concept **FCV** au Salon de Tokyo, encore plus proche de la Mirai de série, un an avant sa sortie.

**2014 :** présentation de la **Mirai de première génération**, berline à hydrogène et pile à combustible. Victoire au championnat du monde WEC (constructeurs et pilotes) avec la TS040 Hybrid.

**2015 :** lancement de la **quatrième génération de la Prius** avec une consommation et des émissions en baisse de 18 %, basée sur le châssis TNGA (Toyota New Global Architecture). Son moteur inédit atteint un rendement thermique de 40 %, la plus haute valeur jamais atteinte par un moteur essence de grande série.

**2017 :** lancement de la **version hybride rechargeable de la Prius 4**, légèrement différenciée visuellement et capable de rouler en mode tout électrique pendant 45 km.

**2018 :** première victoire (sur 5 à ce jour) aux 24 Heures du Mans avec la TS050 Hybrid.

Toyota Mirai 2



Toyota Prius 5



Toyota GR Yaris H2



## HISTOIRE

### 60 ANS D'ÉLECTROMOBILITÉ TOYOTA, UNE ÉPOPÉE TECHNOLOGIQUE (suite)

**2020 : présentation de la Mirai de seconde génération.**

**2022 : la toute dernière génération de la Prius (5<sup>e</sup> du nom) est révélée**, avec un design particulièrement spectaculaire et une motorisation hybride rechargeable. Forte d'une puissance de 223 ch offrant des performances de premier ordre en mode hybride, elle peut rouler aussi 86 km WLTP en mode 100 % électrique. Son toit photovoltaïque permet de générer jusqu'à 8 km d'autonomie supplémentaire chaque jour.

**Et demain...** L'implication dans l'électromobilité et les énergies alternatives est plus que jamais à l'agenda de Toyota, pour un futur toujours plus vertueux. Une des symboles forts est le projet Woven City, véritable ville-laboratoire de la mobilité de demain, au pied du mont Fuji. Lors du salon CES de Las Vegas en ce début 2025, Akio Toyoda en a annoncé

les prochaines étapes : la première phase a été achevée et 2 000 résidents pourront s'y installer dès l'automne prochain. Concernant les motorisations, les travaux de recherche et développement des ingénieurs de Toyota suivent différentes pistes parallèles illustrées par de nombreux projets. Citons la GR Yaris H2, fonctionnant avec un moteur à combustion alimenté à l'hydrogène, qui utilise la même motorisation que la Corolla Sport à hydrogène courant dans le cadre de la série Super Taikyu au Japon.

*« Il existe une voie vers des solutions neutres en carbone pour nous, les amoureux de l'automobile, »* rappelait Akio Toyoda au Tokyo Auto Salon de 2023, présentant deux coupés AE86 zéro émissions, l'une roulant à l'hydrogène et l'autre, transformée en véhicule électrique

Parmi les solutions pour continuer à profiter des plaisirs des moteurs thermiques dans le sport automobile, l'usage de E-fuel, ou carburant de synthèse, est testé en course avec une Supra.

La voie du 100 % électrique est naturellement aussi explorée pour différents types de véhicules, à l'image du concept Land Cruiser Se présenté au Japan Mobility Show à Tokyo en 2023 : un SUV 7 places zéro émissions ultra-moderne et confortable sur route comme sur piste. Il partageait la scène avec une interprétation beaucoup plus sportive de l'électromobilité, le concept FT-Se, imaginé pour la route comme pour les évolutions sur circuit. Autant de pistes technologiques prometteuses pour un avenir vertueux plein de passion automobile.

Le concept MS1 au Salon de Tokyo 1995



Le concept MS1



L'ingénieur Takeshi Uchiyamada et la Prius 1



## LA GESTATION DE LA TOYOTA PRIUS : OBJECTIF 21<sup>e</sup> SIÈCLE !

**Nous sommes en 1993.** Un groupe de travail est créé au sein des services de recherche et développement de Toyota, nommé G21, rassemblant une dizaine d'ingénieurs et des ingéniers pour penser une nouvelle vision d'une voiture globale « *Juste à temps pour le 21<sup>e</sup> siècle* ».

**Cette initiative revêt une importance majeure, sous l'égide de Eiji Toyoda, président honoraire de Toyota à cette époque.** De ce groupe naîtra la Prius et son groupe motopropulseur révolutionnaire, le Toyota Hybrid System. Mais auparavant, c'est un concept-car qui aura la charge de donner un avant-goût de ce qui est à attendre pour ce futur qui s'approche.

**L'ingénieur Takeshi Uchiyamada, en charge du projet, a fort à faire au fil des changements de stratégies qui ont émaillé la gestation du concept :** d'un objectif de réduire de 1,5 fois la consommation en travaillant sur un moteur thermique, le projet est passé à une division par deux de la consommation. Et la direction a décidé qu'une voiture du 21<sup>e</sup> siècle ne pouvait pas abriter une motorisation du 20<sup>e</sup> siècle : elle re-

cevra donc une motorisation hybride à produire en série, ce que personne n'avait réussi à maîtriser jusqu'alors...

**Le concept Prius recevra des technologies principalement développées en interne, à partir d'une page blanche avec déjà en vue, la voiture de série...** Il est dévoilé au Tokyo Motor Show de 1995, dans une robe jaune et grise typique de ces années. En parallèle de ce concept annonciateur, les ingénieurs travaillent d'arrache-pied sur la mise au point de la version de série.

**Le groupe propulseur de la Prius de première génération se compose d'un moteur 4 cylindres 1.5 à cycle Atkinson pour offrir une consommation optimisée, associé à un moteur électrique** compact et fort en couple, ainsi qu'à un générateur séparé et une batterie. Un ensemble infiniment complexe à faire fonctionner parfaitement et à fiabiliser, mais ce défi a pu être relevé avec maestria par les équipes de passionnés qui ont travaillé sur le sujet.

**En mars 1996, le très expérimenté ingénieur Takehisa Yaegashi se voit confier la responsabilité de la finalisation du groupe hybride,** tandis que le projet fait face à de grosses contraintes, notamment des deadlines ultraserrées.

Il accomplira des miracles et sera appelé Mr Prius en retour. Car la voiture sortira finalement bien dans les temps, dévoilée lors du 32<sup>e</sup> Tokyo Motor Show en 1997. Son design compact est fait pour marquer les esprits et se démarquer, il est signé du studio californien de Toyota.

**Le succès sur le marché national est immédiat** et la capacité de production doit être relevée pour suivre le niveau de la demande des consommateurs japonais attirés par la nouveauté technologique que représente ce modèle unique à son époque. La transmission à variateur et la capacité de régénération au freinage offrent une expérience de conduite nouvelle, toute en douceur et en économies d'essence, au rythme des flux d'énergies affichés sur le tableau de bord numérique central.

**Un prix de la Voiture de l'Année au Japon (1997) vient couronner ce démarrage sur les chapeaux de roues.** L'histoire de la Prius, synonyme de voiture économe et sophistiquée, est lancée et connaîtra un succès jamais démenti au fil de ses cinq générations et plus de 8 millions\* d'exemplaires produits.

\*toutes carrosseries confondues

## HISTORIQUE DES DIFFÉRENTS LOGOS TOYOTA AU FIL DES ÉPOQUES

### Le tout premier logo Toyoda.

Pour ses premiers modèles, la marque prend tout d'abord le nom de son fondateur, Sakichi Toyoda. Un logo enchâssé dans une forme de diamant est choisi, tandis que les premiers véhicules produits (le camion G1 et la berline AA) ont droit à leur propre emblème de capot.

**1935**



**1936**

**De Toyoda à Toyota.** En juillet 1936, le département automobile de Toyoda Automatic Loom Works, Ltd. organise un concours de logos pour célébrer la sortie de sa première voiture de tourisme, qui rassemblera pas moins de 27 000 propositions. C'est un logo simple, écrit en caractères japonais et entouré d'un cercle qui est choisi. Il adopte le nom Toyota, sonnant mieux, et symbolique du passage d'une entreprise familiale à une entité sociale plus large. De plus, avec des caractères japonais, Toyota s'écrit en 8 mouvements, un chiffre symbole de richesse et succès.

**L'internationalisation.** Passant aux caractères latins, le logo devient lisible par tous, et il s'inscrit ainsi en toutes lettres sur les Toyota dans tous les pays où elles sont vendues.

**1958**

**TOYOTA**

**TOYOTA**

**1969**

**La modernisation.** Suivant les tendances graphiques de son époque, le logo Toyota devient plus moderne et dynamique, accompagnant l'évolution de la gamme.

**Retour à la couleur.** Le rouge redevient la couleur phare du logo de la marque, aidant à sa reconnaissance immédiate. Les lettres plus espacées et avec des proportions plus compactes expriment une plus grande assurance.

**1978**

**TOYOTA**

**TOYOTA**

**1989**

**L'ère moderne.** Le «T» stylisé est apparu en 1989 pour la première fois, célébrant le 50<sup>e</sup> anniversaire de la marque. Au-delà de ses vertus esthétiques et sa grande lisibilité, c'est aussi un logo très symbolique. Son design se compose de trois ellipses : les ellipses intérieures horizontale et verticale représentent respectivement les attentes des clients et l'idéal du constructeur, et elles sont fermement imbriquées pour former la lettre T pour Toyota. L'ellipse extérieure représente l'étendue mondiale de la technologie avancée de Toyota et son potentiel de croissance infini.

**Évolution en douceur.** Pour sa dernière itération, le logo revient au noir et blanc, apportant plus de sobriété et d'élégance, en harmonie avec une refonte générale de l'identité visuelle de la marque.

**2020**





media.toyota.fr

ANS  
D'ÉLECTROMOBILITÉ



**Marie GADD**

Responsable Presse Produit Toyota

01 47 10 82 55 - [marie.gadd@toyota-europe.com](mailto:marie.gadd@toyota-europe.com)

