

GENÈVE 2019

DOSSIER DE PRESSE

TOYOTA

RÉSERVÉ À LA PRESSE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

GR SUPRA Le retour d'une légende



GR SUPRA GT4 CONCEPT

Une nouvelle GR Supra pensée
pour la compétition

NOUVELLE PRIUS 2019 AVEC AWD-i

Restylage et transmission
intégrale intelligente

Corolla GR SPORT | Corolla TREK | AYGO x-style et x-cite



SOMMAIRE

SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE 2019

4 GR SUPRA **Le retour d'une légende**

Cinquième génération du coupé sportif légendaire de Toyota et premier modèle GR construit par TOYOTA GAZOO Racing pour les marchés internationaux, la nouvelle Toyota GR Supra s'expose pour la première fois en Europe au Salon de Genève 2019.

12 GR SUPRA GT4 CONCEPT **Une nouvelle GR Supra pensée pour la compétition**

Conçu pour satisfaire au règlement de la série GT4 internationale, le Toyota GR Supra GT4 Concept explore une possible variante de la nouvelle Supra : une voiture de course abordable et compétitive destinée aux pilotes privés.

14 COROLLA TREK **Une voiture conçue pour la vie active et les loisirs de plein air**

La Corolla TREK reflète le succès croissant des crossovers compacts au style baroudeur sur le segment C européen.

16 COROLLA GR SPORT **Second modèle appelé à rejoindre la gamme européenne Toyota GR Sport**

Dans la foulée de la nouvelle Corolla lancée en tout début d'année, Toyota présente la Corolla GR Sport, une variante plus sportive où l'on devine la passion de TOYOTA GAZOO Racing.

18 NOUVELLE PRIUS 2019 **AVEC AWD-i** **Restylage et transmission intégrale intelligente**

La Prius pousse encore plus loin l'expérience de conduite hybride en proposant une transmission intégrale électrique intelligente.

26 NOUVELLES AYGO X-STYLE **ET X-CITE** **Une voiture qui ne passe pas inaperçue**

Dans la gamme Toyota AYGO, deux éditions spéciales sont présentées en première mondiale au salon de Genève 2019 : la x-style et la x-cite.

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 GR SUPRA

PREMIÈRE EUROPÉENNE

Le retour d'une légende

Cinquième génération du coupé sportif légendaire de Toyota et premier modèle GR construit par TOYOTA GAZOO Racing pour les marchés internationaux, la nouvelle Toyota GR Supra s'expose pour la première fois en Europe au Salon de Genève 2019.

LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA a été conçue comme une sportive dans sa forme la plus pure, qui rejette tout compromis susceptible d'altérer le plaisir de conduire. En suivant la recette classique d'un six-cylindres en ligne monté à l'avant et de roues arrière motrices, l'ingénieur en chef Tetsuya Tada s'est montré fidèle à l'héritage des générations précédentes du modèle et de la 2000GT. Les passionnés y puiseront un cocktail réjouissant de puissance, d'agilité et de précision grâce à une combinaison de facteurs : empattement court, voies larges, faible poids, centre de gravité bas et carrosserie ultra-rigide.

Le moteur 3,0 litres, muni d'un turbocompresseur à double entrée, revendique une puissance de 340 ch et un couple de 500 Nm. Associé à une boîte automatique à huit rapports, il se caractérise par une accélération souple, puissante et par un couple généreux à tous les régimes.

TOYOTA GAZOO Racing a joué un rôle essentiel dans la mise au point de cette nouvelle sportive. Pour affûter ses performances tout en optimisant sa maniabilité, sa tenue de route et son agrément de conduite, l'équipe a travaillé intensivement sur la célèbre Boucle Nord du Nürburgring et sur les routes environnantes, avant de mener des essais routiers complémentaires ailleurs dans le monde.

Afin de s'assurer que la voiture remplirait toutes ses promesses, le Président Akio Toyoda en a pris lui-même le volant au Nürburgring à titre de Master Driver (pilote expert), avant de donner son feu vert.

Toutes les Toyota GR Supra seront construites à Graz, en Autriche, et les premiers exemplaires livrés à partir de fin 2019.

LA QUINTESSANCE DU COUPÉ SPORTIF

L'héritage des grands coupés sportifs de la marque transparaît clairement dans les lignes de la nouvelle Toyota GR Supra. L'influence de la 2000GT, modèle emblématique, s'exprime particulièrement à travers le long capot, la carrosserie compacte et le toit à double bossage. Quant à la Supra IV, son style très personnel se retrouve dans la proue et la poupe, notamment les ailes arrière musclées et l'arche du spoiler de hayon. Toutefois, la ressemblance est plus que cosmétique puisque cette nouvelle sportive partage l'architecture de ses célèbres devancières, avec un puissant six-cylindres en ligne monté à l'avant et des roues arrière motrices.

C'est au salon de Détroit 2014 que Toyota avait donné un premier aperçu de son orientation stylistique, sous la forme du spectaculaire concept-car FT-1 dessiné par Caltly, le bureau

TOUTES LES TOYOTA GR SUPRA PRÉVUES POUR
UNE LIVRAISON EN 2019 ONT ÉTÉ RÉSERVÉES SUR
LES PRINCIPAUX MARCHÉS EUROPÉENS.
COMPTE TENU DE CETTE FORTE DEMANDE ET DE
LA LISTE D'ATTENTE, LES RÉSERVATIONS VONT
BIENTÔT ROUVRIR POUR DES LIVRAISONS EN 2020.



SUPRA	
MOTEUR	
Type	6 cylindres en ligne
Distribution	Double ACT, 24 soupapes à durée d'ouverture variable et calage variable des arbres à cames
Alimentation	Injection directe
Suralimentation	Simple turbo à double entrée
Cylindrée (cm³)	2 998
Alésage x course (mm)	82 x 94,6
Taux de compression (:1)	11,0:1
Puissance maxi (ch/kW @ tr/min)	340/250 @ 5 000-6 500 tr/min
Couple maxi (Nm @ tr/min)	500 @ 1 600-4 500 tr/min
Norme antipollution	Euro 6d Temp

BOÎTE DE VITESSES

Type	Automatique sport 8HP 51 à 8 rapports
Rapports de démultiplication (:1)	
1 ^{ère}	5,250
2 ^{nde}	3,360
3 ^e	2,172
4 ^e	1,720
5 ^e	1,316
6 ^e	1,000
7 ^e	0,822
8 ^e	0,640
Marche arrière	3,712
Rapport de pont	3,150

PERFORMANCE

Rapport poids/puissance (kg/kW)	6
Vitesse maxi (km/h)	250 (bridage électronique)
Acc. 0-100 km/h (secondes)	4,3

CONSUMMATION (L/100 KM)

Cycle mixte (NEDC corrélé)	7,5
Capacité du réservoir d'essence (litres)	52

ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM)

Cycle mixte (NEDC corrélé)	170
----------------------------	-----



CHÂSSIS

Suspension avant	Jambes MacPherson à double articulation en aluminium, butées hydrauliques
Suspension arrière	Essieu à cinq bras, en aluminium
Direction	A crémaillère, assistance électrique (EPS)
Rapport de démultiplication (:1)	15,1:1
Diamètre de braquage entre trottoirs (m)	11
Freins	
Avant (diamètre x épaisseur en mm)	Disques ventilés (348 x 36) Étriers fixes 4 pistons
Arrière (diamètre x épaisseur en mm)	Disques ventilés (345 x 24) Étriers flottants simple piston
Pneumatiques	Michelin Pilot Super Sport
- Avant	255/35 ZR 19 96Y
- Arrière	275/35 ZR 19 100Y

DIMENSIONS EXTÉRIEURES (MM)

Longueur hors tout	4 379
Largeur hors tout	1 854
Hauteur hors tout	1 292
Empattement	2 470
Voie avant	1 594
Voie arrière	1 589

CAPACITÉ DE CHARGEMENT (DM³)

Sièges arrière en place (norme VDA)	290
-------------------------------------	-----

POIDS (KG)

À vide en ordre de marche	1 495
En ordre de marche (norme ECE)	1 570
Poids total en charge	1 815

de style californien du Groupe. Pour la Supra, le designer en chef Nobuo Nakamura avait donné des instructions simples centrées sur le concept de « condensé d'extrême », en évitant volontairement toute référence à l'émotion. Ainsi, ses stylistes pouvaient exprimer librement leur vision d'un authentique coupé sportif au design réellement original.

« Puisque l'ingénieur en chef Tetsuya Tada recherchait le plaisir de conduite, je connaissais ma mission : concevoir une voiture capable d'enthousiasmer les amateurs de sportives, esthétiquement et physiquement, » explique-t-il. « En adoptant un six-cylindres en ligne à l'avant et des roues arrière motrices – une configuration plutôt rare de nos jours –, j'ai réussi à repousser les limites habituelles de Toyota ».

Le « condensé d'extrême » repose sur trois piliers : un empattement court associé à de grandes roues et une posture large ; un habitacle biplace aux lignes tendues ; une carrosserie compacte prolongée par un long capot, reflet de la combinaison moteur avant/roues arrière motrices.

Nobuo Nakamura voulait une voiture à l'indiscutable modernité, mais qui évoque

cependant le charme intemporel des anciens coupés sportifs. Le résultat obtenu frôle les limites des possibilités techniques de la grande série, en particulier les formes musculeuses des ailes arrière.

La notion de « condensé » fait clairement référence au rapport entre la longueur de la voiture, l'empattement court et le grand diamètre des roues. On notera au passage que l'empattement est plus réduit que celui du coupé GT86 et les roues plus imposantes. Quant à l'idée « d'extrême », elle s'exprime à travers la largeur des voies, synonyme d'aplomb, qui s'oppose aux proportions contenues de l'habitacle. L'ensemble de ces caractéristiques lui assure une maniabilité et une tenue de route d'excellent niveau.

Lors des études, des calculs précis ont permis d'optimiser la pénétration dans l'air et l'appui aérodynamique, mais aussi la répartition avant/arrière du poids. À titre d'exemple, le pavillon à double bossage n'est pas qu'un simple clin d'œil au passé : il réduit la traînée en diminuant la surface frontale du coupé, sans sacrifier pour autant la garde au toit.

Si elle s'inspire de la Supra IV, la proue gagne encore en expressivité : sa faible hauteur est



soulignée par une calandre centrale flanquée de grandes prises d'air, indispensables au refroidissement moteur. Les blocs optiques distinctifs abritent six lentilles de diodes intégrant les clignotants et les feux de jour. Leur position proche du nez donne l'impression d'accentuer le volume et la force des ailes avant, aux allures de coque.

De profil, le capot bas dessine une ligne dynamique qui s'étire de la proue à la poupe. Parallèlement, la ligne de caisse forme un trait d'union entre l'extrémité arrière du capot moteur et le spoiler, situés quasiment à même hauteur. Le dessous de caisse s'incline légèrement vers l'avant, tandis qu'une pente prononcée termine l'habitacle aux lignes tendues, valorisées par des montants de pare-brise noirs et des sillons de caractère au bord du pavillon. Enfin, les bas de caisse robustes traduisent la grande rigidité de la voiture. En Europe, la Toyota GR Supra recevra de série des jantes de 19 pouces en alliage forgé, légères mais ultra-rigides, ornées de fines branches alternant finition noire et polie.

À l'arrière, l'arche du spoiler de coffre vise à éviter le phénomène de portance. De part et d'autre, les combinés de feux arborent un simple anneau intérieur. Quant aux feux antibrouillard et de recul, ils sont regroupés dans une matrice centrale de LED, à la base du bouclier trapézoïdal qui pointe en direction des roues.

Le style évocateur de la Supra est sublimé par une palette de huit couleurs de carrosserie dont un rouge vif, un jaune et un bleu. De plus,

un nouveau gris Matt Storm Grey habille l'Édition spéciale A90 (présentée plus bas), une finition mate qui intensifie encore la beauté des courbes en leur conférant l'aspect du métal.

UN POSTE DE CONDUITE QUI PLACE LE PILOTE AU CŒUR DE L'ACTION

Le poste de pilotage de la Toyota GR Supra allie éléments GT traditionnels et fonctionnalité ultra-moderne. Conçu pour aider le conducteur à se concentrer sur le pilotage, il s'inspire directement des monoplaces. La bande horizontale mince et basse du tableau de bord dégage le champ de vision pour favoriser la précision en conduite sportive. De plus, le regroupement des principales commandes facilite la rapidité des gestes. La planche de bord, la console centrale et les panneaux de porte forment un ensemble continu qui renforce l'homogénéité.

Contre la porte et la console centrale, des capitons d'appui pour les genoux ont été dessinés en tenant compte des retours d'expérience de TOYOTA GAZOO Racing en compétition sur circuit.

Derrière le volant portant les palettes de sélection des rapports de vitesse et d'autres commandes, l'affichage tête haute et les compteurs font face au conducteur. Gainé de cuir et d'une excellente prise en main, ce volant à trois branches ménage une vue parfaite sur l'écran 8,8" haute définition du tableau de bord : au centre le compte-tours à effet 3D ainsi qu'un indicateur de changement de rapport, à gauche le



compteur de vitesse et à droite les informations de navigation et multimédia.

Une console centrale asymétrique marque clairement la séparation entre le poste de conduite enveloppant et le côté passager, plus ouvert. En saillie de la console, les commandes de climatisation à touches de mémorisation facilitent les réglages. Un écran multimédia de 8,8" surplombe l'ensemble, utilisable en écran tactile ou par le biais d'un bouton rotatif.

Derrière, le coffre est suffisamment spacieux pour accueillir les bagages du week-end de deux personnes. Et grâce à un panneau amovible, il est possible de loger un sac de golf ou les effets personnels nécessaires à une journée de roulage sur circuit.

DES SIÈGES INSPIRÉS DE LA COMPÉTITION

Les sièges s'inspirent des versions de compétition, ce qui leur assure un confort permanent et un remarquable soutien, en particulier sur circuit. Des coussins latéraux équipent l'assise et le dossier haut avec appuie-tête incorporé. La sellerie est proposée en version tout cuir ou mixte, c'est-à-dire cuir pour les renforts latéraux et Alcantara micro perforé pour l'assise et le dossier, une solution qui favorise la ventilation et le maintien.

UN MOTEUR PERFORMANT

Cœur des performances de la nouvelle Toyota GR Supra, le six-cylindres en ligne de 3,0 litres développe une puissance de 340 ch et un couple de 500 Nm. Il est équipé d'un turbocompresseur à double entrée, d'une alimentation par injection directe de haute précision et d'une distribution variable en continu, des caractéristiques qui lui valent un couple élevé dès les très bas régimes (500 Nm dès 1 600 tr/min). C'est un moteur puissant, équilibré, souple, prompt à grimper dans les tours et grisant à l'accélération.

Il est associé à une boîte automatique très réactive à huit rapports, dont les premiers adoptent une démultiplication courte. En mode manuel, la sélection s'effectue par les palettes au volant et le conducteur peut choisir entre deux modes de conduite, Normal ou Sport, selon l'humeur du moment et les conditions. De plus, une fonction d'assistance dite *Launch Control* procure une motricité maximale lors des départs arrêtés, soit un temps de 4,3 secondes seulement

AKIO TOYOTA, PRÉSIDENT DE TOYOTA, À PROPOS DE LA SUPRA

Le président de Toyota, Akio Toyoda, qui est aussi Master Driver, a déclaré : « À l'époque, j'ai passé de longues heures au volant d'une ancienne Supra sur le Nürburgring afin de devenir un Master Driver. La Supra est comme une vieille amie qui tient une place à part dans mon cœur. Alors que les autres constructeurs mettaient au point les magnifiques nouveaux prototypes qu'ils s'apprêtaient à lancer, je pilotais une vieille Supra qui n'était même plus produite. Donc même si Toyota n'avait pas eu l'intention de concevoir une nouvelle Supra, comme tous ses grands fans dans le monde entier, je rêvais secrètement que cela arrive. La nouvelle GR Supra est née après des essais au Nürburgring et je peux dire en toute franchise qu'elle offre un très grand plaisir de conduite et qu'elle est meilleure que jamais. »

à l'accélération 0-100 km/h. Le choix du mode Sport joue sur la sonorité et la réponse du moteur, le diagramme de sélection, l'amortissement, la direction et le différentiel actif. Au niveau du contrôle de stabilité du véhicule VSC, un réglage spécial « circuit » permet de réduire le niveau d'intervention du système afin d'assurer au pilote un meilleur contrôle des qualités dynamiques de la voiture.

DIFFÉRENTIEL ACTIF

Toutes les versions de la Toyota GR Supra commercialisées en Europe disposeront d'un différentiel actif capable d'opérer à l'accélération comme à la décélération, et de moduler le verrouillage de 0 à 100 % avec une réponse instantanée. Il est asservi à un boîtier électronique dédié qui surveille tout un ensemble de paramètres, parmi lesquels les sollicitations de la direction, de l'accélérateur et des freins, le régime moteur et l'angle de lacet.

En conditions limites d'adhérence, ce différentiel procure d'énormes avantages : une meilleure stabilité au freinage, une tenue de route optimale tout au long du virage ainsi qu'une adhérence maximale à l'accélération en sortie de virage.

UN CHÂSSIS IDÉALEMENT ÉQUILIBRÉ

Lorsque l'on part d'une feuille blanche, il convient d'abord d'envisager les dimensions extérieures

de la voiture. S'agissant de la Toyota GR Supra, celles-ci visent à privilégier la maniabilité et la tenue de route. Un calcul joue ici un rôle clé : le rapport entre la longueur d'empattement et la largeur de voie. Pour doser au mieux agilité et stabilité, celui-ci doit être compris entre 1,5 et 1,6. Voilà pourquoi l'équipe de développement a pris pour point de départ le chiffre de 1,55 – « nombre d'or » à partir duquel elle a optimisé tout le reste.

UNE MISE AU POINT EXHAUSTIVE DU COMPORTEMENT DYNAMIQUE

En matière de performances dynamiques, la barre était haut placée. Mais les objectifs ont été atteints grâce à un programme de développement conduit par TOYOTA GAZOO Racing, basé sur des essais poussés sur des routes très variées et dans différents pays. Il comportait aussi des séances de roulage sur circuit, à commencer par la Boucle Nord du Nürburgring. Certains facteurs conditionnaient la réussite : une grande rigidité structurelle (supérieure même à celle de la *supercar* Lexus LFA), un centre de gravité plus bas que celui du coupé GT86 ainsi qu'une répartition idéale (50/50) des masses avant et arrière. Mais ils exigeaient aussi des décisions techniques audacieuses. Par exemple, il a fallu reculer le moteur au maximum afin d'obtenir cet équilibre du poids, ce qui a créé de nouveaux défis en production.

La grande rigidité de la caisse a permis d'affiner la géométrie des suspensions et les réglages des amortisseurs. Ainsi, la nouvelle suspension se compose de jambes MacPherson à double articulation à l'avant et d'un système à cinq bras à l'arrière. À l'avant, le berceau et les ancrages des bras ont été rigidifiés au maximum pour favoriser la rigueur du comportement en virage, tandis que l'emploi d'aluminium pour les bras et les paliers articulés diminue la masse non suspendue, au profit de l'agilité et de l'efficacité. Par ailleurs, les moyeux de roue présentent un carrossage plus marqué. D'origine, la direction assistée électrique offre un réglage sportif, qui s'ajuste en fonction du mode de conduite Confort ou Sport.

La suspension arrière bénéficie des mêmes mesures d'allègement au niveau du berceau et de l'attache à la caisse, gage d'un contrôle des roues extrêmement précis. Les jantes 19" en alliage

forgé sont chaussées de pneus Michelin Pilot Super Sport à l'excellente adhérence, un peu plus larges à l'arrière qu'à l'avant. Les freins puissants, adaptés aux performances moteur, sont équipés d'étriers Brembo à quatre pistons.

LE PREMIER MODÈLE GR INTERNATIONAL PRODUIT PAR TOYOTA GAZOO RACING

TOYOTA GAZOO Racing est la structure qui chapeaute le programme sportif international de Toyota. L'an dernier, elle a remporté les 24 Heures du Mans dans le cadre du Championnat du Monde d'Endurance FIA et le titre constructeurs au Championnat du Monde des Rallyes FIA. Son travail se fonde sur trois piliers : développer les compétences humaines des collaborateurs en participant à des courses ; attirer les passionnés de compétition en nourrissant leur enthousiasme autour de la marque ; produire des voitures plaisantes à conduire et améliorer constamment les modèles de série grâce aux enseignements tirés de la compétition.

Cette philosophie adoptée par Kiichiro Toyoda, fondateur de la branche automobile, est aujourd'hui reprise par Akio Toyoda, Président de Toyota Motor Corporation, et par l'ensemble de l'entreprise.

Partant de la Toyota GR Supra, TOYOTA GAZOO Racing appliquera ensuite les acquis techniques issus des courses sur circuit et des rallyes au développement de nouvelles générations de sportives siglées GR, mais aussi à l'ensemble des modèles Toyota conduits par des dizaines de millions d'automobilistes dans le monde.

SUPRA 900

En Europe, 900 personnes deviendront les heureux propriétaires de la nouvelle GR Supra au cours de l'année de lancement. Pour les remercier d'avoir manifesté leur enthousiasme en réservant les premiers cette sportive pur-sang, Toyota leur offrira des expériences et des privilèges exclusifs en attendant la livraison de leur voiture, d'ici la fin de l'année 2019.

UNE SEULE VERSION ÉQUIPÉE POUR PROFITER PLEINEMENT DES PERFORMANCES

La Toyota GR Supra 2019 à moteur 3,0 litres est proposée en France dans une unique version avec une dotation en équipements très riche qui permet au conducteur d'exploiter pleinement



son potentiel dynamique.

Le différentiel actif, la suspension variable adaptative et les jantes de 19" en alliage forgé assorties de freins hautes performances sont ainsi de série.

S'y ajoutent d'autres équipements : climatisation automatique bizona, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go, accès et démarrage sans clé, volant gainé cuir et équipé de commandes auxiliaires, tableau de bord à affichage digital. Les phares adaptatifs, les feux arrière et les feux de jour font appel à des diodes et les rétroviseurs (extérieurs et intérieur) sont auto-assombrissants. Très pratiques également, des essuie-glaces à déclenchement automatique et une caméra de recul complètent la panoplie.

Habillés d'Alcantara noir, les sièges sport chauffants disposent d'un réglage électrique (avec soutien lombaire) et d'une mémorisation. L'équipement multimédia comprend un système audio à dix haut-parleurs, un écran 8,8", un navigateur équipé de Supra Connect, la connectivité Bluetooth et un port USB.

Côté sécurité, le pack Supra Safety+ regroupe le moniteur d'angle mort BSM et l'avertisseur de changement de voie, l'avertisseur de circulation arrière RCTA, l'avertisseur de collision arrière et des radars de stationnement intelligents avec fonction de freinage automatique. En outre, le coupé bénéficie d'un système de surveillance de la pression des pneus et du système e-Call qui peut signaler automatiquement sa position aux services de secours en cas d'accident grave. Toutes les versions de la Toyota GR Supra sont par ailleurs équipées d'une alarme.

Aux équipements de base, un Pack Premium permet d'ajouter une sellerie en cuir noir, une sonorisation JBL haut de gamme à douze haut-parleurs, un affichage tête haute, un chargeur de smartphone par induction ainsi que des packs rangement et éclairage.

ÉDITION LIMITÉE TOYOTA GR SUPRA A90

Le prototype de la Toyota Supra a effectué sa première apparition internationale à l'été 2018, devant les foules du Goodwood Festival of Speed.

Sous une étonnante tenue de camouflage adoptée pour l'occasion – noir, rouge et blanc, les couleurs de Toyota GAZOO Racing –, le châssis référencé A90 rappelait le célèbre code châssis A précédemment utilisé par le modèle.

En hommage à l'histoire de la Supra et pour fêter l'introduction du code châssis de la cinquième génération, une édition spéciale Toyota GR Supra A90 a été produite au lancement, limitée à 90 exemplaires seulement pour l'Europe. Dénommée A90, elle se présente sous un nouveau gris mat qui souligne parfaitement les reliefs spectaculaires de la carrosserie, rehaussé par des jantes alliage noir mat et complété d'une sellerie rouge et noire. Les autres équipements sont identiques à ceux de la Supra avec le Pack Premium.

L'Édition Toyota GR Supra A90 a été réservée aux 90 premiers clients européens qui l'ont précommandée par l'intermédiaire des plateformes de réservation spécifiques à chaque pays.

TOYOTA GR SUPRA GT4 CONCEPT

Développé en vue d'un engagement en compétition

Conçu pour satisfaire au règlement de la série GT4 internationale, le Toyota GR Supra GT4 Concept explore une possible variante de la nouvelle Supra : une voiture de course abordable et compétitive destinée aux pilotes privés.

LE 5 MARS 2019 au salon de Genève, Toyota dévoile en première mondiale son nouveau GR Supra GT4 Concept. Cette étude stylistique et technique explore une voie de développement de la Supra, coupé sportif mythique dont la

cinquième génération vient de voir le jour : une machine compétitive dédiée aux courses GT4 internationales, accessible par sa conduite et son prix aux pilotes privés et aux petites équipes. Une voiture fidèle au souhait profond



de Toyota : encourager partout dans le monde les passionnés à s'engager en compétition.

Tout en restant exploitable sur route, la Toyota GR Supra possède des qualités essentielles qui en font une proposition séduisante pour la série GT4 : un châssis parfaitement équilibré, un habitacle biplace, une carrosserie légère mais d'une extrême rigidité, des roues arrière motrices et un centre de gravité très bas. L'alliance d'un empattement court et d'une large voie lui vaut un rapport « en or » de 1,55, gage de stabilité et d'agilité hors pair – des atouts précieux dans cette série où le règlement prévoit un handicap de poids calculé en fonction de la puissance moteur, afin de niveler les chances des concurrents.

Ce concept-car mis au point par TOYOTA GAZOO Racing s'identifie immédiatement à la Supra dont il conserve la silhouette trapue et athlétique, toutefois plus longue et encore plus basse. Un diffuseur avant et un aileron spécifiques lui ont été ajoutés pour favoriser l'écoulement aérodynamique autour du châssis, réduire la traînée et optimiser l'appui. Ces deux éléments sont en matériau composite à base de fibres naturelles telles que le chanvre et le lin, qui se substituent à la fibre de carbone traditionnelle pour réduire l'impact environnemental. Et des jantes compétition OZ 11 x 18" à 5 trous de fixation remplacent les jantes alliage d'origine.

Côté suspensions, le coupé conserve les jambes MacPherson avant et la suspension arrière multibras, mais reçoit des ressorts, des amortisseurs et des barres antiroulis de compétition. La capacité de décélération indispensable sur circuit est assurée par des freins Brembo hautes performances.

Sous le capot, le GR Supra GT4 Concept reprend le six-cylindres en ligne 3,0 litres essence à turbocompresseur double entrée, accouplé à une boîte automatique. Mais les performances sont renforcées par un boîtier électronique spécial compétition et un faisceau électrique sur mesure. Les arbres de transmission et le différentiel à glissement limité sont également de type course.

Débarrassé du superflu, l'habitacle est équipé d'un arceau intégral ultrarésistant, d'un extincteur homologué FIA et d'un siège baquet OMP. Enfin, un réservoir d'essence spécial et un système de ravitaillement rapide complètent la dotation de course.

Dans le sport automobile, le GT4 connaît une croissance parmi les plus rapides avec des courses organisées au niveau national et continental en Europe, Amérique du Nord, Asie et Océanie. Créée en 2006 et reconnue par la FIA, cette série offre un rapport qualité/prix intéressant aux pilotes amateurs et professionnels, doublé d'un éventuel tremplin vers le GT3.

En fonction de l'intérêt manifesté par la clientèle potentielle à l'égard du Supra GT4 Concept, TOYOTA GAZOO Racing décidera de son développement futur.

GR SUPRA GT4 CONCEPT

CHÂSSIS

Longueur	4 460 mm
Largeur	1 855 mm
Hauteur	1 250 mm
Poids	Non divulgué à ce stade
Structure	Carrosserie acier avec arceau intégral ultrarésistant
Diffuseur avant	Composite à base de fibres naturelles
Aileron	Composite à base de fibres naturelles
Réservoir d'essence	Spécial compétition avec système de ravitaillement rapide
Siège conducteur	Siège baquet OMP homologué FIA

MOTEUR ET BOÎTE DE VITESSES

Type	Six-cylindres en ligne, turbocompresseur à double entrée
Cylindrée	2 998 cm³
Puissance maxi	Non divulguée à ce stade
Couple maxi	Non divulgué à ce stade
Boîte de vitesses	Automatique, propulsion
Différentiel	À glissement limité, type course
Arbres de transmission	Type course

CHÂSSIS, DIRECTION ET FREINS

Suspension avant	Jambes MacPherson
Suspension arrière	Multibras
Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs, barres antiroulis	Type course
Direction	Électrohydraulique, à crémaillère
Freins	Freins Brembo course
Roues	OZ 11 x 18" à 5 trous de fixation

LA NOUVELLE COROLLA TREK

Conçue pour la vie active
et les loisirs de plein air



LA COROLLA TREK reflète le succès croissant des crossovers compacts au style baroudeur sur le segment C européen. Disponible uniquement en carrosserie Touring Sports avec motorisation hybride-électrique 1,8 ou 2,0 litres, elle s'adresse à ceux qui mènent une vie active et apprécient les loisirs de plein air. Outre une garde au sol rehaussée de 20 mm, elle ajoute aux équipements de la finition intermédiaire divers éléments stylistiques spécifiques, comme des sabots de protection avant et arrière, des jantes alliage 17" à la finition polie, des vitres arrière surteintées, des antibrouillards et des projecteurs à LED. L'habitacle est équipé d'un écran multifonction TFT 7", d'une sellerie en tissu bi-ton spécifique ainsi que d'éléments décoratifs coordonnés aspect bois.

Tout en inaugurant une collaboration appelée à s'élargir entre Toyota et Trek Bicycle, la Corolla Trek réunit deux marques qui partagent les

mêmes valeurs environnementales afin d'offrir des solutions de mobilité complémentaires. Dans le cadre de cet accord, Toyota fournira des Corolla TREK d'assistance aux équipes masculine et féminine Trek-Segafredo World Tour, à l'occasion d'épreuves cyclistes européennes.

Les ventes de la Corolla Trek débiteront en France en janvier 2020.

À PROPOS DE TREK BICYCLE

Fondée en 1976, Trek Bicycle est l'une des marques de vélos les plus populaires puisqu'elle vend environ 1,5 million d'unités par an dans le monde. Parallèlement à la fabrication de matériel de cyclisme très performant, Trek utilise le vélo pour bousculer les barrières qui empêchent les gens de mener une vie plus heureuse, plus saine et plus active.



NOUVELLE COROLLA GR SPORT

Second modèle appelé à rejoindre la gamme européenne Toyota GR Sport



DANS LA FOULÉE de la nouvelle Corolla lancée en tout début d'année – un modèle salué pour ses lignes dynamiques et son agrément de conduite –, Toyota présente la Corolla GR Sport, une variante plus sportive où l'on devine la passion de TOYOTA GAZOO Racing. Après la Yaris GR Sport dévoilée au dernier Mondial de Paris, ce second modèle viendra étoffer la gamme européenne GR Sport de Toyota.

Cette finition sera disponible sur les versions Corolla 5 portes et break Touring Sports, avec motorisation hybride-électrique 1,8 ou 2,0 litres. Par ses touches sportives originales, elle transpose au cœur du modèle l'esprit GAZOO Racing pour mieux séduire les jeunes et les amateurs de conduite.

Basée sur la finition intermédiaire ou supérieure, la GR Sport se distingue par ses éléments stylistiques, dont une calandre sombre chromée inédite ainsi qu'une jupe, des bas de caisse et un diffuseur arrière spécifiques. S'y ajoutent des jantes alliage 18" à face polie exclusives, des vitres arrière surteintées, des antibrouillards, des projecteurs à LED et une couleur de carrosserie spéciale bi-ton grise.

L'habitacle est équipé de sièges type « sport » spécifiques en mi-cuir noir, une sellerie tout cuir étant aussi disponible en option. Enfin, la planche de bord, le volant et le levier de vitesses sont agrémentés de surpiqûres noires et rouges.

La Corolla GR Sport sera commercialisée à partir de janvier 2020.





NOUVELLE TOYOTA PRIUS 2019

avec transmission intégrale
intelligente AWD-i

Fidèle à sa réputation de porte-étendard de l'innovation technologique, la nouvelle Prius est la première voiture particulière hybride de la marque à recevoir une traction intégrale. Cette transmission appelée AWD-i (pour *All-Wheel Drive-intelligent*) étant spécifiquement étudiée pour le modèle, elle ne grève que très peu son niveau remarquablement bas de consommation et d'émissions (version AWD-i non disponible en France).



LA TOYOTA PRIUS est à la fois la toute première voiture hybride-électrique commercialisée au monde et la plus vendue : voilà vingt ans qu'elle brille par ses innovations techniques et domine son marché. Depuis le lancement du premier modèle en 1997, elle a fait passer cette motorisation des coulisses du monde de l'automobile au devant de la scène, en proposant au grand public une solution de mobilité plus propre et d'une exceptionnelle sobriété.

La Prius a ouvert la voie à l'introduction d'une variante hybride sur d'autres modèles, depuis la citadine Yaris jusqu'au SUV RAV4 commercialisés en Europe. En forgeant les bases et la réussite de cette stratégie, elle a défini les références de la technologie hybride dans l'ensemble de l'industrie automobile.

Quatrième du nom, l'actuelle génération a marqué de nouveaux progrès en matière de raffinement, de plaisir de conduire et d'innovation. Et comme c'est aussi la première bâtie sur une plateforme TNGA (*Toyota New Global Architecture*), elle profite d'avantages notables en termes de qualités dynamiques,

agrément au volant, originalité stylistique et sécurité.

Aujourd'hui, la Prius 2019 pousse encore plus loin cette expérience de conduite en proposant en option une transmission intégrale électrique intelligente (non disponible en France). L'AWD-i est un système compact et léger qui s'active automatiquement pour offrir un supplément d'adhérence, notamment lors d'un départ arrêté puis, à vitesse plus élevée, dès qu'il détecte une perte de motricité – par exemple sur route mouillée, verglacée ou enneigée. Cette solution améliore la sécurité en conditions difficiles, pour la tranquillité d'esprit du conducteur.

Grâce à sa légèreté et à son fonctionnement électrique, cet équipement spécialement conçu pour la Prius n'a qu'une incidence minime sur sa consommation d'essence et ses émissions. En outre, grâce à sa compacité, il empiète très peu sur le volume du coffre.

Parallèlement, le rafraîchissement stylistique des faces avant et arrière accentue encore la pureté des lignes et leur dynamisme. Outre des motifs de jantes et des habillages intérieurs inédits, certains équipements font également leur apparition, tels un plateau de recharge par induction plus grand pour recevoir les smartphones de nouvelle génération, un système Toyota Touch plus intuitif et plus rapide, ainsi que des fonctionnalités supplémentaires sur l'affichage tête haute.

Toutes les versions de la nouvelle Prius seront équipées de série du pack Toyota Safety Sense, gage d'un haut niveau de sécurité active.

La nouvelle Prius avec AWD-i sera d'abord lancée dans certains pays d'Europe de l'Ouest – notamment Scandinavie, Allemagne, Belgique, Luxembourg, Italie, Espagne, Portugal, Suisse, Autriche, Royaume-Uni et Irlande –, avant d'être commercialisée en Europe centrale et de l'Est.

AWD-I : LA TRACTION INTÉGRALE INTELLIGENTE, UNE PREMIÈRE POUR UNE HYBRIDE-ÉLECTRIQUE TOYOTA

La transmission AWD-i vise à renforcer automatiquement l'adhérence lors d'un départ arrêté et sur les chaussées rendues glissantes par la pluie, la neige ou le verglas. C'est une assistance rassurante pour le conducteur, car elle lui garantit une meilleure maîtrise du véhicule dans les conditions délicates que l'on rencontre

fréquemment en Europe : chaussées pavées mouillées, routes de montagne ou allées en pente recouvertes de neige...

L'AWD-i repose sur un onduleur et un moteur électrique supplémentaire, indépendant et sans aimant, installés sur l'essieu arrière et alimentés par la batterie hybride. Au démarrage, le système s'engage de lui-même pour entraîner les roues arrière jusqu'à 10 km/h. Au-delà et jusqu'à 70 km/h, il intervient uniquement lorsque les capteurs détectent une perte d'adhérence, en transférant une partie du couple vers l'essieu arrière – un plus pour la sérénité et le plaisir de conduite. Ce dispositif fonctionne de manière automatisée et seulement en cas de nécessité, sans aucune action de la part du conducteur. Il est inactif en conditions normales et au freinage.

Contrairement aux transmissions intégrales mécaniques, il ne requiert pas d'arbre entre les deux essieux ni de différentiel central – un gain de poids et de place qui favorise l'efficacité énergétique de la Prius. Son installation ne réduit

que de 45 litres le volume du coffre qui reste parfaitement plat, donc pratique à utiliser.

Le moteur électrique compact et efficient développe au maximum 5,3 kW, mais délivre un couple élevé de 570 Nm avec un rapport de réduction de 10,4. Ses performances ne compromettent en rien les émissions et consommations de la Prius qui affiche 77 g/km de CO₂ (NEDC corrélé), contre 78 g/km pour la version à deux roues motrices. Dans les pays au climat particulièrement froid, une nouvelle batterie Nickel-hydrure métallique (NiMH) est prévue pour la Prius avec AWD-i.

Le groupe motopropulseur hybride-électrique de la Prius reste quant à lui inchangé : un quatre cylindres 1,8 litre à seize soupapes, double ACT et cycle Atkinson, avec calage variable de la distribution à l'admission et l'échappement (Dual VVT-i), combiné à deux moteurs électriques/générateurs compacts mais puissants. Ce moteur à essence est un parfait exemple d'efficacité avec un rendement thermique de 40 % obtenu grâce à une série





d'innovations et d'améliorations techniques, entre autres un système de recirculation des gaz d'échappement à grand volume de recyclage, l'optimisation de la combustion ainsi que des solutions de gestion de la chaleur et de réduction des frottements. La Prius 2019 utilise en outre une huile moteur de faible viscosité afin de faciliter le coulisement des pistons, au profit du rendement énergétique. Elle est par ailleurs conforme à la dernière norme antipollution Euro 6d.

Toutes les versions de la nouvelle Prius disposent d'un accélérateur plus rigide dont la structure interne a été modifiée pour offrir une meilleure réponse. De plus, le profil de la pédale a été revu pour fournir un appui confortable indépendamment du gabarit du conducteur. Et sa course a été raccourcie pour réduire l'amplitude du mouvement nécessaire pour enfoncer complètement l'accélérateur.

ÉVOLUTION DU STYLE EXTÉRIEUR

La Prius IV a inauguré un design inédit grâce à l'adoption d'une plateforme issue de l'architecture globale Toyota (TNGA), qui abaisse l'ensemble du véhicule et offre aux designers de nouvelles voies d'exploration

stylistique. De cette liberté de création est née une silhouette très affirmée à l'allure athlétique, qui a su conserver son efficacité aérodynamique.

Si la Prius 2019 conserve ces éléments identitaires, certaines modifications de détail rehaussent la pureté des lignes et leur séduction. À l'avant, des blocs optiques plus effilés contribuent à renforcer une ligne horizontale qui accentue la prestance du véhicule. Ils abritent un éclairage entièrement à LED : feux de route, de croisement, de position et de jour. De nouveaux phares antibrouillard ronds s'encastrent aux extrémités de la calandre inférieure.

Avec sa forme de ponton dont la base passe sous la calandre inférieure, le bouclier avant restylé donne l'impression de flotter en soulignant à nouveau la faible hauteur du centre de gravité. Le sommet du capot a été rehaussé pour dessiner une ligne douce et cohérente le long des flancs, ce qui lisse et dynamise la silhouette.

À l'arrière, les nouveaux combinés et les feux de jour restylés attirent là aussi le regard vers une puissante ligne horizontale qui met en valeur le centre de gravité bas. Leur disposition contraste avec la verticalité de la version précédente.

L'effet est encore accentué par un nouveau trapèze inversé intégré au hayon, autour de la plaque d'immatriculation.

Parmi les nouveautés 2019, deux superbes couleurs viennent s'ajouter à la palette des huit coloris déjà disponibles : Rouge Intense nacré (encore plus vif que le Rouge Passion précédent) et Bleu Turquoise métallisé, un élégant bleu métallisé qui remplace le Bleu Cosmique. Les autres teintes de carrosserie sont Blanc pur, Gris Atlas métallisé, Gris Aluminium métallisé, Gris Pluton métallisé, Noir métallisé et Blanc nacré.

La Prius d'entrée de gamme porte de nouvelles jantes 15" au design dynamique et à la finition contrastée noir/argent. Quant aux jantes 17" à cinq branches, elles adoptent une nouvelle finition noire et titane métallisée.

La Prius AWD-i se distingue par des vitres arrière teintées légèrement plus claires et une finition noir laqué sur les montants centraux (modèles avec conduite à gauche uniquement).

UN HABITACLE HARMONIEUX ET DE HAUTE QUALITÉ

L'intérieur de la Toyota Prius se veut un espace accueillant, calme et confortable. Dans l'esprit « high-tech mais humain », il combine futurisme et élégance de façon rationnelle et ingénieuse. En clair : si les technologies à l'œuvre sont effectivement de pointe, conducteur et passagers doivent se sentir à l'aise dans un espace aussi confortable que pratique.

L'habitacle monte en gamme à travers les habillages et une nouvelle sellerie de haute qualité. Désormais simplifiée, la console centrale participe à l'homogénéité stylistique avec sa finition noir laqué, reprise sur la platine du levier de vitesses et les inserts du volant. Par souci de commodité, les commandes de chauffage des sièges sont désormais placées sur la console centrale. Chez les modèles dépourvus de cette option, l'emplacement accueille un petit vide-poche. Le chargeur à induction pour smartphone aménagé dans la console a été agrandi (plus de précisions au chapitre suivant).

La Prius IV avait déjà étrenné des sièges avant plus confortables, plus légers et plus compacts : en épousant parfaitement la forme du corps, ils assurent un excellent soutien qui permet



de mieux supporter les longs trajets. Pour 2019, la finition de milieu de gamme propose une nouvelle sellerie tissu à motifs en relief, disponible en noir ou gris agrémenté de touches noires. Et pour faciliter le rangement, des aumônières à fermeture équipent maintenant le dos des sièges avant.

Côté conducteur, un nouveau module de commande d'affichage tête-haute (selon les versions) et de gestion automatique des feux de route fait son apparition au tableau de bord. Grâce à une nouvelle séparation entre les deux boutons, le conducteur peut facilement activer le bon système sans quitter la route des yeux. De plus, il ne risque plus d'appuyer par mégarde sur l'un d'eux en montant ou en descendant de la voiture. Les boutons des vitres électriques et de réglage des rétroviseurs ont aussi été revus pour un meilleur confort d'utilisation – autant d'évolutions qui prouvent le souci du détail de Toyota.





DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

La Prius a toujours été l'un des fleurons technologiques de Toyota, en inaugurant des équipements de pointe qui sont ensuite devenus des valeurs sûres et se sont généralisés au reste de la gamme. Cette version 2019 présente donc des évolutions conformes aux exigences des automobilistes : des systèmes de communication et d'accès à l'information toujours plus rapides et intelligents.

Ainsi, l'écran tactile 7" du système multimédia Toyota Touch réagit à présent aux mêmes commandes que les écrans de smartphones : il suffit d'écarter les doigts (zoom avant) ou d'effectuer un geste de pincement (zoom arrière) pour modifier l'échelle de la carte. Cette dernière peut être déplacée par effleurement, un geste qui permet aussi de faire défiler le contenu d'une liste.

Plus intuitif et plus réactif, le système dispose en outre de la reconnaissance vocale – pratique pour gérer les principales fonctionnalités sans lâcher le volant. La restitution sonore gagne aussi en qualité grâce à un nouvel amplificateur



plus puissant et à la technologie Clari-Fi, qui optimise la qualité sonore des fichiers musicaux compressés.

Pour rester en phase avec l'évolution de la téléphonie mobile, le chargeur à induction Qi de la console centrale a été agrandi pour accueillir des téléphones jusqu'à environ 160 mm x 87 mm, donc les smartphones de dernière génération (Samsung Galaxy, Apple iPhone 8, Xr et Xs...). Sur les Prius qui n'en sont pas équipées, un tapis en caoutchouc antidérapant occupe l'emplacement du plateau.

L'affichage tête-haute disponible sur les finitions haut de gamme est un facteur important de sécurité, puisqu'il permet au conducteur de visualiser des informations essentielles sans quitter la route des yeux. Cet affichage reprend désormais les changements de direction et autres instructions du navigateur, qu'il projette à la base du pare-brise sous forme de graphismes clairs et précis.

La finition d'entrée de gamme Dynamic est gratifiée de multiples équipements de série :

nouvelles jantes 15" ; système multimédia Toyota Touch ; nouvelle sellerie tissu de belle qualité ; phares bi-LED avec allumage automatique, gestion automatique des feux de route, extinction différée et antibrouillards encastrés ; climatisation automatique bi-zone et caméra de recul. Livré de série, le pack Toyota Safety Sense comprend le Système de sécurité précollision PCS avec détection des piétons, le Régulateur de vitesse adaptatif ACC, l'Alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la file LDA, la Gestion automatique des feux de route AHB et la Lecture des panneaux de signalisation RSA.

La version de milieu de gamme Dynamic Pack Premium reçoit quant à elle de nouvelles jantes 17" de couleur noire et gris foncé (aspect titane), l'affichage tête-haute avec directions de navigation, des sièges avant chauffants, le Moniteur d'angle mort BSM avec Avertisseur de circulation arrière RCTA, un volant gainé de cuir et une garniture moussée en partie haute des contre-portes.



NOUVELLES AYGO

x-style et x-cite

Dans la gamme Toyota AYGO, deux éditions spéciales sont présentées en première mondiale au Salon international de l'automobile de Genève 2019 : la x-style et la x-cite (x-trend 2 et x-cite 2 en France).



AVEC SA FACE AVANT caractéristique et ses nombreuses options de personnalisation, l'AYGO de seconde génération s'adresse à une clientèle soucieuse du style plutôt qu'à des acheteurs uniquement motivés par des critères rationnels.

L'an dernier, le modèle s'est classé parmi les meilleures ventes des petites citadines en Europe avec plus de 91 700 unités vendues et 7,4 % du segment A, ainsi qu'en France avec respectivement plus de 10 000 ventes et 7,1 %.

À l'occasion du restylage de 2018, les designers et ingénieurs ne se sont pas contentés d'accentuer son image jeune et originale : ils ont amélioré le rendement moteur, les performances de la voiture et ses qualités dynamiques pour la rendre encore plus fun à conduire.

DESIGN

Signature emblématique, le X frontal a évolué pour passer d'un graphisme bidimensionnel à un

élément architectural en trois dimensions.

Élément essentiel de la proue, les blocs optiques *Keen Look* dotés de feux de jour intensifient encore le regard volontaire de l'AYGO. En encadrant la calandre, le bouclier souligne l'allure bien campée de la citadine et la maniabilité inhérente à sa compacité. Sous les phares, l'habillage accentue encore le X identitaire et l'impression de largeur.

À l'arrière, les feux de jour à LED ajoutent un raffinement stylistique et, là encore, permettent d'identifier le modèle au premier coup d'œil. Cette signature lumineuse crée la perception d'un habitacle compact au-dessus d'un bouclier élargi qui souligne lui aussi la largeur et la stabilité.

À bord, l'atmosphère monte en gamme grâce aux habillages et aux couleurs spécifiques, dont l'esthétique est mise en valeur par la teinte des aérateurs latéraux.





ÉDITIONS SPÉCIALES X-STYLE ET X-CITE

x-style (x-trend 2 en France) et x-cite (x-cite 2 en France) sont les deux nouveaux ajouts d'une série d'éditions spéciales AYGO. Dans le flot de la circulation, elles permettent à l'automobiliste de se singulariser par une combinaison très étudiée de couleurs extérieures et intérieures.

L'AYGO x-style arbore une carrosserie blanche coiffée d'un grand toit décapotable en toile Orange Twist à commande électrique, doté d'une large baie de 785 mm x 730 mm (toit ouvrant non disponible en France). L'ensemble est rehaussé de touches de couleur orange foncé à l'avant, l'arrière, sur les flancs et les coques de rétroviseur. S'y ajoutent des feux de brouillard, des vitres arrière surteintées et des jantes alliage 15" à dix branches et finition polie noire, agrémentées d'un centre de roue cerclé d'orange.

L'habitacle bénéficie d'une finition noir laqué sur la console centrale et l'insert de planche de bord, ainsi que d'aérateurs latéraux et d'une platine orange à la base du levier de vitesses. Outre une sellerie mi-cuir, il reçoit aussi des tapis de sol à liseré orange.

De son côté, la version AYGO x-cite opte pour une finition bicolore orange vif et toit noir, complétée d'un spoiler avant orange vif et de coques de rétroviseur noires. Des feux antibrouillards, des vitres arrière surteintées et

des jantes alliage 15" noir brillant à dix branches parachèvent le traitement extérieur.

La console centrale et l'insert de planche de bord reçoivent une finition noir brillant, le levier de vitesses une platine chromée et les aérateurs latéraux sont de couleur orange. Là encore, les tapis de sol sont bordés d'orange tandis que la sellerie est en tissu.

Les deux AYGO x-style et x-cite offrent un excellent rapport qualité/prix avec une généreuse dotation de série comprenant la climatisation, les commandes audio au volant, le siège conducteur réglable en hauteur et un limiteur de vitesse sur les versions à boîte manuelle.

Le système multimédia à écran tactile 7" est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto via la connectivité du smartphone¹, et il s'accompagne d'origine d'une caméra de recul.

La radio numérique DAB est disponible en option (non disponible en France), de même que l'accès/démarrage sans clé et le pack Toyota Safety Sense.

TOYOTA SAFETY SENSE

Le pack Toyota Safety Sense est un ensemble de dispositifs de sécurité active destinés à éviter ou atténuer les collisions dans les conditions de circulation les plus variées.

À des vitesses comprises entre 10 et 80 km/h environ, le système de sécurité précollision (PCS,

Pre-Collision System) détecte les véhicules vers l'avant et réduit le risque de les percuter par l'arrière. En cas de probabilité de collision, il incite le conducteur à freiner en déclenchant une alerte sonore et visuelle.

Parallèlement, le PCS amorce le circuit de freinage pour renforcer la pression exercée par le conducteur sur la pédale de frein. Faute de réaction, un freinage d'urgence automatique peut réduire la vitesse d'environ 30 km/h² voire arrêter la voiture afin d'éviter l'accident ou d'en atténuer les conséquences.

L'Alerte de franchissement de ligne (LDA, *Lane Departure Alert*) surveille les marquages au sol pour prévenir les accidents et les collisions frontales provoqués par une sortie de voie involontaire. Si la voiture commence à dévier de sa file sans déclenchement des clignotants, la LDA avertit le conducteur par une alerte sonore et visuelle.

MOTORISATION

L'AYGO est emmenée par le trois-cylindres Dual VVT-i de 998 cm³ à douze soupapes et double

arbre à cames en tête. Ce moteur offre un bon équilibre entre puissance et consommation, tout en renforçant le couple à bas régime.

Il développe 72 ch (53 kW) à 6 000 tr/min et un couple de 93 Nm à 4 400 tr/min, pour une accélération de 0 à 100 km/h en 13,8 secondes et une vitesse maximale de 160 km/h.

Les éditions spéciales se déclinent en versions normale et Eco. Cette dernière profite d'une 4^e et d'une 5^e vitesses rallongées, du système Stop & Start et d'améliorations aérodynamiques (version Eco non disponible en France).

Sur la version normale, la consommation s'établit à 4,1 l/100 km et les émissions de CO₂ à 93 g/km seulement. Quant à la version Eco (non disponible en France), ses chiffres sont encore plus bas : 3,8 l/100 km et 86 g/km de CO₂³.

Enfin, lorsqu'elle est équipée de la boîte manuelle robotisée x-shift, l'AYGO consomme 4,2 l/100 km et n'émet que 95 g/km de CO₂.



¹ Connectivité avec le smartphone assurée par Pioneer

² Résultats obtenus lors d'essais effectués avec un véhicule roulant à 30 km/h et un véhicule à l'arrêt. Le fonctionnement du système dépend des conditions de circulation (état de la route et météo notamment) et de l'état du véhicule.

³ Selon le règlement d'exécution CE 2017/1231 modifiant le règlement CE 2017/1153

BANQUE D'IMAGES



Retrouvez toutes nos images de Genève 2019
sur <http://media.toyota.fr>





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



bit.ly/2CpQK1

