

PARIGI 2016

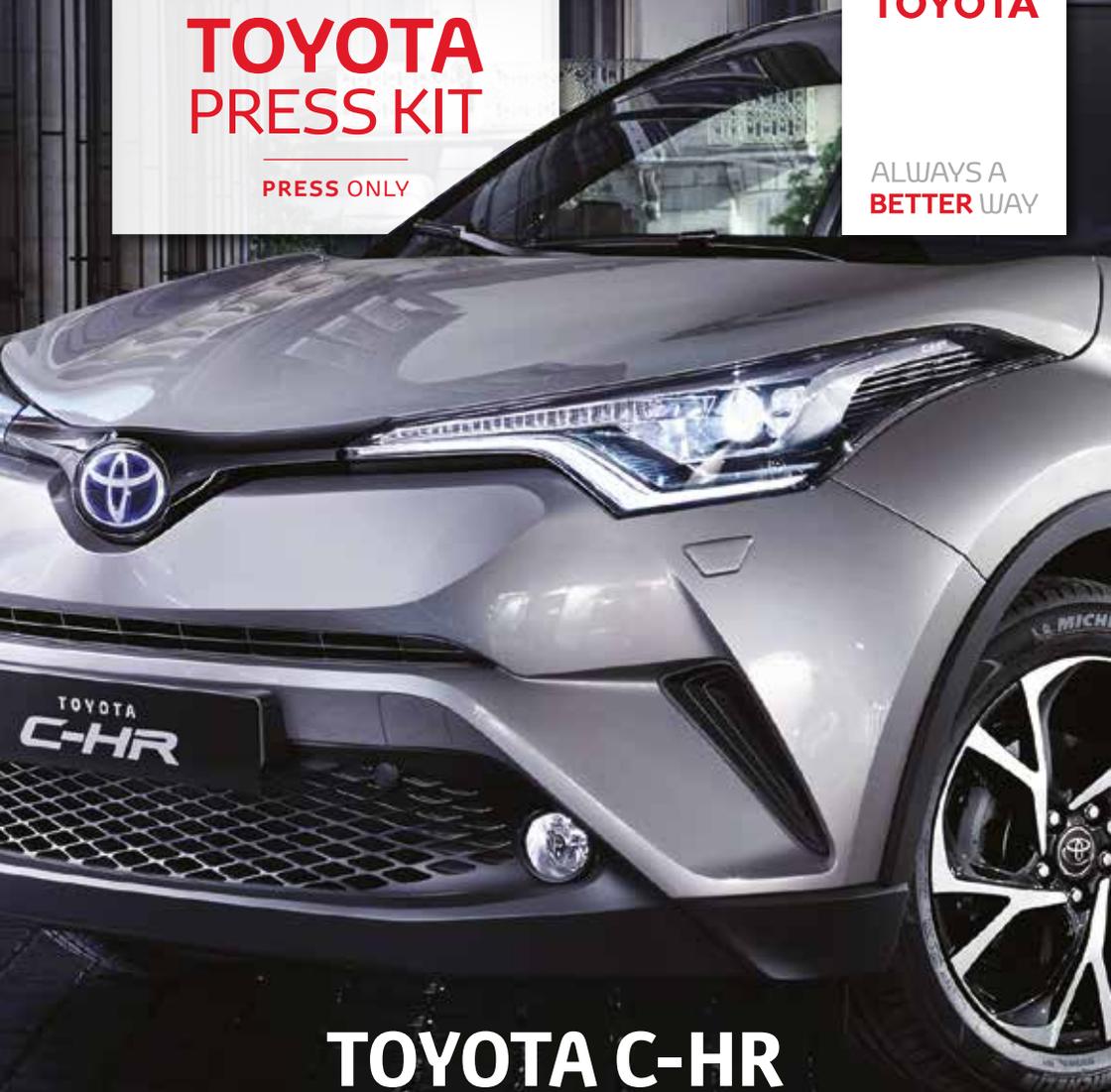
TOYOTA PRESS KIT

PRESS ONLY



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



TOYOTA C-HR

Un prodotto innovativo e di rottura
nel segmento dei Crossover

PRIUS PLUG-IN HYBRID

Il nuovo punto di riferimento in termini di efficienza e consumi

TOYOTA GAZOO RACING

Migliorare spingendosi oltre, sempre



INDICE

SALONE DI PARIGI 2016

4 TOYOTA GAZOO RACING **Migliorare spingendosi oltre, sempre**

“TOYOTA GAZOO Racing” incarna l’impegno Toyota di realizzare vetture sempre migliori attraverso gli sport motoristici. “Ciò che impariamo spingendo al massimo le nostre vetture da corsa, cerchiamo di trasformarlo in benefici per i nostri modelli di serie.”

10 TOYOTA C-HR **Un prodotto innovativo e di rottura nel segmento dei Crossover**

Realizzato per distinguersi tanto nella gamma Toyota quanto nel segmento in cui andrà ad inserirsi, il nuovo C-HR, o Coupé High-Rider, è il risultato, ancora più evidente, della grande determinazione del Presidente Akio Toyoda di voler coniugare libertà nel design e creatività ingegneristica, il tutto per offrire prodotti esteticamente dirimpenti con un’esperienza di guida rinnovata e senza eguali.

18 PRIUS PLUG-IN HYBRID **Il nuovo punto di riferimento in termini di efficienza e consumi**

La Prius Plug-in, nata sui punti di forza della Prius IV (sistema Full Hybrid, piattaforma TNGA, modalità elettrica estesa e numerosi spunti tecnologici), è pronta per il debutto europeo in occasione del Salone di Parigi 2016.

24 NUOVA TOYOTA GT86 MY 2017 **Nata per il divertimento**

La GT86 è l’incarnazione della passione Toyota per la realizzazione di vetture il cui divertimento alla guida è più che assicurato. Una sportiva a trazione posteriore agile e leggera, con un profilo da coupé ispirato alla tradizione motoristica di Toyota che ha già raccolto grandi consensi.

28 TOYOTA FCV PLUS **Un passo avanti nella mobilità sostenibile**

Le celle a combustibile sono da molti considerate come la soluzione più ecologica per il settore Automotive. Quando le vetture equipaggiate con celle a combustibile finalmente occuperanno un posto di rilievo nelle nostre comunità dovremo però iniziare a considerarle anche come fonti energetiche, proponendole come Energy-car piuttosto che come Eco-car.

30 BANCA IMMAGINI

Toyota Motor Europe si riserva il diritto di modificare qualsiasi dettaglio delle specifiche e degli equipaggiamenti senza preavviso. Tali specifiche ed equipaggiamenti possono essere soggetti a modifiche a seconda delle necessità e delle esigenze dei singoli paesi. E’ possibile fare riferimento al dipartimento PR del proprio paese per ulteriori dettagli. Le immagini delle vetture e le relative specifiche possono variare a seconda dei modelli e delle aree geografiche. I colori delle vetture possono differire leggermente da quelli rappresentati su questa pubblicazione.

TOYOTA GAZOO RACING

Migliorare spingendosi oltre,
sempre.

“TOYOTA GAZOO Racing” incarna l’impegno Toyota di realizzare vetture sempre migliori attraverso gli sport motoristici. “Ciò che impariamo spingendo al massimo le nostre vetture da corsa cerchiamo di trasformarlo in benefici per i nostri modelli di serie.”

NEL CORSO DEGLI ANNI Toyota ha preso parte a numerose forme di sport motoristici, tra cui la Formula 1, il Campionato Mondiale FIA Endurance (WEC) e la 24 Ore del Nürburgring. Queste partecipazioni sono state portate avanti da realtà differenti all’interno del gruppo Toyota come “Toyota Racing”, “Lexus Racing” e “GAZOO Racing”.

Il team “GAZOO Racing”, ha fatto il suo esordio nel 2007 alla 24 Ore del Nürburgring con due Toyota Altezza di seconda mano. Il team era supportato da un gruppo di meccanici composto da dipendenti del brand uniti dalla stessa convinzione, e cioè che “le strade fanno gli uomini, e gli uomini fanno le vetture.”

Un credo che ricalca il pensiero espresso da Kiichiro Toyoda, il fondatore del brand, che già nel 1952 si esprimeva così: “Gli sport motoristici non sono soltanto intrattenimento. Sono anche di fondamentale importanza per il settore Automotive nel suo insieme. Proprio come gli atleti mettono alla prova le loro capacità nelle gare delle Olimpiadi, i costruttori di automobili sfruttano le corse per testare la performance di una vettura e trasferirne i punti di forza sui modelli da produrre in serie.”

Per questo nell’aprile dl 2015 Toyota ha deciso di riunire le diverse attività motorsport

all’interno di un’entità unica, il team “TOYOTA GAZOO Racing”, impegnato negli sport motoristici con l’obiettivo di trasferire sulle vetture di serie le competenze acquisite.

La tecnologia Toyota è cresciuta esponenzialmente grazie a questi sport: tra la prima partecipazione al Campionato Mondiale FIA Endurance (WEC) nel 2012 e la vittoria dello stesso nel 2014, le competenze relative ai motori montati sulle TS030 e TS040 HYBRID LMP1 sono aumentate per poi essere trasferite sui modelli di serie, come ad esempio la maggiore compattezza dei componenti oppure i nuovi sistemi di raffreddamento.

La partecipazione agli sport motoristici ha consentito a Toyota di ampliare le conoscenze al di fuori della sua ‘comfort zone’, cogliendo l’opportunità di migliorarsi sotto molteplici punti di vista, incluso quello delle risorse umane.

Grazie a queste attività Toyota è riuscita a trasmettere la sua carica emotiva ai clienti ed appassionati che condividono con il brand questa meravigliosa passione.

Tornando a competere nel Campionato Mondiale Rally 2017 il TOYOTA GAZOO Racing ha identificato un ulteriore banco di prova per testare le potenzialità delle sue vetture con lo scopo di continuare a migliorarsi.

ATTIVITÀ TOYOTA GAZOO RACING IN EUROPA

Campionato Mondiale FIA Endurance (WEC)

Il Campionato Mondiale FIA Endurance prevede gare della durata di 6 o più ore in diverse località di Europa, Stati Uniti ed Asia. Il circuito più prestigioso è quello di Le Mans dove si svolge la famosa 24 Ore, parte del premio motoristico virtuale conosciuto come Tripla Corona.

TOYOTA ha partecipato alla gara di Le Mans diciotto volte dal 1985 ad oggi, sfiorando la vittoria nell'edizione 2016. Una delle TS050 HYBRID LMP1 in gara ha dominato la gara prima di piegarsi alla sfortuna a pochi chilometri dal traguardo, consolandosi però con la seconda macchina che ha chiuso la gara in seconda posizione.

Le Mans richiede velocità ed affidabilità, per questo il team TOYOTA GAZOO Racing lavora strenuamente per affinare il sistema ibrido realizzando tecnologie sempre più sofisticate. Il sistema è stato interamente sviluppato dalla Toyota con la partecipazione diretta dei suoi dipendenti, alcuni dei quali presenti personalmente nei box. Il team è assolutamente eterogeneo, diverse età e differenti livelli di esperienza, ma l'obiettivo è comune: realizzare vetture sempre migliori.

24 Ore del Nürburgring

Ogni anno scuderie supportate dai costruttori oppure team privati provenienti da tutto il mondo affrontano la sfida della "gara più impegnativa di tutte" sul circuito del Nürburgring. Quest'anno TOYOTA GAZOO Racing ha partecipato all'evento per la decima volta con una Lexus RC, una Lexus RC F e una Toyota C-HR Racing.

Con 158 vetture partecipanti, la Toyota C-HR Racing ha tagliato il traguardo in 84ma posizione, al terzo posto nella sua categoria. La Lexus RC ha dovuto invece abbandonare la gara a causa di problemi alla trasmissione, mentre la Lexus RC F ha terminato la corsa in 24ma posizione e come prima della sua categoria.

La 24 Ore del Nürburgring è una gara importante per Toyota, che coinvolge attivamente i suoi meccanici, ingegneri e test driver provenienti da diversi reparti aziendali per incrementarne l'esperienza e le competenze.

Partecipare a questo evento ha per Toyota lo stesso significato di dieci anni fa: affrontare le sfide motoristiche più impegnative per integrare le esperienze acquisite e "realizzare vetture sempre migliori".

Campionato Mondiale FIA Rally (WRC)

Dall'asfalto agli sterrati più impegnativi, il Campionato Mondiale Rally rappresenta un'affascinante rincorsa al titolo su qualsiasi tipo di strada, in ogni angolo del mondo. I piloti sono tenuti a riconoscere e giudicare le condizioni dei singoli tracciati a bordo di macchine lanciate a tutto gas verso il traguardo.

Costruire macchine da rally competitive va ben oltre la mera teoria: si tratta di modellare un veicolo da spingere al limite su qualsiasi tipo di superficie facendo leva su competenze ed esperienze ben consolidate. È in base a questo principio che TOYOTA GAZOO Racing ha deciso di partecipare al Campionato Mondiale Rally 2017.

Con Tommi Mäkinen a capo del progetto la Yaris WRC è ormai pronta per il debutto. Il team è composto da professionisti altamente specializzati e appassionati di rally. Questo il commento di Tommi: "Credere in un progetto, divertirci e remare tutti nella stessa direzione. Credo che questo sia l'ingrediente segreto per un team vincente. Vogliamo dimostrare al mondo cosa significa lavorare seguendo lo spirito 'I love cars!' di Toyota."

Intervista con **Koei Saga**,
Chief Officer e Direttore
Tecnico del team
TOYOTA GAZOO Racing,
e con **Shigeki Tomoyama**,
Deputy Chief Officer
e Direttore Marketing.

Quali sono gli obiettivi di TOYOTA GAZOO Racing?

Mr Saga: Le nostre motivazioni sono semplici, riconducibili al chiaro motivo per cui partecipiamo agli sport motoristici.

Kiichiro Toyoda, il nostro fondatore e l'uomo che ha reso possibile tutto questo, ci ha lasciato in eredità un messaggio nel quale dichiarava che "gli sport motoristici sono basilari per l'evoluzione del mercato". Una volta compreso il significato di queste parole diventa chiaro quanto il concetto di Motorsport sia importante e imprescindibile, e non un qualcosa a cui affidarsi quando il momento sembra propizio e da abbandonare nelle situazioni difficili.

È per questo che lo scorso anno abbiamo deciso di definire una volta per tutte il nostro ruolo e



“ANCORA UNA VOLTA STIAMO CONSIDERANDO IL MOTORSPORT COME UN’ATTIVITÀ FONDAMENTALE PER SVILUPPARE LE NOSTRE TECNOLOGIE, FORMARE LE PERSONE E COINVOLGERE TUTTI GLI APPASSIONATI TOYOTA CHE CI SEGUONO NEL MONDO”.

Koei Saga, Chief Officer e Technical Director di TOYOTA GAZOO Racing

di riunire tutte le nostre attività motoristiche sotto un'unica bandiera. Abbiamo creato inoltre la “Toyota GAZOO Racing Factory”, un'entità collaterale dedicata ad unire le attività di marketing, sviluppo e supporto tecnico, tutte funzioni che in precedenza venivano svolte separatamente. Abbiamo quindi riportato gli sport motoristici al centro del nostro progetto, sviluppando tecnologie sempre più innovative per avvicinare sempre più appassionati ai nostri principi fondamentali.

Quanto è stata importante l'esperienza alla 24 Ore del Nürburgring per la nascita di TOYOTA GAZOO Racing?

Mr Tomoyama: La 24 Ore del Nürburgring è

stata per noi il punto di partenza. Nel 2007 abbiamo corso la nostra prima gara sotto l'egida GAZOO Racing, e posso assicurarvi che non è stato per nulla facile dal momento che il team era pressoché sconosciuto in Europa e il suo budget estremamente limitato. Abbiamo iniziato l'avventura con due Altezza (la versione giapponese della Lexus IS) di seconda mano. Abbiamo ricevuto adesioni di moltissimi volontari e i componenti della macchina sono stati adattati dal nostro staff. I nostri dipendenti rappresentavano anche la metà della squadra di piloti, tra cui figurava anche il nostro Presidente Akio Toyoda, che ancora oggi continua a farci sentire il suo appoggio.



**“STIAMO ACQUISENDO SEMPRE MAGGIOR KNOW HOW
UTILE A PRODURRE VETTURE ESTEMAMENTE DIVERTENTI
DA GUIDARE MA, ALLO STESSO TEMPO, SICURE”.**

**Shigeki Tomoyama, Deputy Chief Officer e Marketing Director
di TOYOTA GAZOO Racing**



Da allora abbiamo avuto fiducia nelle competenze di ingegneri e meccanici giovani e promettenti provenienti da diversi reparti di ricerca e sviluppo e li abbiamo inseriti nel nostro team per preparare la 24 Ore del Nürburgring. Alla fine dell'anno i ragazzi sono tornati ai loro reparti con il nuovo bagaglio di esperienza raccolto nella fase di preparazione della gara e durante il suo svolgimento, esperienze che sono in seguito state trasmesse ai colleghi con lo scopo di migliorare i progetti a cui stavano lavorando.

Può spiegare cosa intende dire quando parla di 'migliorare i progetti'?

Mr Saga: Personalmente credo che qui in Toyota fossimo già capaci di realizzare buone macchine, ma il nostro obiettivo era quello di migliorarci continuamente: migliorare le tecnologie, la funzionalità, la semplicità di utilizzo, il piacere di guida e i livelli di sicurezza. Allo stesso tempo ci siamo posti dei paletti molto rigidi per quanto riguarda la salvaguardia dell'ambiente.

Per esempio siamo stati i primi a scendere in pista con i nostri sistemi ibridi, sistemi che però devono assicurare anche un'esperienza di guida sportiva. È il sogno della mia vita: vedere in strada vetture ibride capaci di assicurare comfort e performance allo stesso tempo.

Sappiamo che ricoprite anche altri ruoli all'interno della Toyota Motor Corporation.

Mr. Saga è il Presidente della Powertrain Company e lei Mr. Tomoyama Presidente della Connected Company. In che modo questi incarichi influenzano il vostro lavoro negli sport motoristici?

Mr Saga: In passato mi occupavo della progettazione di motori, l'ultimo dei quali è stato il Century V12. Credo fermamente che le nostre attività nel circuito WEC siano di grande aiuto per il nostro brand. La WEC vuole macchine ibride, e noi siamo il leader di questo mercato. Il coinvolgimento reciproco è evidente. Quando pensiamo al futuro sappiamo di doverci migliorare, e quale piattaforma migliore del WEC per costruire auto migliori?

Mr Tomoyama: Le vetture da corsa sono connesse grazie ad avanzatissimi sistemi telematici, ma l'informatica, l'Internet degli



IL SIGNIFICATO DI GAZOO

Il termine "GAZOO" si riferisce alla parola "Garage" (officina), e cioè un luogo in cui le persone collaborano per mettere a punto qualsiasi dettaglio con lo scopo di realizzare vetture e servizi sempre migliori. In questo senso il nome incarna lo spirito del team TOYOTA GAZOO Racing.

Ma l'origine del nome è da ricercare nel tempo, per la precisione 20 anni fa quando nasceva GAZOO.com, un sito web che raccoglieva le immagini dei modelli in vendita nei diversi concessionari. Il nome deriva dalla parola giapponese "gazō", che significa 'immagine' o 'fotografia'. Per quanto l'utilizzo di immagini nei siti internet sia oggi una pratica estremamente diffusa, nella metà degli anni '90 si trattava di una rivoluzione per il settore Automotive giapponese, visto lo stato embrionale della rete web. GAZOO.com offriva ai consumatori un'ampia scelta di prodotti, consentendo loro di trovare i migliori modelli ai migliori prezzi, una filosofia alla base dell'impegno Toyota di realizzare vetture sempre migliori.

Oggetti (IoT) e la connettività, sono tecnologie importantissime da implementare sui nostri prossimi modelli.

Le automobili devono essere sicure e intuitive, in particolare se pensiamo alle popolazioni più anziane. Questo non significa che la tecnologia debba portare alla produzione di vetture noiose. "Fun to Drive" è ciò che promettiamo ai nostri clienti, e l'obiettivo è di mettere a disposizione la tecnologia per assicurare il massimo piacere di guida in totale sicurezza. Da questo punto di vista la nostra esperienza negli sport motoristici può esserci di grande aiuto.

Qual è la vostra idea di successo?

Mr Saga: Abbiamo definito una serie di obiettivi a breve termine, come conquistare la 24 Ore di Le Mans e tornare a trionfare nel Campionato Mondiale Rally. Ma altrettanto importante è infondere lo spirito GAZOO in tutto ciò che facciamo, procedendo lentamente ma inesorabilmente, successo dopo successo, perché le possibilità di migliorarsi sono infinite.



TOYOTA C-HR

Un prodotto innovativo e di rottura nel segmento dei Crossover.

Realizzato per distinguersi tanto nella gamma Toyota quanto nel segmento in cui andrà ad inserirsi, il nuovo C-HR, o Coupé High-Rider, è il risultato, ancora più evidente, della grande determinazione del Presidente Akio Toyoda di voler coniugare libertà nel design e creatività ingegneristica, il tutto per offrire prodotti esteticamente dirompenti con un'esperienza di guida rinnovata e senza eguali.



C-HR resta assolutamente fedele alle caratteristiche del prototipo originale che ha suscitato l'interesse degli addetti ai lavori in occasione del Salone di Parigi 2014 e Francoforte 2015. Linee decise che testimoniano la dedizione dei designer alla creazione di uno stile esclusivo e all'apertura di una nuova frontiera all'interno del segmento.

Con il nuovo C-HR, Toyota si rivolge ad un target di clienti ben definito: clienti guidati dalle emozioni, desiderosi di diventare pionieri di nuovi prodotti ed esperienze. Stile e qualità rappresentano elementi fondamentali durante la scelta di un prodotto e la loro auto è un'estensione della propria personalità.

È da questi clienti che Hiroyuki Koba, Chief Engineer del progetto, ha tratto l'ispirazione che ha portato a delineare le diverse caratteristiche della vettura, il suo stile e gli eccezionali livelli di qualità.

Il carattere unico del nuovo C-HR esprime anche la straordinaria flessibilità dell'architettura TNGA (Toyota New Global Architecture), che ha offerto agli ingegneri la possibilità di sviluppare al meglio il design, la trasmissione e la dinamica di guida della nuova vettura, portando una ventata di aria fresca in un segmento che soffre sempre più il problema della generalizzazione dei prodotti.

La fase di pre-vendita inizierà in Europa nel mese di settembre e le prime consegne avranno luogo prima della fine dell'anno. Posizionato tra Auris Touring Sports e RAV4, C-HR punta a raggiungere le 100.000 unità annue.

IL NUOVO VOLTO DEL SEGMENTO CROSSOVER

Il nuovo C-HR esprime un nuovo concetto di dinamismo mai visto prima nel mercato dei crossover; un design in grado di coniugare un corpo vettura nel quale le linee superiori da coupé si integrano perfettamente con quelle inferiori tipiche di un SUV.

Lungo 4.360 mm, largo 1.795 mm, alto 1.555 mm (nelle varianti Hybrid) e con un passo di 2.640 mm, il C-HR mantiene stretta assonanza con le linee del prototipo originale svelato in anteprima al Salone di Parigi 2014, che ha suscitato l'interesse della stampa e di moltissimi visitatori.

In linea con il concetto di 'Sensual Speed-Cross', con forme stilistiche che ricordano un

diamante unite ad archi passaruota che ne aumentano l'imponenza su strada, la vettura possiede un aspetto dirompente che coniuga una parte inferiore alta e possente, con la silhouette slanciata tipica di una coupé.

La superficie sfaccettata del nuovo C-HR richiama appunto gli intagli di una pietra preziosa, pur essendo caratterizzata da linee fluide ed eleganti che creano il giusto bilanciamento tra carattere e sensualità.

Il frontale rappresenta la più recente evoluzione dei linguaggi Under Priority e Keen Look di Toyota. La sottile griglia superiore collega il logo Toyota con i gruppi ottici, il cui design aggressivo ricorda la forma di due ali tese ad avvolgere gli angoli del frontale.

L'estensione dei pannelli sottoporta verso le estremità della vettura, assieme alla sinuosa linea di cintura, aiutano ad enfatizzare l'aspetto rialzato e possente della scocca.

Il carattere da coupé è sottolineato dalla forma delle maniglie posteriori, nascoste nelle linee del montante, e dalla linea del tetto che va ad unirsi allo spoiler posteriore.

Al posteriore l'abitacolo si chiude progressivamente dando forma al portellone con cerniera superiore, che offre un comodo accesso al vano di carico in grado di alloggiare bagagli per 5 persone. Tale linea contrasta con la forma pronunciata degli archi passaruota, che donano alla vettura grande imponenza su strada.





“C-HR È UN MODELLO CHE CONSENTE AL BRAND DI ENTRARE DI DIRITTO, E IN GRANDE STILE, NEL SEGMENTO DEI CROSSOVER COMPATTI. IL PIONIERE DI UNA NUOVA DIREZIONE STILISTICA SVILUPPATO PER TRACCIARE NUOVE FRONTIERE NEL SEGMENTO. PER QUESTO ABBIAMO DECISO DI RENDERLO UNICO E DONARGLI UNA FORTE PERSONALITÀ ED ORIGINALITÀ.”

Kazuhiko Isawa, Chief Designer C-HR

| PERFORMANCE | 1.2T | | HYBRID | |
|--|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Cilindrata (cm ³) | 1,197 | | 1798 | |
| Potenza max. (CV/kw) | 116/85 @ 5200 a 5600 | | 122/90 @ 5200 | |
| Coppia max. (Nm @ rpm) | 185 @ 1500 a 4000 | | 142 @ 3600 | |
| Cambio | Manuale 6 marce (traz. Anteriore) | CVT (traz. Anteriore) | CVT (traz. Integrale) | CVT (traz. Anteriore) |
| Consumi ciclo combinato (l/100 km) | 5,5 a 5,9 | 5,8 | 6,2 | 3,6 a 3,9 |
| Emissioni CO ₂ (ciclo combinato g/km) | 125 a 136 | 134 a 135 | 143 a 144 | 82 a 90 |



1.2T HYBRID

TELAIO

Sospensioni

| | |
|------------|--|
| Anteriore | MacPherson con barra stabilizzatrice |
| Posteriore | Multilink con braccio longitudinale, molla elicoidale e stabilizzatore |

| | |
|-----------------|--|
| Steering | Pignone e cremagliera, Servosterzo elettrico |
|-----------------|--|

| | |
|----------------------|----------|
| Rapporto complessivo | 13.6 : 1 |
|----------------------|----------|

| | |
|------------------------------|------|
| Giri da un estremo all'altro | 2,76 |
|------------------------------|------|

| | |
|-------------------------------|------|
| Raggio minimo di sterzata (m) | 10,4 |
|-------------------------------|------|

FRENI

| | |
|----------------|--------------------------|
| Anteriori (mm) | Dischi ventilati (298.5) |
|----------------|--------------------------|

| | |
|-----------------|---------------------|
| Posteriori (mm) | Dischi solidi (281) |
|-----------------|---------------------|

| | |
|------------------------|-----------|
| Freno di stazionamento | Elettrico |
|------------------------|-----------|

DIMENSIONI ESTERNE (MM)

| | |
|-----------|------|
| Lunghezza | 4360 |
|-----------|------|

| | |
|-----------|------|
| Larghezza | 1795 |
|-----------|------|

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Altezza complessiva 1.2T/Hybrid | 1565/1555 |
|---------------------------------|-----------|

| | |
|-------|------|
| Passo | 2640 |
|-------|------|

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Carreggiata anteriore (16"-17"/18") | 1550/1540 |
|-------------------------------------|-----------|

| | |
|------------------------|-----------|
| Carreggiata posteriore | 1550/1540 |
|------------------------|-----------|

BAGAGLIAIO

| | |
|-----------------------------|-----|
| Capacità (dm ³) | 377 |
|-----------------------------|-----|





I gruppi ottici posteriori spiccano alle estremità della scocca e possono essere dotati di tecnologia LED offrendo una caratterizzazione ancor più decisa.

INTERNI ELEGANTI E QUALITÀ ELEVATA

Il design degli interni è basato sul concetto 'Sensual Tech', identificato come incontro tra emozionalità e funzionalità high-tech.

L'atmosfera calda e accogliente dell'abitacolo è assicurata dal rivestimento stratificato e privo di giunzioni, che raccoglie il pannello strumenti e prosegue sul rivestimento delle portiere; il contrasto tra superfici morbide e linee definite, impreziosiscono l'abitacolo aggiungendo stile ed esclusività.

La zona dedicata al guidatore è particolarmente curata, tutti i comandi, intuitivi ed accessibili, sono rivolti verso il guidatore. Il display touch-screen da 8" è dotato della nuova interfaccia HMI e della nuova piattaforma di navigazione 2016.

Pur avvicinando i controlli al lato guida, il design asimmetrico della consolle centrale consente comunque un comodo accesso alle funzioni principali anche dal lato del passeggero.

Il touch-screen, collocato in posizione indipendente rispetto al pannello strumenti, consente la riduzione della profondità della parte superiore della plancia, massimizzando la visibilità.

Il design a doppio strato dei sedili anteriori coniuga una sezione superiore slanciata e sottile, con una parte bassa in grado di garantire il massimo sostegno. Le due porzioni sono identificate da tonalità cromatiche e fantasie differenti.

Puntando al massimo in termini di qualità e con la consapevolezza della grande concorrenza da parte degli altri brand Premium, gli interni del nuovo C-HR rappresentano il frutto della stretta sinergia tra designer e il team SQ.

La collaborazione con il team di design, che ha consentito di mantenere intatto il concept originale degli interni, ha offerto al team SQ la possibilità di concentrarsi sulla qualità dei componenti, sulla consistenza, su tessuti, colori ed illuminazione di ogni elemento, fino addirittura allo spessore delle cuciture dei sedili.

Rafforzando il parallelismo tra design interno ed esterno, molti comandi adottano la

medesima forma delle sfaccettature esterne della scocca. La forma a diamante è visibile poi sul rivestimento delle portiere, sull'headliner, sulle griglie degli altoparlanti e nella forma del tweeter JBL, oltre che nelle lancette dei comandi analogici.

La scelta delle finiture è di fondamentale importanza per garantire agli interni la massima uniformità. Le finiture delle superfici si dividono in tre categorie: eco-pelle per le superfici generiche, Nappa per le zone di maggiore contatto, e rivestimenti tecnici per gli elementi funzionali (come la leva del cambio).

Gli elementi decorativi sono rivestiti in Piano Black e argento, mentre l'illuminazione blu dei comandi e della leva del cambio è stata studiata con precisione affinché non subisse variazioni dovute alla presenza di elementi riflettenti delle superfici.

Gli interni saranno disponibili in tre colori: Dark Grey, Black/Blue e Black/Brown.

EQUIPAGGIAMENTI PER QUALSIASI ESIGENZA

Per soddisfare le richieste dei clienti più esigenti, il C-HR è equipaggiabile con una gamma completa di dotazioni.

L'innovazione del brand trova la sua massima espressione, anche in termini di sicurezza, attraverso il Toyota Safety Sense Plus, la nuova gamma di tecnologie studiate per prevenire e ridurre le collisioni. Il pacchetto Toyota Safety Sense Plus, disponibile di serie sul nuovo C-HR, includerà il sistema Pre-collisione, l'Avviso di Superamento Corsia, il Riconoscimento della Segnaletica Stradale e il sistema di Abbaglianti Automatici, oltre alla funzione di Rilevamento Pedoni e al Cruise Control adattivo.

I clienti potranno inoltre scegliere allestimenti che prevedono sedili riscaldati, vetri oscurati, sedili in pelle ed il nuovo e rivoluzionario sistema S-IPA (Simple Intelligent Park Assist), cerchi in lega da 18" e vernice metallizzata Bi-Tone.

MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA

Il C-HR è disponibile in due motorizzazioni. Il top di gamma sarà rappresentato dalla versione Full Hybrid, l'unica del segmento, realizzata per offrire il massimo del comfort e del piacere di guida.

Dotata di tecnologia ibrida di ultima generazione, questa unità è in grado di offrire emissioni

“MI RIFIUTO DI SCENDERE A COMPROMESSI IN TERMINI DI DESIGN O PERFORMANCE DI GUIDA”

Hiroyuki Koba, C-HR Chief Engineer



UN SUONO DA CONCERT HALL

Il nuovo C-HR può essere equipaggiato con sistema JBL Premium dotato di amplificatore da 576 Watt, 8 canali e 9 altoparlanti, due dei quali sono tweeter a tromba.

Il sistema è stato sviluppato prevedendo una stretta collaborazione tra ingegneri Toyota e JBL già dalle primissime fasi del processo di design; questo è stato utile per verificare come i materiali dei vari componenti della vettura potessero influenzare la qualità dell'audio. Le opinioni dei clienti sono state poi prese in considerazione per decidere con precisione l'orientamento ottimale degli altoparlanti ed il posizionamento dei tweeter a tromba, inseriti nel montante anteriore che assicurano la massima nitidezza sonora.

Oltre ai due tweeter a tromba da 25 mm, il sistema è provvisto nella parte anteriore dell'abitacolo di due unità da 80 mm ad ampia dispersione e di due sub-woofer da 17 cm, mentre sul retro sono presenti due altoparlanti full-range da 15 mm e un sub-woofer da 19 cm.

Il sistema JBL adotta anche la codifica lossless dei formati audio, garantendo la massima qualità del segnale.

La partnership tra Toyota e JBL nasce nel 1996 e da allora è cresciuta in maniera esponenziale. Gli impianti audio JBL sono utilizzati nelle migliori kermesse musicali a livello mondiale (80% dei concerti dal vivo, 70% degli studi di registrazione e 90% dei cinema con certificazione THX).

La qualità è per i due brand una priorità imprescindibile, una dedizione che ha portato alla realizzazione dello straordinario impianto in dotazione sul nuovo C-HR.



di soli 82 g/km e consumi pari a 3,6 l/100 km.

La nuova motorizzazione Hybrid offre una potenza di 90 kW/122 CV, con un'efficienza termica del 40%, la migliore al mondo per un motore termico.

Durante la progettazione, alcuni componenti del sistema ibrido sono stati resi più compatti, leggeri e ricollocati in maniera intelligente a beneficio di un maggiore spazio a bordo, contribuendo inoltre ad abbassare il baricentro della vettura.

Il C-HR sarà disponibile con il motore 1.2 turbo da 116 CV/85 kW e 185 Nm di coppia (già visto su Auris), un'unità che offrirà emissioni di 125 g/km e consumi a partire da 5,5 l/100 km. Il motore è abbinato a un automatico a variazione continua disponibile con trazione anteriore e integrale.

UNA DINAMICA DI GUIDA CHE RIVOLUZIONA IL CONCETTO DI CROSSOVER

Il design e lo sviluppo del telaio sono stati minuziosamente esaminati dal Chief Engineer Hiroyuki Koba, un grande appassionato di auto sportive. Dalle fasi preliminari del progetto, Koba ha percorso migliaia di chilometri sulle strade di tutta l'Europa per capire non soltanto le esigenze della rete stradale, ma anche il comportamento alla guida degli Europei.

“Ho notato, ad esempio, che gli Europei hanno uno stile di guida molto fluido e basato su un'attenta osservazione del traffico. Automobilisti che evitano gli

ostacoli adattando la traiettoria e la velocità del loro veicolo, e che tendono a premere sull'acceleratore piuttosto che fermarsi continuamente. Questo ci ha spinti a lavorare al fianco del team europeo per calibrare ogni singolo aspetto della vettura. Volevamo ottenere una performance soddisfacente paragonabile a quella di una berlina di segmento C.”

Con l'abbassamento del baricentro e la sospensione multi-link posteriore, la nuova piattaforma basata sulla TNGA si è dimostrata l'ideale per realizzare un telaio che offrisse una risposta immediata e naturale agli input del guidatore. Hiroyuki Koba è stato coinvolto nelle decisioni chiave sotto qualsiasi aspetto dinamico per consentire alla sua filosofia di “Reattività, Linearità e Consistenza” di prendere vita.

In particolare, lo sterzo è stato messo a punto per offrire un funzionamento assolutamente lineare. Questa caratteristica, insieme alla minimizzazione del rollio, assicura al Toyota C-HR una precisione mai vista prima su un crossover. Limitando i movimenti della scocca, che in genere pregiudicano il comportamento ottimale delle vetture particolarmente alte, è stato possibile massimizzare i livelli di comfort a bordo. La vettura rimane composta anche sulle strade europee che molto spesso possono presentare irregolarità, garantendo il massimo piacere di guida in qualsiasi circostanza.



PRIUS PLUG-IN HYBRID

Il nuovo punto di riferimento in termini di efficienza e consumi.

La Prius Plug-in, nata sui punti di forza della Prius IV (sistema Full Hybrid, piattaforma TNGA, modalità elettrica estesa e numerosi spunti tecnologici), è pronta per il debutto europeo in occasione del Salone di Parigi 2016.

LA PRIUS PLUG-IN, nata sui punti di forza della Prius IV (sistema Full Hybrid, piattaforma TNGA, modalità elettrica estesa e numerosi spunti tecnologici), è pronta per il debutto europeo in occasione del Salone di Parigi 2016.

Toyota è stata la prima ad introdurre in Europa la tecnologia Plug-in: oggi con il lancio della seconda generazione dell'innovativa Prius Plug-in Hybrid, Toyota segna un ulteriore avvicinamento all'obiettivo di ridurre drasticamente le emissioni della sua gamma (il 90%* in meno entro il 2050).

Concepita per soddisfare le esigenze e considerare i feedback dei clienti relativi alla prima generazione del modello, la nuova Prius Plug-in di Toyota non rappresenta soltanto un'evoluzione di quella che l'ha preceduta ma anche e soprattutto la nascita di un nuovo segmento.

Questa Prius propone diverse tecnologie assolutamente all'avanguardia, tra cui il primo sistema Toyota duale motore/generatore e un dispositivo che riscalda la batteria e ne migliora l'efficienza con le temperature più rigide.

Oltre a questo, due premiere mondiali: un nuovo sistema di ricarica solare sul tetto per estendere l'autonomia elettrica e il primo

sistema al mondo di climatizzazione con pompa di calore ad iniezione di gas.

La tecnologia avanzata della nuova Prius Plug-in rappresenta una straordinaria evoluzione in termini di efficienza, performance, stile ed innovazione, e permette di marciare in modalità EV fino ad una velocità di 135 km/h (rispetto agli 85 km/h precedenti) con un'autonomia doppia rispetto al modello precedente, pari a 50 km.

AVANGUARDIA TECNOLOGICA E MARCIA IN MODALITÀ ELETTRICA

Nel cuore della nuova Prius Plug-in Hybrid pulsa l'ultima generazione della più avanzata tecnologia PHV di Toyota, un sistema che offre al cliente due auto in una: trasmissione Full Hybrid ancora più innovativa e autonomia elettrica più che raddoppiata.

Questo significativo incremento dell'autonomia elettrica è dovuto ai progressi tecnologici fatti in tre aree chiave: sviluppo della batteria, affinamento della performance e riduzione dei tempi di ricarica.

Grazie al pacco batterie agli ioni di litio da 8,8 kWh (potenza raddoppiata rispetto ai 4,4 kWh del sistema precedente) sistemata

* Rispetto ai livelli del 2010



sotto lo spazio di carico posteriore, il sistema Hybrid Synergy Drive della Prius Plug-in consente al guidatore di marciare in modalità EV con maggior frequenza e per periodi più lunghi (50 km). Il volume della batteria raggiunge oggi i 145 litri (rispetto agli 87 precedenti), e nonostante questo e il fatto di aver raddoppiato la potenza, il peso risulta essere superiore soltanto del 50%.

La potenza EV è stata a sua volta incrementata dell'83% grazie agli affinamenti apportati alla trasmissione Full Hybrid di Toyota, la prima ad offrire il sistema Toyota duale motore/generatore: una nuova frizione unidirezionale molto compatta che consente al generatore di funzionare come fosse un motore elettrico ausiliario, incrementando l'accelerazione e la potenza complessiva della modalità elettrica (fino ad un massimo di 68 kW) e riducendo allo stesso tempo la frequenza dell'avviamento.

Il nuovo sistema PHV, basato sulla tecnologia Full Hybrid di quarta generazione, riduce al minimo l'utilizzo del motore termico grazie all'adozione di diverse tecnologie.

Ad esempio, grazie alla nuova tecnologia che impiega, per la prima volta al mondo, una pompa di calore con iniezione di gas. Questo permette di rinfrescare e riscaldare l'abitacolo (anche con temperature esterne di -10 gradi centigradi) quando il veicolo opera in modalità EV, senza che il motore a benzina venga avviato.

Con un'efficienza di gran lunga superiore a quella degli altri sistemi, la pompa di calore riscalda l'abitacolo sfruttando il calore assorbito dall'aria esterna. L'iniezione di gas assicura una performance ottimale anche in caso di temperature esterne estremamente basse.

Durante la fase di ricarica il nuovo sistema di riscaldamento della batteria assicura alle celle di raggiungere temperature ottimali anche se la temperatura esterna dovesse raggiungere i -20 gradi centigradi.

Con una potenza massima che raggiunge oggi i 3,3 kW, la ricarica del pacco batterie risulta più rapida del 65%: occorrono soltanto 2 ore in Mode 2 (Mennekes) con un'uscita a 230 V, oppure 3 ore e 10 minuti utilizzando una presa domestica standard. Il processo di ricarica si può programmare settimanalmente,

con la possibilità anche di pre-climatizzare l'abitacolo.

La nuova Prius Plug-in ha consumi stimati intorno ad 1,0 l/100 km ed emissioni di CO₂ di appena 22 g/km. Questi livelli sono consentiti dall'adozione di un nuovo differenziale coniugato a un'unità di controllo della PCU che assicura alla Prius Plug-in Hybrid un'efficienza straordinaria.

UNO STILE UNICO E ALTAMENTE AERODINAMICO

La nuova piattaforma TNGA (Toyota New Global Architecture), la stessa della Prius IV, conferisce alla vettura un disegno aerodinamico che riprende la peculiare silhouette del modello e suggerisce gli elevati spunti tecnologici presenti a bordo.

Con 4.645 mm di lunghezza, 1.760 di larghezza e 1.470 mm di altezza, la nuova Prius Plug-in è più lunga di 165 mm, più larga di 15 mm e più bassa di 20 mm rispetto al modello precedente, con sbalzi anteriori e posteriori allungati rispettivamente di 25 e 80 mm. La



porzione più alta del tetto è stata abbassata, così come lo spoiler posteriore, enfatizzando il profilo slanciato e il baricentro ribassato della vettura.

La vettura si basa sull'evoluzione degli elementi chiave del linguaggio stilistico Toyota, Keen Look e Under Priority, per creare un frontale audace che enfatizza la forma tridimensionale della griglia in resina acrilica e la forma compatta dei nuovi gruppi ottici a quattro LED dotati di tecnologia adattiva.

La forma prominente della griglia è enfatizzata dalle linee aerodinamiche dei paraurti, mentre l'allineamento verticale delle luci di marcia diurna (DRL) e degli indicatori di direzione a LED sui margini dei parafranghi consolida la presenza su strada della vettura.

Di profilo la Prius Plug-in è riconoscibile non soltanto dalla forma allungata dello sbalzo posteriore e dall'abbassamento di tetto e spoiler, ma anche dagli esclusivi cerchi in lega bi-colore da 15 pollici, la cui forma è studiata per ottimizzare il raffreddamento del sistema frenante.



La forma trasversale del doppio vetro del portellone posteriore, che si inserisce nello spoiler sulle cui estremità spiccano i gruppi ottici a LED, consolida ulteriormente il carattere esclusivo del nuovo PHV Toyota.

Tali scelte aerodinamiche raffinate permettono di ridurre ulteriormente i consumi e raggiungere un Cx pari a 0,25, tra i più bassi attualmente raggiungibili sulle berline di serie.

Il nuovo PHV è basato sulle stesse potenzialità aerodinamiche dell'ultima Prius, con un tetto e uno spoiler posteriori ribassati, rivestimenti del sottoscocca su un'area più ampia, paraurti studiati per rendere più filante il flusso dell'aria, il doppio vetro del portellone posteriore e le alette stabilizzatrici nei gruppi ottici.

La nuova Prius Plug-in Hybrid dispone inoltre di una presa d'aria della calandra anteriore che si può chiudere per ridurre la resistenza all'aria.

A motore freddo questo otturatore viene chiuso quando non occorre raffreddare il radiatore riducendo i tempi di warm-up del motore e contribuendo a ridurre ulteriormente i consumi di carburante.

CONNUBIO 'HUMAN-TECH' PER GLI INTERNI

La nuova Prius Plug-in sfoggia lo stesso design della plancia visto sulla Prius IV, con strumenti collocati in maniera ergonomica e strutturata per essere a portata di mano del guidatore.

Alla struttura originale, la plancia del nuovo PHV aggiunge un ampio display da 8 pollici con nuove grafiche. Il doppio display TFT da 4,2 pollici propone a sua volta una nuova interfaccia PHV, la cui unicità è garantita dalle nuove finiture cromate presenti sulla base del pannello.



SPECIFICHE

1.8 L PLUG-IN HYBRID E-CVT

| | |
|---|--------------------------|
| Cilindrata (cm ³) | 1.798 |
| Potenza max. (CV/kW @ giri/min) | 98/72 @ 5.200 |
| Coppia max. (Nm @ giri/min) | 142 @ 3.600 |
| Totale sistema Potenza max. (CV/ kW @ giri/min) | 122/90 @ 5.200 |
| Consumi (l/100 km) | inferiori a 1,0* |
| Emissioni CO ₂ (g/km) | Inferiori a 22* |
| Capacità della Batteria | 8,8 kWh |
| Volume | 145 l |
| Peso | 120 kg |
| Tipo | Ioni di litio (95 celle) |
| Velocità max. EV | 135 km/h |
| Autonomia max. EV | oltre 50 km |
| Potenza max. EV | 68 kW |
| Potenza di ricarica max. | 3,3 kW |
| Tempi di ricarica | 2,0 ore |
| Climatizzatore | Pompa di calore |
| Tetto solare | sì |
| Cx | 0,25 |
| DIMENSIONI | |
| Lunghezza esterna (mm) | 4.645 |
| Larghezza (mm) | 1.760 |
| Altezza (mm) | 1.470 |

Come per la plancia, il nuovo PHV condivide con il modello standard anche il disegno dei sedili anteriori, con cuscini realizzati per ridurre al minimo la stanchezza degli occupanti. Concedendo ampio spazio e grande qualità agli interni, i due sedili posteriori sono divisi da una consolle centrale.

Il piano di carico è stato alzato di 160 mm per consentire la sistemazione della batteria ibrida, per una capacità massima che raggiunge oggi i 360 litri.

GRANDE EFFICIENZA GRAZIE ALLE TECNOLOGIE PIÙ INNOVATIVE

Tutte le tecnologie sviluppate per la nuova Prius Plug-in Hybrid nascono per migliorarne l'efficienza e per promuovere uno stile di guida più ecologico.

Inoltre fa la sua apparizione un nuovo sistema di ricarica solare sul tetto con batteria dedicata, già presentato nel 2010 sul concept della Auris Hybrid e diventato oggi realtà.

Con la Prius parcheggiata (e non collegata a una presa di corrente), il sistema ricarica una batteria che una volta completa alimenta la batteria ibrida principale.

Durante la marcia il sistema ricarica la batteria ausiliaria da 12 volt andando a compensare i carichi ausiliari e riducendo così i consumi della batteria principale.

La ricarica solare può incrementare l'autonomia elettrica fino a un massimo di 5 chilometri al giorno, l'equivalente di



1.000 chilometri di marcia ogni anno.

La scelta delle modalità di guida prevede oggi anche quella 'Battery Charge', che sfrutta il motore termico per generare energia elettrica e ricaricare la batteria quando si marcia in modalità ibrida.

La nuova pompa di calore con iniezione di gas è dotata di sistema S-FLOW ed è in grado di rilevare quando i sedili anteriori e posteriori sono occupati o meno, riducendo di conseguenza il flusso verso i sedili vuoti.



La Prius Plug-in esprime anche la sua unicità grazie alla distintività dei gruppi ottici anteriori e posteriori multi-LED, mentre l'utilizzo di CFRP (Polimeri Rinforzati con Fibra di Carbonio) nel portellone ha permesso di ridurre al minimo il peso e incrementare l'efficienza del sistema ibrido.

La nuova Prius Plug-in Hybrid dispone infine del caricatore wireless per telefoni cellulari, di un ampio Head-up Display a colori, di sistema Simple Intelligent Parking Assist (S-IPA) e del Toyota Safety Sense, l'avanguardia Toyota nel campo della sicurezza attiva e passiva dotato di sistema Pre-Crash con Rilevamento Pedoni e di Full Speed Adaptive Cruise Control con tecnologia Full Stop.

PIATTAFORMA TNGA PER UNA GUIDA COINVOLGENTE E REATTIVA

La piattaforma Toyota New Global Architecture gioca un ruolo essenziale nella qualità e nel piacere di guida, grazie a un baricentro abbassato rispetto al modello precedente e una posizione di guida più confortevole, che consente maggior manovrabilità e minore rollio.

Queste qualità sono possibili grazie alla sospensione posteriore a doppio braccio oscillante che riduce ad un terzo il livello di sollecitazione causato dalle asperità della strada rispetto al modello attuale. Sempre al fine di ottenere una maggiore maneggevolezza e una risposta più diretta, anche la sospensione anteriore con montante MacPherson è stata ridisegnata.

La ricalibratura delle caratteristiche dinamiche del nuovo telaio si coniuga con la maggiore reattività del sistema Full Hybrid. L'incremento dell'83% della potenza elettrica consentito dal sistema duale motore/generatore offre infine ai clienti un'accelerazione altamente progressiva.

La silenziosità è sempre stata la caratteristica distintiva dei veicoli ibridi Toyota e grazie all'incremento dell'autonomia elettrica e con particolari accorgimenti di insonorizzazione la nuova Prius Plug-in offre un ambiente interno con livelli di rumore, vibrazione e attriti eccezionalmente contenuti.

NUOVA TOYOTA GT86 MY 2017

A Genuine Driver's Car.

La GT86 è l'incarnazione della passione Toyota per la realizzazione di vetture il cui divertimento alla guida è più che assicurato. Una sportiva a trazione posteriore agile e leggera, con un profilo da coupè ispirato alla tradizione motoristica di Toyota che ha già raccolto grandi consensi.



IL MY 2017 è stato rinnovato nel design e nella tecnologia, mantenendo però il consueto carattere ed il piacere di guida che hanno saputo emozionare i clienti sin dal momento del lancio. Le novità riguardano soprattutto i livelli di qualità percepita e gli equipaggiamenti.

DINAMICA DI GUIDA MIGLIORATA E CALIBRATA PER UNA GRANDE MANEGGEVOLEZZA, STABILITÀ E COMFORT

L'obiettivo di Tetsuya Tada, Chief Engineer del progetto, è stato quello di consolidare le qualità che hanno reso la GT86 una vera e propria sportcar. "Abbiamo ricalibrato l'intera vettura", queste le sue parole dopo che il suo team ha fatto tesoro dei feedback provenienti dalle gare disputate dalla GT86, inclusa la 24 Ore del Nürburgring.

Lo scopo era ottenere una stabilità, una reattività e un comfort maggiori attraverso l'incremento della rigidità strutturale e con l'inserimento di un nuovo sistema di sospensioni e di nuovi spunti aerodinamici. Il posteriore

è stato reso più rigido grazie all'adozione di nuovi punti di saldatura attorno al montante posteriore e all'incremento dello spessore dei pannelli e delle staffe.

Una marcia più fluida è supportata inoltre dalla nuova molla della sospensione, studiata per offrire maggiore reattività alle forze laterali, e dalla ricalibratura degli ammortizzatori.

Gli affinamenti includono anche il frontale ribassato, i nuovi paraurti e l'adozione strategica di nuove alette inserite sul muso e sui lati della vettura a tutto vantaggio dell'aerodinamica.

Sotto il cofano continua ad essere installato il quattro cilindri Boxer 2.0 litri da 200CV, abbinabile alla trasmissione automatica ECT oppure al cambio manuale a sei rapporti.

DESIGN ESTERNO

Gli esterni sono stati sottoposti a modifiche mirate a migliorare la performance aerodinamica della vettura e a consolidarne la presenza su strada, senza compromettere in alcun modo le linee classiche e slanciate di una coupé. L'assoluta armonia è dovuta al minuzioso ridisegno degli elementi frontali, in particolare con le dimensioni maggiori delle prese d'aria e con la forma più pronunciata del margine inferiore del paraurti dotato di alette integrate. Grazie ai nuovi dettagli stilistici, la vettura appare agile ed estremamente solida.

Il nuovo disegno dei gruppi ottici pone maggiore enfasi sulla struttura orizzontale ed implica l'adozione di nuovi fari bi-LED. Gli indicatori di direzione sono stati inseriti nei gruppi ottici e sono formati da una linea di LED singoli color arancione collocati sotto un gruppo di LED di colore bianco (le luci di marcia diurna).

Lateralmente, i margini superiori dei parafranghi anteriori presentano delle nuove alette aerodinamiche. Nuovo disegno anche per i cerchi in lega da 17", con sottili razze in lega di colore grigio scuro.

Gli spunti estetici del posteriore riprendono quelli del frontale con un look ribassato espresso dall'ampia modanatura nera e dal diffusore che insieme creano una forma trapezoidale che nasconde il silenziatore dello scarico. Lo spoiler posteriore è stato ridisegnato per migliorare la performance aerodinamica della vettura, con la conseguente rielaborazione dei gruppi ottici posteriori.



SPECIFICHE TECNICHE

| | |
|------------------|------------------|
| 2.0 BOXER | 2.0 BOXER |
| 6M/T | 6A/T |

MOTORE

| | |
|--------------------------------|---|
| Codice | FA20 |
| Numero di cilindri | 4 |
| Disposizione cilindri | Boxer (cilindri orizzontali contrapposti), aspirato |
| Carburante | Benzina |
| Sistema | D-4S |
| Meccanismo valvole | 16 DOHC |
| Cilindrata (cm ³) | 1.998 |
| Alesaggio x corsa (mm) | 86,0 x 86,0 |
| Rapporto di compressione (:1) | 12,5:1 |
| Potenza max. (CV) KW /giri/min | (200) 147/7.000 |
| Coppia max. (Nm/giri/min) | 205/6.400-6.600 |
| Classe di emissione | EURO6 |

SOSPENSIONI

| | |
|------------|---------------------------|
| Anteriori | Montante MacPherson |
| Posteriori | Doppio braccio oscillante |

PERFORMANCE

| | | |
|----------------------|-----|-----|
| Velocità max. (km/h) | 226 | 210 |
| 0-100 km/h | 7,6 | 8,2 |

CONSUMI

| | | |
|------------------------------|------|-----|
| Ciclo urbano (l/100km) | 10,4 | 9,6 |
| Ciclo Extra urbano (l/100km) | 6,3 | 5,7 |
| Ciclo combinato (l/100km) | 7,8 | 7,1 |
| Capacità serbatoio (l) | 50 | |

EMISSIONI DI CO₂

| | | |
|---------------------------|-----|-----|
| Ciclo urbano (g/km) | 240 | 223 |
| Ciclo Extra urbano (g/km) | 146 | 131 |
| Ciclo combinato (g/km) | 180 | 164 |

DIMENSIONI ESTERNE

| | |
|--|---------------|
| Lunghezza (mm) | 4.240 |
| Larghezza (mm) | 1.775 |
| Altezza (mm) [con antenna shark fin] | 1.285 [1.320] |
| Passo (mm) | 2.570 |
| Carreggiata anteriore (mm) | 1.520 |
| Carreggiata posteriore (mm) | 1.540 |
| Coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx) | 0,27 |

PESI

| | | |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| Peso in ordine di marcia (kg) | 1.240-1.268 | 1.263-1.292 |
| Min. (EC/ECE) | | |



INTERNI

I nuovi comandi e dettagli interni riaffermano il carattere sportivo della GT86 innalzando ulteriormente la qualità percepita e il fascino dell'abitacolo.

Gli interni guadagnano un nuovo volante a tre razze dal diametro di 362 mm, il più piccolo mai montato su una vettura Toyota, con una sezione trasversale studiata per offrire la massima aderenza e sensibilità. Il volante sfoggia sul mozzo il logo 86 argentato, con rivestimenti metallizzati sulle razze e nuovi comandi per gestire il sistema audio e il display multi-informazioni TFT a colori da 4,2 pollici.

Il display multi-informazioni è stato inserito nel nuovo pannello strumenti a tre quadranti, dotati di un menu che include informazioni sui consumi, sui chilometri percorsi e i dati sulla performance della vettura (il controllo delle forze laterali, della potenza e dei livelli di coppia, oltre ad un cronometro). Il tachimetro, che raggiunge il picco dei 7.000 giri/min, è stato sistemato nella parte alta del quadro. Il carattere sportivo della GT86 è confermato dalla nuova modalità TRACK, che consente al guidatore di selezionare il livello di stabilità e di trazione, con la possibilità di impostare una modalità 'Full Off'.

Il quadro strumenti è rivestito con un nuovo tessuto Black che riduce i riverberi, mentre i pannelli delle portiere e quello del climatizzatore sulla consolle centrale sono dotati di un rivestimento in fibra di carbonio. Il rivestimento del quadro strumenti è disponibile anche in pelle di daino per richiamare la tappezzeria opzionale che unisce rivestimenti in pelle e Alcantara traforata, disponibile sia in nero che nella combinazione nero-rosso. I nuovi tessuti sono stati realizzati per offrire un supporto degli occupanti ulteriormente migliorato.

La consolle centrale è dotata di un nuovo display da 6,1 pollici per il sistema audio con Digital Audio Broadcasting. Il nuovo navigatore Toyota Touch 2 con Go dispone invece di un'interfaccia incredibilmente intuitiva che include le informazioni sul traffico e l'accesso ad applicazioni quali Google Search e Twitter.



TOYOTA FCV PLUS

Preparing the Hydrogen Society.

Le celle a combustibile sono da molti considerate come la soluzione più ecologica per il settore Automotive. Quando le vetture equipaggiate con celle a combustibile finalmente occuperanno un posto di rilievo nelle nostre comunità dovremo però iniziare a considerarle anche come fonti energetiche, proponendole come Energy-car piuttosto che come Eco-car.

QUESTE VETTURE a zero emissioni non soltanto riusciranno a minimizzare l'impatto ambientale ma serviranno anche da fonti energetiche di straordinaria utilità. Il TOYOTA FCV PLUS ha portato a termine questa transizione e diventerà parte integrante dell'infrastruttura elettrica sociale.

LE 3 FUNZIONI DEL TOYOTA FCV PLUS

Lo sfruttamento della vettura per trasformare l'idrogeno in energia elettrica può aiutare attivamente a proteggere l'ambiente e ad affrontare alcune delle tematiche energetiche oggi più scottanti quali:

- Produzione energia elettrica
Oltre che dal serbatoio interno per l'idrogeno, queste vetture riescono a produrre elettricità direttamente dall'idrogeno conservato all'esterno del veicolo, trasformandosi così in una sorgente stabile di energia elettrica da utilizzare anche tra le mura domestiche.
- Condivisione dell'energia
Quando non viene utilizzata come mezzo di trasporto, la vettura può condividere la sua produzione energetica con l'infrastruttura energetica locale.
- A sostegno delle generazioni future
Il pacco celle della vettura può essere



riutilizzato come dispositivo di produzione energetica. Grazie alla loro versatilità, i pacchi celle possono contribuire in maniera significativa al benessere delle comunità locali.

UN MEZZO COMPATTO PER I PICCOLI SPOSTAMENTI

La miniaturizzazione del pacco celle e degli altri componenti ha consentito la realizzazione di un veicolo compatto e leggero, l'ideale per l'utilizzo in città. L'efficienza dei consumi è arricchita da accorgimenti aerodinamici in tutte le aree della vettura, sottoscocca compreso. I pannelli che proteggono le ruote posteriori e che coprono il pianale sulla parte anteriore, consentono la ricarica di altri veicoli o di infrastrutture esterne. Simboli e parole sono visualizzabili sul parabrezza o sul lunotto posteriore per consentire a terzi di conoscere



La batteria a ricarica wireless è alloggiata all'anteriore e sotto i pannelli delle ruote posteriori.

lo stato di carica della vettura.

I vari componenti sono stati ridimensionati e distribuiti equamente lungo l'intera vettura. Il pacco celle è posizionato tra le ruote anteriori, mentre il serbatoio per l'idrogeno si trova alle spalle del sedile posteriore. Insieme all'adozione di motori indipendenti per le singole ruote, questo layout ha consentito la realizzazione di un abitacolo spazioso nonostante le dimensioni compatte della vettura. Con la concentrazione dei componenti principali all'anteriore e al posteriore del veicolo, questo modello Fuel Cell assicura una distribuzione dei pesi ottimale e una incredibile visibilità a 360° gradi.

I sedili e i rivestimenti interni sono caratterizzati da linee particolari e che conferiscono alla vettura un aspetto leggero e slanciato.



I sedili sono sviluppati con la stessa lavorazione 3D che assicura alla vettura una struttura leggera e ad elevata rigidità.

| | |
|-----------|----------|
| Lunghezza | 3.800 mm |
| Larghezza | 1.750 mm |
| Altezza | 1.540 mm |
| Passo | 3.000 mm |

BANCA IMMAGINI



Altre immagini sono disponibili sulla nostra newsroom





TOYOTA MOTOR ITALIA

Communication & External Affairs
Via Kiiciro Toyoda, 2
00148 Roma

<http://newsroom.toyota.it>
Facebook: www.facebook.com/Toyotaltalia
Twitter: www.twitter.com/toyota_italia
Linkedin: www.linkedin.com/company/toyota-motor-italia
Youtube: www.youtube.com/user/Toyotaltalia
Instagram: instagram.com/toyota_italia



bit.ly/2bYQur9

