

TOYOTA
C-HR

NOVEMBRE 2016

IT



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY





INDICE



4 UN PRODOTTO INNOVATIVO E DI ROTTURA
NEL SEGMENTO DEI CROSSLER

8 IL NUOVO VOLTO DEL SEGMENTO CROSSLER

12 INTERNI ELEGANTI E QUALITÀ ELEVATA

16 EQUIPAGGIAMENTI PER QUALSIASI ESIGENZA

22 MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA

30 UNA DINAMICA DI GUIDA CHE RIVOLUZIONA IL
CONCETTO DI CROSSLER

34 TOYOTA NEW GLOBAL ARCHITECTURE

38 SPECIFICHE

42 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.

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.



UN PRODOTTO INNOVATIVO E DI ROTTURA NEL SEGMENTO DEI CROSSOVER

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.



CON C-HR TOYOTA PUNTA A CONQUISTARE UNA PRECISA FETTA DI CLIENTI



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.



IL NUOVO VOLTO DEL SEGMENTO CROSSOVER

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 SpeedCross', 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 sottolineata 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.

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

LA SUPERFICIE SFACCETTATA DEL NUOVO C-HR COMBINA INTAGLI CHE RICHIAMANO QUELLI DI UNA PIETRA PREZIOSA, CON LINEE FLUIDE ED ELEGANTI CHE CREANO IL GIUSTO BILANCIAMENTO TRA CARATTERE E SENSUALITÀ.



INTERNI ELEGANTI E QUALITÀ ELEVATA



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



INTERNI ELEGANTI E QUALITÀ ELEVATA

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 impreziosisce 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.

GLI INTERNI DEL NUOVO C-HR
RAPPRESENTANO IL FRUTTO
DELLA STRETTA SINERGIA
TRA DESIGNER E IL TEAM
EUROPEO SQ.



La scelta delle finiture è di fondamentale importanza per garantire agli interni la massima uniformità. Tre le tipologie disponibili: ecopelle 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.

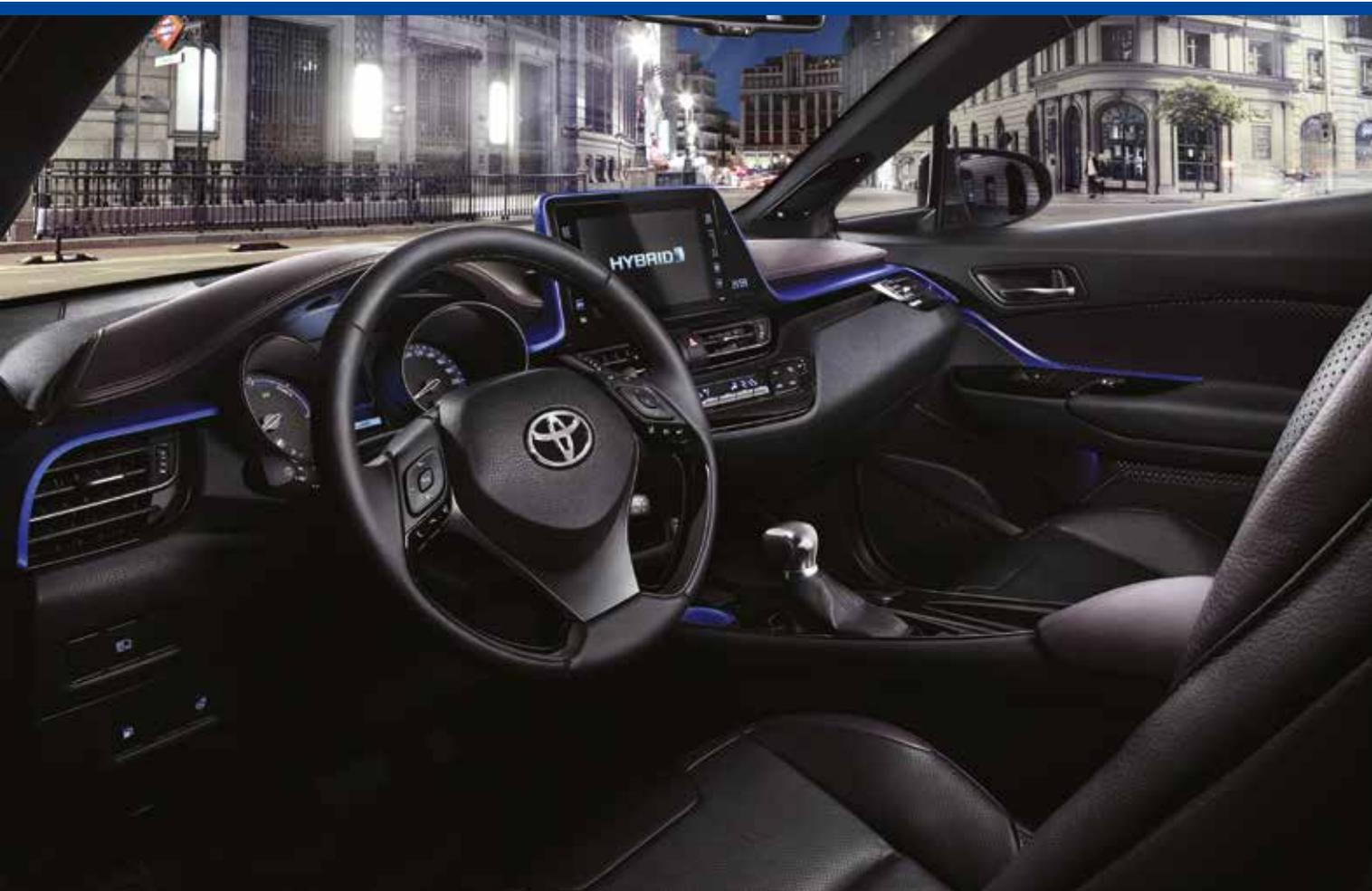
Gli interni saranno disponibili in tre colori: Dark Grey, Black/Blue e Black/Brown.



EQUIPAGGIAMENTI PER QUALSIASI ESIGENZA



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



EQUIPAGGIAMENTI PER QUALSIASI ESIGENZA

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 e il sistema di Abbaglianti Automatici, oltre alla funzione di Rilevamento Pedoni, al Cruise Control adattivo e al Riconoscimento della Segnaletica Stradale¹.

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.

TOYOTA SAFETY SENSE

Il 'Toyota Safety Sense' è una nuova gamma di tecnologie studiate per prevenire e ridurre le collisioni a diverse velocità di marcia e che aiutano a rendere più sicuro il viaggio e a ridurre l'affaticamento del guidatore.

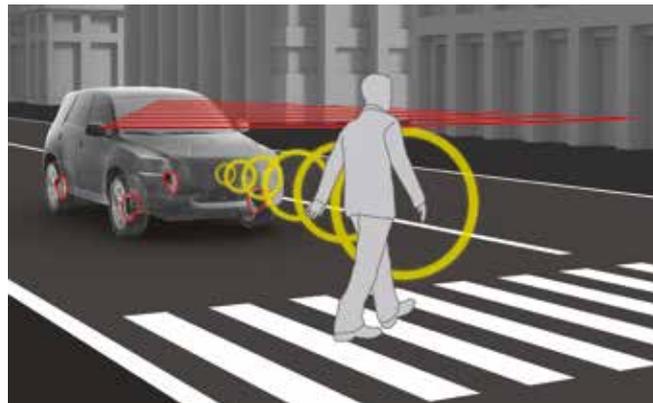
Sistema Pre-Collision

In un raggio di intervento compreso fra i 10 km/h e la velocità massima, il sistema Pre-Collision utilizza una camera frontale e un sensore a onde millimetriche per rilevare la presenza di veicoli e pedoni di fronte alla vettura. Se il sistema rileva che la possibilità di collisione è inevitabile, viene attivato un segnale acustico e un messaggio sul display multifunzione. Contemporaneamente il Pre-Collision interviene aumentando il potere frenante non appena viene pigiato il pedale

del freno. Infine, se il sistema rileva la probabilità di una collisione imminente, attiva automaticamente i freni per evitare il rischio di collisione o minimizzare la forza di impatto.

L'evoluzione costante di tale tecnologia ha permesso al sistema di ottenere una reattività immediata tanto in presenza di pedoni che di veicoli e di funzionare in un ampio range di velocità.

Adaptive Cruise Control con Full Speed Range Following Function
Il Cruise Control Adattivo con Full Speed Range Following Function aiuta il guidatore a mantenere un'adeguata distanza di sicurezza dalle vetture che precedono, determinando la loro velocità e adattando di



¹ 1Road Sign Assist is not available on the entry grade

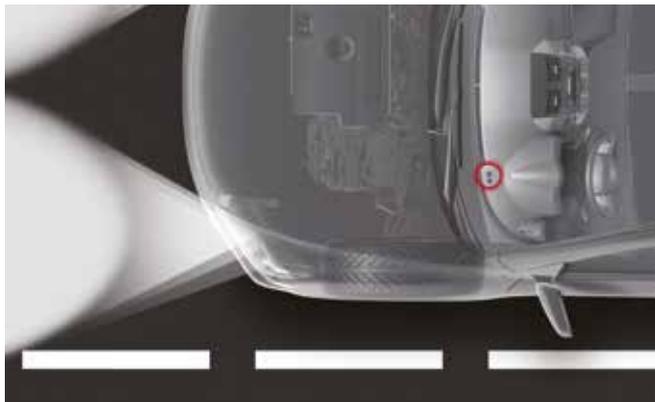
conseguenza la propria, fino all'arresto completo. Inoltre, in fase di marcia l'ACC rende accelerazioni e decelerazioni più fluide grazie alla telecamera ed al radar ad onde millimetriche, che rilevano i veicoli che si immettono o escono della corsia di marcia.

Lane Departure Alert

L'Avviso di Superamento Corsia (LDA) utilizza una telecamera montata sulla base del parabrezza per rilevare le strisce di delimitazione della corsia. Se la vettura comincia a deviare dalla sua traiettoria, l'LDA avverte il guidatore tramite un allarme acustico e visivo. Il sistema applica inoltre autonomamente una lieve forza sterzante per aiutare il cliente a recuperare la giusta traiettoria.

Automatic High Beam

Gli Abbaglianti Automatici (AHB) garantiscono una visibilità eccellente durante la guida notturna. Utilizzano la stessa telecamera dell'LDA



per rilevare i fari dei veicoli provenienti nella direzione opposta e le luci di coda dei veicoli che precedono e selezionano automaticamente la modalità più corretta tra abbaglianti e anabbaglianti, al fine di non disturbare gli altri automobilisti.

Road Sign Assist

Il Road Sign Assist identifica la segnaletica verticale come i limiti di velocità e i divieti di sorpasso, visualizzandola sul display Multiinformazioni e assicurando al cliente di essere a conoscenza di tutte le informazioni più importanti relative alla guida.

Sicurezza avanzata e assistenza alla guida

C-HR offre anche ulteriori sistemi di assistenza alla guida come il Blind Spot Monitor e il Rear Cross Traffic Alert. Sfruttando i sensori radar collocati alle estremità del paraurti posteriore, il Blind Spot Monitor (BSM) può rilevare le vetture presenti negli angoli ciechi e quelli in



EQUIPAGGIAMENTI PER QUALSIASI ESIGENZA

avvicinamento nelle corsie adiacenti. Il sistema rileva quindi eventuali situazioni di pericolo e le segnala al conducente accendendo gli indicatori a LED sul presenti sul retrovisore esterno corrispondente. I LED restano accesi fino all'uscita della vettura dall'angolo cieco del guidatore.

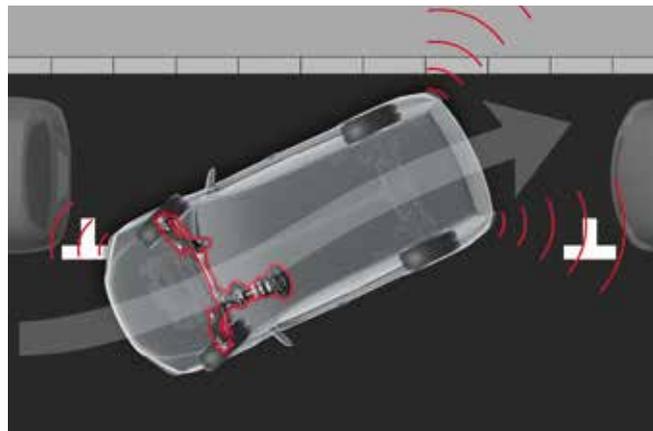
Il sistema Rear Cross Traffic Alert (RCTA) impiega gli stessi sensori radar per avvisare il conducente dell'eventuale presenza di ostacoli o vetture in avvicinamento durante la retromarcia.



Simple Intelligent Parking Assist system

Il nuovo C-HR di Toyota utilizza il sistema Simple Intelligent Parking Assist (S-IPA), che sfrutta i segnali rilevati dai diversi sensori per identificare i parcheggi liberi e gli elementi che circondano la vettura. Il costante affinamento di tale tecnologia consente oggi alla vettura manovre in spazi più piccoli del 22% rispetto a prima.

Il cliente può arrestare la vettura in prossimità del parcheggio e attivare il SIPA semplicemente premendo un pulsante. Il sistema provvederà quindi autonomamente a guidare l'auto nella posizione corretta per inserirsi poi in retromarcia nel parcheggio.



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).

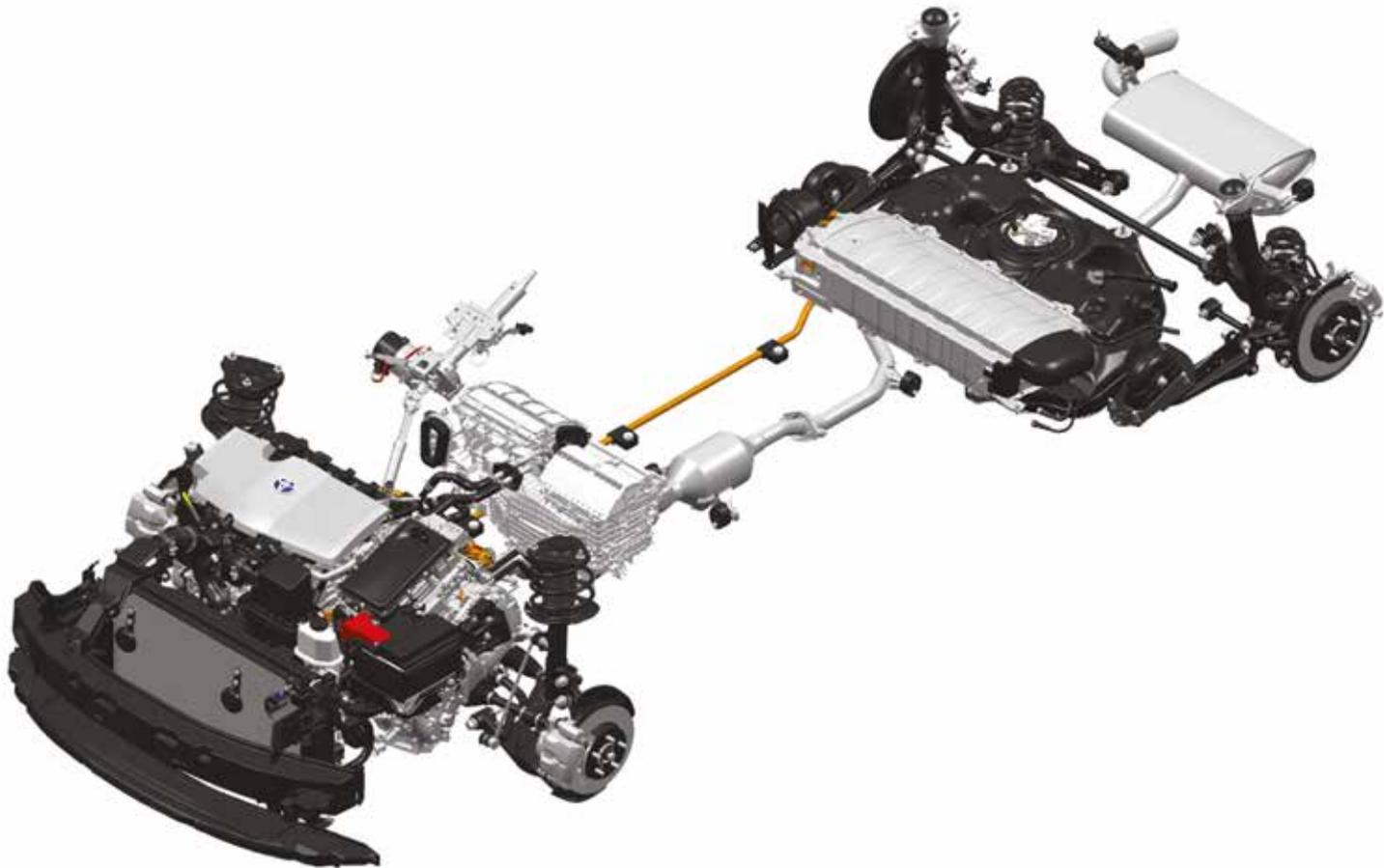
La qualità è per i due brand una priorità imprescindibile, una dedizione che ha portato alla realizzazione dello straordinario impianto in dotazione sul nuovo C-HR.



MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA



Il C-HR sarà 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.



Toyota's latest Hybrid Powertrain

MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA

DOTATO DI TECNOLOGIA ibrida di ultima generazione, C-HR è in grado di offrire emissioni 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 inoltre 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 cambio automatico a variazione continua disponibile con trazione anteriore e integrale.

IL NUOVO SISTEMA IBRIDO

Il nuovo Toyota C-HR è equipaggiato con la più recente evoluzione del sistema Full Hybrid di Toyota.

Toyota ha concentrato i propri sforzi per rendere questa nuova generazione di automobili ancora più intuitiva e semplice da guidare. Vetture progettate in maniera tale da offrire una reattività immediata ma anche un'eccellente progressione e garantire così una performance ottimale.

L'economia dei consumi nel ciclo combinato è stata ulteriormente incrementata, e il C-HR parte oggi dalla soglia di 3,6 l/100 km. Il nuovo sistema ibrido si dimostra più compatto e leggero. Questa nuova generazione rispecchia tutti i miglioramenti apportati in termini di batteria, motore elettrico e motore termico.

Le batterie assicurano una maggiore densità energetica; quindi sebbene la potenza sia rimasta inalterata, le dimensioni si sono ridotte del 10% e, soprattutto, il pacco batterie è in grado di assorbire il 28% in più di energia nello stesso intervallo di tempo. I motori elettrici sono più compatti e offrono un bilanciamento ottimale tra peso e potenza. L'efficienza termica del motore benzina è stata incrementata ad oltre 40%.

QUESTA NUOVA UNITÀ
IBRIDA ASSICURA QUELLA
RISPOSTA PRONTA E
FLUIDITÀ DI MARCIA CHE LE
LINEE ESTERNE SEMBRANO
COMUNICARE AL PRIMO
SGUARDO.

Nuovo motore benzina

Il sistema ibrido del C-HR è dotato di un motore termico 1.8 VVT-i a ciclo Atkinson, un'unità che rispetto a quella presente sulla Prius di terza generazione è stata sottoposta a numerosi affinamenti per assicurare un ulteriore miglioramento dei consumi. Il flusso dei gas, la combustione, il raffreddamento, il controllo della detonazione e l'EGR sono stati a loro volta perfezionati.

Toyota ha sviluppato un sistema di recupero del calore che sfrutta i gas di scarico per velocizzare il raffreddamento del liquido. Questo significa che si può risparmiare carburante grazie alla capacità del sistema ibrido di spegnere il motore più velocemente e più di frequente, quando la



marcia non ne richieda l'utilizzo. Il motore riesce inoltre a raggiungere una temperatura ottimale più rapidamente grazie al nuovo sistema di raffreddamento a doppio condotto che permette di ridurre il flusso del liquido refrigerante in caso di necessità. Questo accorgimento permette inoltre di migliorare l'efficienza in caso di temperature molto rigide.

Ulteriori rettifiche sono state apportate per ridurre le perdite di energia, in particolare grazie all'eliminazione degli attriti. Tra le misure adottate figurano l'adozione di sottili cuscinetti di biella con rivestimento in resina e di una catena della distribuzione a bassa frizione. Gli attriti creati dai mantelli dei pistoni, dalle parti rotanti e dalla pompa dell'olio sono stati ridotti, mentre l'adozione di una nuova pompa idraulica elettrica ha aiutato a minimizzare ulteriormente le perdite.

Sono inoltre state adottate delle nuove molle coniche "ad alveare" per ridurre il carico sul treno valvole, mentre l'intera unità è stata sottoposta ad analisi CAE per ottenere la massima rigidità e ridurre i livelli di rumore e vibrazioni.

I sistemi di aspirazione e di scarico sono stati messi a punto per assicurare al motore un funzionamento ottimale, affidabilità e silenziosità. Il filtro dell'aria è stato rimpicciolito, consentendo ai designer di abbassare la linea del cofano. Il nuovo sistema di aspirazione è dotato di un amplificatore studiato per ridurre il rumore con le frequenze più pronunciate, mentre il condotto è stato realizzato in un materiale poroso che elimina la risonanza.

È stato inoltre inserito un ulteriore condotto di aspirazione per garantire un volume di aria maggiore durante la marcia a velocità sostenuta, con una struttura che separa in maniera più efficace l'aria dall'umidità in caso di pioggia e neve.

Un silenziatore più sottile migliora rumore e vibrazioni, migliorando allo stesso tempo l'aerodinamica del sottoscocca senza però compromettere la capacità del bagagliaio.

Il blocco motore dispone di tracce forate a forma di "V" che minimizzano le perdite di pressione nel circuito di raffreddamento. È stato inoltre adottato un nuovo distanziatore per il circuito di raffreddamento che

MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA

aiuta a controllare le temperature nella camera di combustione, riducendo gli attriti e ottimizzando i tempi d'accensione.

Il raffreddamento dell'unità è stato ulteriormente migliorato grazie alla nuova struttura e a un nuovo design della scocca, che hanno consentito di abbassare la linea del cofano e quindi il baricentro della vettura. La griglia è ora dotata di una palpebra che si chiude automaticamente quando il sistema non necessita di un flusso d'aria elevato, migliorando così la performance aerodinamica e i consumi.

Gli ingegneri Toyota hanno sviluppato un nuovo distanziatore per il circuito di raffreddamento che controlla la temperatura sulla superficie del cilindro. Questo permette di mantenere più alta la temperatura dell'olio e meno viscosa la sua consistenza, riducendo le variazioni di temperatura. In questo modo è stato possibile ridurre ulteriormente gli attriti, assicurando livelli di coppia più elevati e riducendo le temperature nella camera di combustione.

La potenza massima del motore, pari a 98 CV/72 kW, viene sviluppata a 5.200 giri/min, con una coppia massima di 142 Nm a 3.600 giri/min.

L'efficienza termica migliore al mondo

L'efficienza termica misura la capacità di un motore di convertire l'energia del combustibile in energia da sfruttare per alimentare la vettura.

Come risultato dell'adozione di un sistema di ricircolo che sfrutta un volume di gas maggiore, e degli affinamenti in termini di combustione e riduzione degli attriti, il motore del nuovo C-HR realizza un'efficienza termica massima del 40%, la più alta a livello mondiale per un motore termico. Tale risultato supera quello del 37% ottenuto dal motore

1.5 della prima Prius e quello del 38,5% dell'unità 1.8 della Prius di terza generazione.

Nuovo sistema EGR

Il sistema di ricircolo dei gas di scarico del C-HR dispone di uno scambiatore di calore studiato per abbassare la temperatura dei gas in circolo riducendo quindi la temperatura della miscela di aspirazione e azzerando



Fully redesigned
power control unit



le detonazioni del motore. Questo ha consentito di ottimizzare i tempi di avviamento, contribuendo ulteriormente a migliorare l'efficienza termica.

Differenziale multi-albero, una premiare per l'ibrido

Questo nuovo sistema ibrido dispone di un innovativo differenziale che assicura allo stesso tempo un miglioramento della performance e la riduzione del peso grazie a un packaging più compatto. Le dimensioni ridotte, in particolare in termini di lunghezza hanno consentito di collocare la batteria ausiliaria all'interno del vano motore.

Il differenziale alloggia quattro componenti: due motori elettrici (MG1 e MG2), un cambio planetario singolo e un riduttore laterale. L'MG1 agisce prevalentemente come un generatore, convertendo l'energia in eccesso proveniente dal motore termico in elettricità da conservare nella batteria HV. L'MG1 agisce anche come motorino di avviamento. L'MG2 è invece il vero e proprio motore elettrico sfruttato durante la marcia, quello che agisce da generatore durante la frenata rigenerativa: questa unità alimenta la vettura in fase di avviamento, durante la marcia a bassa velocità e durante la guida in modalità elettrica, diventando l'unico sistema di trazione durante la guida in retromarcia.

Nuovo software ibrido

Gli aggiornamenti apportati al software del sistema ibrido consentono al C-HR di sfruttare maggiormente la trasmissione elettrica, consentendole di accelerare con i regimi del motore più bassi. Il software ha consentito inoltre di incrementare del 60% (rispetto alla Prius di terza generazione) la possibilità di sfruttare esclusivamente la potenza generata dal motore elettrico. Questo significa che la vettura dipende molto meno dal motore termico anche alle velocità più elevate.

Motori elettrici più compatti ed efficienti

Le dimensioni dei due motori/generatori elettrici sono oggi più compatte per adattarsi al meglio al nuovo design del differenziale multi-albero, senza inficiare in alcun modo l'economia dei consumi.

La velocità più elevata del motore e il nuovo raffreddamento idraulico incrementano l'efficienza del motore MG2, che sviluppa una potenza di 53 kW e 163 Nm di coppia.

Un'unità di controllo della potenza completamente rinnovata

L'unità di controllo della potenza (PCU) è stata sottoposta ad estensivi affinamenti, per una riduzione del 33% delle dimensioni, del 20% delle perdite elettriche e del 6% del peso.

La PCU è il cuore elettronico della vettura, quello che alloggia il booster del voltaggio, il convertitore DC/DC e il controllo elettronico dei motori.

In sostituzione dell'alternatore a cinghia, il nuovo C-HR sfrutta un convertitore DC/DC per ricaricare la batteria ausiliaria da 12V.

Batteria al nichel-metallo idruro

La batteria al nichel-metallo idruro (NiMH) è più compatta ed è stata collocata sotto i sedili posteriori senza quindi compromettere la capacità di carico del bagagliaio. La batteria dispone oggi di un sistema di raffreddamento più efficiente.

MOTORIZZAZIONI ALL'AVANGUARDIA



MOTORE 1.2T: ELEVATE PRESTAZIONI E CONSUMI RIDOTTI

Il motore 1.2 Turbo sfrutta tecnologie avanzate che consentono di passare dal ciclo Otto a quello Atkinson, adottando nuovi collettori di aspirazione (che creano un vortice verticale di aria), un collettore di scarico integrato nella testata e un innovativo sistema di gestione del calore. Il motore adotta l'iniezione diretta, un turbo con raffreddamento ad acqua e uno scambiatore di calore. Oltre a questo, il sistema VVT-i (Variable Valve Timing – intelligent) presente sull'unità 1.0 in dotazione della gamma Aygo e Yaris è stato sostituito dal nuovo VVT-iW (Variable Valve Timing - intelligent Wide), capace di assicurare maggiore flessibilità nell'alzata delle valvole.

La combinazione di queste tecnologie assicura una performance straordinaria e un'efficienza senza precedenti. Con una cilindrata di 1.197 cc, il motore sviluppa 116 cavalli (85kW) di potenza e un livello di coppia costante di 185 Nm tra 1.500 e 4.000 giri/min. Tutto questo assicura al nuovo C-HR un'accelerazione 0-100 km/h in 10,9 secondi e una velocità massima di 190 km/h. Questi straordinari risultati sono stati ottenuti a dispetto della riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂, pari rispettivamente a 5,5l/100 km e 125 g/km nel ciclo combinato.

Straordinaria gestione energetica

La chiave per ottenere consumi ridotti senza penalizzare la performance di una vettura è basata sull'incremento del rapporto di compressione, anche se generalmente questo può comportare il rischio di una perdita di controllo della combustione.

L'elevato rapporto di compressione del motore 1.2 Turbo, pari a 10:1, è stato reso possibile grazie all'adozione di una serie di tecnologie studiate per migliorare il controllo dell'intero processo di combustione.

Prima di tutto, i canali di aspirazione devono essere realizzati per poter generare un flusso d'aria maggiore, di conseguenza la forma del pistone deve essere ottimizzata per migliorare le turbolenze all'interno del cilindro. In questo modo il carburante e l'aria si mescolano più rapidamente e in maniera più omogenea, incrementando la velocità della combustione.

Un'accurata gestione del calore rappresenta una condizione importante per migliorare l'economia dei consumi, ma si rivela a sua volta un fattore chiave per ridurre il rischio di detonazioni

involontarie. Il motore è stato realizzato proprio con lo scopo di ottimizzare la temperatura di ogni singolo componente. Ad esempio, la parte inferiore dei pistoni viene raffreddata da getti d'olio, mentre il raffreddamento della testata avviene separatamente da quello del blocco motore, riducendo da un lato la temperatura all'interno della camera di combustione ma mantenendo al contempo il blocco motore abbastanza caldo per ridurre gli attriti.

L'iniezione diretta contribuisce a sua volta all'ottimizzazione delle temperature, aiutando a dissipare in maniera efficiente il calore nella camera di combustione. L'aria aspirata attraversa l'intercooler, che utilizza un circuito di raffreddamento a bassa temperatura.

Coppia elevata e grande reattività

Il lavoro congiunto del turbocompressore a inerzia ridotta del sistema VVT-iW e dell'iniezione diretta D-4T assicura livelli di coppia eccellenti anche con i regimi del motore più bassi. Grazie anche al sistema di aspirazione a volume ridotto, queste tecnologie assicurano una straordinaria reattività dell'acceleratore.

Il sistema d'iniezione del motore 1.2 Turbo è completamente nuovo. Grazie al design compatto, si tratta del sistema perfetto da utilizzare in un motore di piccola cilindrata, consentendo iniezioni multiple per ciascun ciclo, mentre l'ottimizzazione delle dimensioni dell'iniettore assicura una grande qualità della combustione a prescindere dal regime e dai carichi del motore.

Dal ciclo Otto al ciclo Atkinson

Il sistema VVT-i agisce sia sull'aspirazione che sullo scarico, aiutando a massimizzare i livelli di coppia a qualsiasi velocità del motore. Ma il nuovo VVT-iW va oltre: il sistema ritarda la chiusura delle valvole, consentendo al motore di funzionare sia con il ciclo Otto che con il ciclo Atkinson. Quest'ultimo viene utilizzato con i regimi più bassi, quando la valvola resta aperta per un breve lasso di tempo dopo che la corsa di compressione ha avuto inizio, consentendo a parte dell'aria di

COME UN MAESTRO DEL PUNTA-TACCO: CAMBIO MANUALE INTELLIGENTE

Per la prima volta la gamma Toyota vede l'introduzione di un nuovo sistema chiamato "Intelligent Manual Transmission" disponibile sulla versione 1.2 Turbo del nuovo C-HR. Proprio come un vero esperto della tecnica del punta-tacco, il sistema incrementa i giri del motore in scalata per offrire una cambiata più fluida. Il sistema migliora anche l'inserimento delle marce alte incrementando il comfort di tutti gli occupanti, migliorando anche la fase di avviamento e azzerando il rischio di spegnimento del motore, a beneficio di tutti gli automobilisti alle prime esperienze al volante.

rientrare nel sistema di aspirazione. In questo modo è possibile ridurre i tempi della corsa. Diminuendo la pressione sul pistone si riducono poi le perdite dovute al ciclo di pompaggio e consentire alla farfalla un'apertura più ampia.

Il sistema Stop & Start

Il controllo dell'avviamento è stato realizzato per offrire una riaccensione del motore immediata e senza il minimo sussulto. Dopo aver spento il motore, il sistema controlla la posizione di arresto lasciando il pistone a metà della corsa. Dopo il riavvio, il sistema applica un'iniezione stratificata nel primo cilindro per bilanciare le vibrazioni. Ritardando l'accensione, il sistema controlla infine l'incremento dei livelli di coppia, evitando che il motore vada su di giri e assicurando quindi una partenza piacevole e lineare.

**L'ELEVATO RAPPORTO DI COMPRESSIONE
DEL MOTORE 1.2 TURBO, PARI A 10:1,
È STATO RESO POSSIBILE GRAZIE
ALL'ADOZIONE DI UNA SERIE DI TECNOLOGIE
STUDIATE PER MIGLIORARE IL CONTROLLO
DELL'INTERO PROCESSO DI COMBUSTIONE.**

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.



UNA DINAMICA DI GUIDA CHE RIVOLUZIONA IL CONCETTO DI CROSSOVER

DALLE FASI PRELIMINARI del progetto, Hiroyuki 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 a doppio braccio oscillante, la nuova piattaforma basata sull'architettura 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.

Reattività, linearità e consistenza

Per l'intera durata della fase di sviluppo il Chief Engineer Hiroyuki Koba è rimasto fedele alla sua filosofia di “Reattività, Linearità e Consistenza”. “Reattività” si riferisce a come la vettura debba reagire immediatamente a qualsiasi input da parte del conducente. “Linearità” significa invece che il veicolo deve mostrarsi progressivo e filante, in assoluta armonia con le intenzioni del guidatore. Per “Consistenza” si intende invece la capacità della vettura di reagire sempre allo stesso modo, a prescindere dalla velocità e dalle condizioni di guida. Il Chief Engineer è convinto che la realizzazione di questi tre concetti consenta al nuovo C-HR di offrire la massima sicurezza e il massimo divertimento.

**PER L'INTERA DURATA DELLA
FASE DI SVILUPPO IL CHIEF
ENGINEER HIROYUKI KOBÀ È
RIMASTO FEDELE ALLA SUA
FILOSOFIA DI “REATTIVITÀ,
LINEARITÀ E CONSISTENZA”**

LA TRAZIONE INTEGRALE

Il Toyota C-HR 1.2T con trasmissione CVT è equipaggiabile con sistema Dynamic Torque Control AWD. La distribuzione fronte-retro della trazione viene controllata in maniera precisa attraverso un raccordo elettromagnetico. In base alla situazione la distribuzione può variare da un rapporto 100-0% fino a un minimo di 50-50%. Il sistema include il Cornering Control, una funzione che consente a chi guida di tracciare la direzione di guida voluta regolando la trazione a seconda delle condizioni di guida. Grazie al Pre-Torque Control la distribuzione viene impostata secondo un rapporto 90-10% non appena il conducente agisce sullo sterzo. In questo modo la vettura riesce ad elaborare in maniera ottimale i movimenti del volante in curva. Grazie al controllo dell'imbardata, i comportamenti sotto e sovrasterzanti vengono corretti mediante una ridistribuzione ottimale della trazione che avviene ogni sei millisecondi.



La nuova e più rigida piattaforma GA-C offre da questo punto di vista un'ottima base di partenza. La precisione è offerta da un cuscinetto del sistema MacPherson realizzato specificamente per il Toyota C-HR e progettato per ridurre drasticamente gli attriti dello sterzo, assicurando un movimento fluido e preciso.

Al posteriore il doppio braccio oscillante contribuisce ulteriormente a migliorare l'esperienza di guida sportiva. Il sistema eredita numerose componenti dalla Prius di ultima generazione, il primo modello costruito sulla piattaforma GA-C. Nonostante questo il C-HR beneficia di alcune modifiche studiate per rispettare le esigenze di Koba in termini di controllo, stabilità e comfort di guida. Grazie all'adozione di uno specifico falso telaio, l'angolazione della sospensione può essere ottimizzata migliorando così la maneggevolezza nonostante la maggiore altezza della vettura. A differenza della Prius, il nuovo C-HR adotta un giunto sferico per il collegamento con il secondo braccio inferiore, assicurando una straordinaria rigidità torsionale che adatta lo sterzo alle forze laterali che agiscono sulle ruote posteriori. Gli ammortizzatori sono inclinati verso l'anteriore riducendo i carichi stradali e massimizzando lo spazio di carico.

TOYOTA NEW GLOBAL ARCHITECTURE



Il Toyota C-HR gode dei benefici di una piattaforma basata sulla Toyota New Global Architecture (TNGA).



TOYOTA NEW GLOBAL ARCHITECTURE

IL C-HR DI TOYOTA prosegue sulla scia della Prius di quarta generazione diventando il secondo modello basato sulla piattaforma GA-C, questa volta adattata alle esigenze di un segmento C sempre più dinamico e caratterizzato.

Il risultato dimostra come lo sviluppo della TNGA abbia consentito la realizzazione di molteplici piattaforme evitando il rischio di una standardizzazione univoca, assicurando invece un'adeguata flessibilità per coprire diversi segmenti di mercato, dalle berline fino ai SUV.

L'adozione della TNGA è stata al centro del lavoro del Chief Engineer Hiroyuki Koba, fondamentale per realizzare la sua filosofia di "nessun compromesso in termini di design e performance", contribuendo ad arricchire il piacere di guida, la caratterizzazione stilistica e gli straordinari livelli di sicurezza della vettura.

Baricentro ribassato

In termini di dinamica di guida, il pianale GA-C consente l'abbassamento del baricentro, nel caso del nuovo C-HR il più basso della categoria. I benefici maggiori si riscontrano nella guida straordinariamente coinvolgente e bilanciata e nella riduzione del rollio.

La posizione di guida ribassata rappresenta un ulteriore beneficio della TNGA, anche se con il C-HR i designer hanno deciso di sollevare il punto dell'anca rispetto a quello della nuova Prius, in linea con le tradizionali caratteristiche di un SUV.

La capacità di adattamento del pianale GA-C è testimoniata inoltre dalla riduzione del passo rispetto alla nuova Prius (2.640 mm contro 2.700 mm) e dalla carreggiata anteriore e posteriore più ampie

(rispettivamente +20 e +10 mm). Tali affinamenti rispecchiano le diverse esigenze di un SUV in termini di packaging e maneggevolezza.

Nuovo vano motore

La TNGA ha consentito la rivisitazione del vano motore: diversi componenti sono stati spostati in posizione più bassa per adattarsi al nuovo baricentro della vettura. Con il C-HR è stato possibile spostare l'angolazione del motore verso il posteriore, un fattore che ha consentito ai designer di abbassare la linea del cofano e il baricentro.

A differenza della nuova Prius, dotata esclusivamente di sistema Full Hybrid, il C-HR offre sia motorizzazione ibrida che benzina, quest'ultima disponibile con trazione anteriore oppure integrale. La piattaforma GA-C è studiata per montare indifferentemente le due motorizzazioni senza compromettere in alcun modo il packaging, il disegno e il telaio della vettura.

**L'ARCHITETTURA TNGA HA
CONSENTITO DI OTTENERE
I PIÙ ALTI STANDARD DI
SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA**

Scocca ad elevata rigidità per il massimo del comfort e del dinamismo

La piattaforma GA-C si combina con la straordinaria rigidità della scocca per offrire una reattività immediata agli input provenienti dal volante. La maneggevolezza innata della vettura ha escluso la necessità di irrigidire le sospensioni, evitando così di compromettere il comfort degli occupanti.

Libertà di espressione per i designer

Oltre all'abbassamento della linea del cofano, resa possibile dal riposizionamento del motore, la piattaforma GA-C ha consentito la riduzione dell'altezza dell'intera vettura. Questo ha consentito al team di designer di esprimersi al meglio e in totale libertà, realizzando una

vettura dalle linee sportive in grado di distinguersi all'interno del segmento. Allo stesso modo l'abbassamento della linea del tetto non riduce lo spazio per la testa degli occupanti grazie alla posizione più bassa dei sedili, resa possibile dal nuovo pianale.

Sicurezza

L'architettura TNGA permette di assicurare livelli di sicurezza elevatissimi. Le nuove soluzioni stilistiche e ingegneristiche di Toyota puntano a soddisfare i sempre più severi standard dei programmi di Crash Test, grazie al supporto di funzioni e sistemi all'avanguardia, come il pacchetto Toyota Safety Sense ovviamente disponibile su C-HR.

Il Toyota C-HR durante i test sul circuito del nurburgring



SPECIFICHE

MOTORE	1.8 VVT-I HYBRID
Codice	2ZR-FXE
Tipo	4 cilindri in linea
Carburante	Benzina 95 ottani o +
Meccanismo valvole	16 valvole DOHC con VVT-i
Iniezione	Elettronica
Turbocompressore	-
Cilindrata (cm ³)	1.798
Alésaggio x corsa (mm)	80,5 x 88,3
Rapporto di compressione (:1)	13
SISTEMA IBRIDO	
Batteria	Nichel-metallo idruro
Voltaggio nominale (V)	201,6
Capacità (kWh)	1,31
Generatore	1NM
Tipo	Sincrono a magneti permanente
Voltaggio max. (V)	600
Potenza max. (kW)	53
Coppia max. (Nm)	163
Potenza massima del sistema (CV/ kW @ giri/min)	122/90 @5.200
Coppia max. (Nm @ giri/min)	142 @ 3.600 (solo motore termico)
Emissioni	Euro 6

TRASMISSIONE	FWD
Tipo	Cambio planetario
Rapporto differenziale (:1)	3,218
PERFORMANCE	
Velocità max. (km/h)	170
Acc. 0 - 100 km/h (secondi)	11,0
CONSUMI (L/100)	
Ciclo urbano 16"/17"/18"	3,3/3,4/3,5
Ciclo extra urbano 16"/17"/18"	3,8/4,1/4,1
Ciclo combinato 16"/17"/18"	3,6/3,8/3,9
Capacità serbatoio (l)	43
EMISSIONI DI CO₂ (G/KM)	
Ciclo combinato 16"/17"/18"	82/86/87

MOTORE	1.2T			2.0*	
Codice	8NR-FTS			3ZR-FAE	
Tipo	4 cilindri in linea			4 cilindri in linea	
Carburante	Benzina 95 ottani o +			Benzina 95 ottani o +	
Meccanismo valvole	16 valvole DOHC con Dual VVT-iW			16 valvole DOHC con VALVEMATIC	
Iniezione	Diretta			Elettronica	
Turbocompressore	Single Scroll			-	
Cilindrata (cm³)	1.197			1.87	
Alesaggio x corsa (mm)	71,5 x 74,5			84,5 x 97,6	
Rapporto di compressione (:1)	10,0			10	
Potenza max. (CV/ kW @ giri/min)	116/85 @ 5.200 - 5.600			148/109 @ 6.000	
Coppia max. (Nm @ giri/min)	185 @ 1.500 - 4.000			189 @ 3.800	
Emissioni	Euro 6			Euro 5	
TRASMISSIONE	FWD			AWD	FWD
Tipo	Manuale	Manuale ECO	Multidrive S	Multidrive S	Multidrive S
Rapporti (:1)					
1ª	3,727	3,538	Da 2.480 a 0.396	Da 2.480 a 0.396	Da 2.517 a 0.390
2ª	2,045	1,913			
3ª	1,310	1,233			
4ª	0,971	0,916			
5ª	0,764	0,675			
6ª	0,619	0,590			
Retromarcia	3,333	3,333	Da 2.604 a 1.680	Da 2.604 a 1.680	Da 2.517 a 0.390
Rapporto differenziale (:1)	4,538	4,538	5,698	5,698	5,791

*Mercati Europa Orientale

SPECIFICHE

PERFORMANCE	FWD MANUALE	FWD ECO	FWD MULTIDRIVE S	AWD MULTIDRIVE S	FWD MULTIDRIVE S
Velocità max. (km/h)	190	190	185	180	195
Acc. 0 - 100 km/h (secondi)	10,9	11,1	11,1	11,4	11,0
CONSUMI (L/100)					
Ciclo urbano 16"/17"/18"	-/7,4/7,4	6,7/6,7/-	-/7,3/7,3	-/7,6/7,6	-/8,8/-
Ciclo extra urbano 16"/17"/18"	-/5,1/5,1	4,8/4,9/-	-/5,1/5,1	-/5,6/5,7	-/5,8/-
Ciclo combinato 16"/17"/18"	-/5,9/6,0	5,5/5,6/-	-/5,9/5,9	-/6,3/6,3	-/6,9/-
Capacità serbatoio (l)	50	50	50	50	50
EMISSIONI DI CO₂ (G/KM)					
Ciclo combinato 16"/17"/18"	-/135/136	125/126/-	-/134/135	-/143/144	-/161/-

TELAIO	1.8 VVT-I HYBRID	1.2 T	2.0
Sospensione anteriore	Montante MacPherson		
Diametro barra stabilizzatrice (mm)	26,4		
Sospensione posteriore	Doppio braccio oscillante con molla a spirale		
Diametro barra stabilizzatrice (mm)	24,2		
Sterzo	Pignone & cremagliera, servosterzo elettrico		
Rapporto generale (:1)	13,6		
Giri da un estremo all'altro	2,76		
Raggio minimo di sterzata pneumatico/socca (m)	10,4/11,0		
Freni			
Anteriori (mm)	Dischi ventilati (298,5)		
Posteriori (mm)	Dischi solidi (281)		
Pneumatici	215/65R16 98H - 215/60 R17 96H - 225/50 R18 95V		

*Mercati Europa Orientale

DIMENSIONI ESTERNE (MM)	1.8 VVT-I HYBRID	1.2 T	2.0*
Lunghezza		4.360	
Larghezza		1.795	
Altezza (Hybrid)		1.565 (1.555)	
Passo		2.640	
Carreggiata anteriore (17"/18")		1.550/1.540	
Carreggiata posteriore (17"/18")		1.550/1.540	
Sbalzo anteriore		905	
Sbalzo posteriore		815	
Coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx) (Cerchi da 17")	0,32	0,32 (AWD: 0,33)	0,33

BAGAGLIAIO	1.8 VVT-I HYBRID	1.2 T	2.0*
Capacità (dm3)		377	

DIMENSIONI INTERNE (MM)	1.8 VVT-I HYBRID	1.2 T	2.0*
Lunghezza		1.800	
Larghezza		1.455	
Altezza		1.210	

PESI (KG)	HYBRID	1.2T FWD MANUALE	1.2T FWD MULTIDRIVE S	1.2T AWD MULTIDRIVE S	2.0 MULTIDRIVE S*
Massa a vuoto min/max	1.380/1.460	1.320/1.425	1.390/1.440	1.460/1.510	1.420/1.470
Massa complessiva	1.860	1.845	1.865	1.930	1.960
Capacità di traino senza freni/ con freni	725/725	730/1.300	720/1.100	720/1.100	-

*Mercati Europa Orientale

BANCA IMMAGINI



Programmi:

- Word-, Excel- Pdf (è richiesto Acrobat Reader 7.0)
 - Programma .jpg per visualizzare le immagini/foto
 - Quicktime movies
-

Diritti Immagini:

L'utilizzo di queste immagini è esclusivamente consentito per scopi professionali; non potrà essere utilizzato per nessun altro scopo, né essere messo a disposizione di terzi senza il previo consenso scritto di Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgio.

More images available on newsroom.toyota.eu





2016_Toyota_C-HR_DYN_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_DYN_02.JPG



2016_Toyota_C-HR_DYN_03.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_02.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_03.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_04.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_05.JPG



2016_Toyota_C-HR_MARK_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_MARK_02.JPG



2016_Toyota_C-HR_MARK_09.JPG



2016_Toyota_C-HR_EXT_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_06.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_07.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_08.JPG



2016_Toyota_C-HR_STAT_09.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_02.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_03.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_04.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_05.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_06.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_07.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_08.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_09.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_10.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_11.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_12.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_13.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_14.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_15.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_16.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_17.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_18.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_19.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_23.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_24.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_25.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_26.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_27.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_28.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_29.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_30.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_31.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_32.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_33.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_34.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_35.JPG



2016_Toyota_C-HR_INT_36.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_01.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_02.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_03.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_04.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_05.JPG



2016_Toyota_C-HR_DET_06.JPG



2016_Toyota_C-HR_1_2Turbo.JPG



2016_Toyota_C-HR_1_8L2ZRFXEngine.JPG



2016_Toyota_C-HR_hybrid system.JPG



2016_Toyota_C-HR_Front axle.JPG



2016_Toyota_C-HR_High-rigidity body.JPG





TOYOTA MOTOR ITALIA

Communication & External Affairs
Via Kiiciro Toyoda, 2
00148 Roma

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



bit.ly/2epfxua

