



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

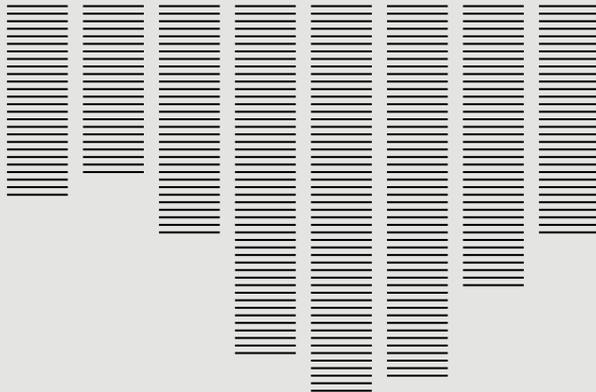
NUEVO VERSO



FEBRERO 2014



NUEVO ÍNDICE VERSO



2

INTRODUCCIÓN

22

MULTIMEDIA

6

PRESTACIONES

29

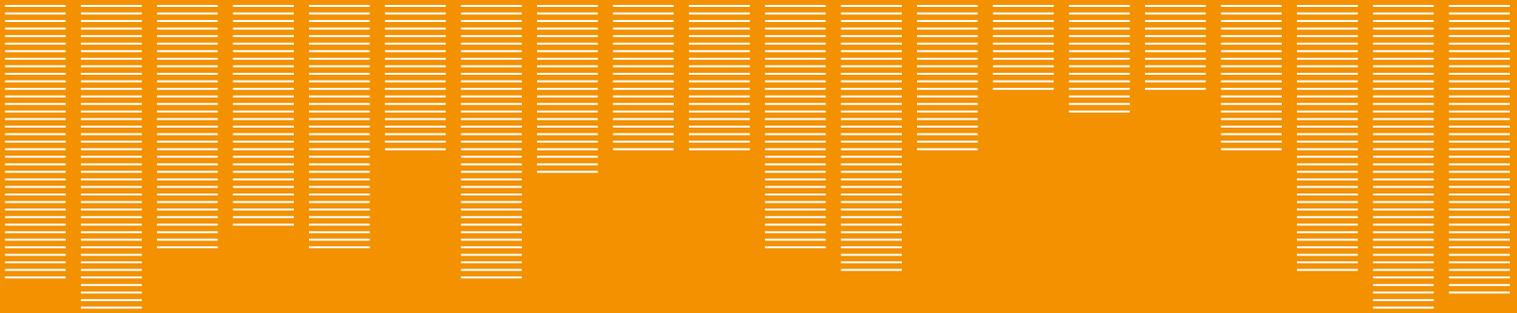
ESPECIFICACIONES

14

DISEÑO

32

GALERÍA DE IMÁGENES



INTRODUCCIÓN

- Desde su lanzamiento inicial en 2002, las ventas acumuladas de Verso en Europa han superado las **700.000 unidades**
- Fabricado exclusivamente para europeos, **por europeos** y en Europa desde 2013
- Introducción del nuevo motor turbodiésel **D-4D de 1.6 litros**
- Nuevo color exterior, nuevas llantas de aleación, nuevos acabados interiores y dos sistemas multimedia Toyota Touch® mejorados



UNA BASE SÓLIDA DE PARTIDA

Lanzado en 2013, el actual Verso se ha desarrollado en exclusiva para el mercado europeo.

Se trata del primer proyecto a gran escala de Toyota que incorpora a los departamentos europeos de Planificación de producto, Diseño, I+D y Compras. Desde el origen, Verso ha sido diseñado, planificado y fabricado totalmente bajo el liderazgo de Toyota Motor Europe (TME).

Modelado en el Centro Europeo de Diseño de Toyota (ED²), en Niza (Francia), y con más de 470 componentes distintos, un 60% visibles y un 40% relacionadas con la dinámica de conducción y las mejoras de NVH, el actual Verso ha supuesto una importante actualización del modelo a medio ciclo de vida.

Pensado para satisfacer las necesidades cada vez más variadas de los clientes actuales de monovolúmenes, la elegante, cómoda y flexible gama Verso presenta una excepcional relación calidad-precio. Con unas dimensiones exteriores compactas, ofrece una amplitud excepcional y una de las mejores distancias entre los asientos de la categoría, y la

auténtica flexibilidad de un monovolumen con el sistema de asientos Easy Flat.

Desde que se lanzó por primera vez en 2002, las ventas acumuladas de Verso han superado ya las 700.000 unidades. Fabricado exclusivamente en Toyota Motor Manufacturing Turkey, se han vendido unas 40.000 unidades del actual Verso desde su lanzamiento en 2013, lo que ha incrementado la cuota de Toyota en el segmento C de monovolúmenes hasta el 4,6%.

NUEVO 1.6 D-4D, NUEVAS CARACTERÍSTICAS

Entre las mejoras del Verso 2014 se encuentra una mayor variedad de motores, entre los que destaca un nuevo turbodiésel D-4D de 1.6 litros. El exterior cuenta con un nuevo color bronce y llantas de aleación de 16" y 17" de nuevo diseño. El interior ha sido mejorado con nuevos acabados y detalles, y la gama de sistemas multimedia asequibles de la compañía, Toyota Touch® 2, también se ha revisado completamente.

700.000 UNIADADES Y SUBIENDO



- El nuevo turbodiesel D-4D de **1.6 litros y 112 CV DIN** ofrece una rápida respuesta del acelerador y una progresión lineal del par en un amplio intervalo de regímenes del motor
 - Primera adopción del **sistema Stop & Start** en Verso
 - Emisiones de CO₂ de **119 g/km**
 - **Mayor selección de motores:** cuatro diésel y dos de gasolina
-

PRESTACIONES





NUEVO MOTOR DIÉSEL 1.6 D-4D

La gama del modelo Verso 2014 se ha ampliado con la introducción de un nuevo motor diésel D-4D de 1.6 litros, cuatro tiempos e inyección directa.

Las ventas de motores diésel siguen dominando el mercado europeo en el segmento C de monovolúmenes, y las versiones de 1.6 litros representan actualmente más del 50 % de las ventas.

El motor D-4D de 1.6 litros lo suministra el Grupo BMW, y se monta con una caja de cambios manual de seis velocidades de Toyota. Con 20 kg menos de peso que el D-4D de 2.0 litros, este motor ajustado a la norma Euro 5 desarrolla 112 CV DIN/82 kW a 4.000 rpm y 270 Nm de par entre 1.600 y 2.250 rpm. En consecuencia, el Verso acelera de 0 a 100 km/h en 12,7 segundos y alcanza una velocidad punta de 185 km/h.

El motor ofrece una eficiencia de combustible un 8 % superior a la de la unidad 2.0 D-4D, con un consumo de 4,5 l/100 km en el ciclo de homologación combinado. Al mismo tiempo, las emisiones de CO₂ se han reducido de 129 hasta solo 119 g/km.

Estas cifras se fundamentan en la primera adopción de un sistema Stop & Start en la gama Verso, de acuerdo con los principios de la filosofía Toyota Optimal Drive.

Ha habido varios desafíos técnicos clave en la integración del nuevo motor 1.6 D-4D. Se han rediseñado todas las interfaces eléctricas y se

ha montado un volante de doble masa de nuevo desarrollo para optimizar el ruido y la vibración.

Los nuevos soportes del motor ofrecen una vibración particularmente baja, especialmente con la función Stop & Start, reduciendo al mínimo el ruido, la vibración y la aspereza (NVH, Noise, Vibration and Harshness) y ofreciendo un funcionamiento silencioso a velocidad constante.

El propio motor también se ha ajustado para conseguir una respuesta rápida del acelerador en todos los regímenes. Genera una buena respuesta inicial a bajas revoluciones y luego, cuando se activa el turbo, ofrece una progresión lineal del par. La disponibilidad de par también se ha ampliado, de forma que el motor puede funcionar tranquilamente a más de 3.000 rpm sin ahogarse.

Con la calidad de marcha que ya asegura el Verso existente, la configuración de los resortes se ha modificado para replicar en la nueva versión 1.6 D-4D los mismos niveles de control de la carrocería y confort de marcha.

La incorporación del motor 1.6 D-4D a la gama Verso permite escoger ahora entre cinco versiones: 180D de 177 CV (2.2 D-CAT), 150D de 150 CV (2.2 D-CAT) y 115D de 112 CV (1.6 D-4D) en diésel y 130 de 132 CV (1.6 Valvematic) y 140 de 147 CV (1.8 Valvematic) en gasolina.

NUEVO MOTOR EN EL CENTRO DEL SEGMENTO





Gerald Killmann, Vicepresidente de I+D2 de Toyota en Bélgica, habla del nuevo diésel, los objetivos de desarrollo clave, los principales retos del proyecto y la investigación y desarrollo necesarios para desarrollar un auténtico motor Toyota D-4D.

¿Por qué decidieron usar un motor externo en lugar de desarrollar un diésel 1.6 desde cero?

Teniendo en cuenta que las ventas de turismos diésel se concentran principalmente en Europa, y que desarrollar un nuevo motor diésel entraña un trabajo considerable, llegamos a la conclusión de que en este escenario, la mejor solución era colaborar con otro fabricante de equipos originales en lugar de desarrollar una unidad nosotros mismos.

El siguiente paso era determinar los criterios de selección. Buscamos motores que ofrecieran las características necesarias en cuanto a par, potencia y consumo de combustible. Y, por supuesto, también tuvimos que tener en cuenta si la geometría era compatible con nuestro vehículo.

Sin embargo, el motor en sí no era nuestro único factor de decisión; también queríamos encontrar a una empresa que, como nosotros, tuviera una orientación técnica, y que pensara de forma similar a la nuestra.

Así que, finalmente, el Grupo BMW resultó ser nuestro socio ideal.

¿Qué ha desarrollado Toyota en este motor?

El motor es quizás el componente más interconectado de un vehículo, ya que interactúa con un gran número de sistemas. En este caso, hemos desarrollado muchos nuevos elementos: un nuevo volante de doble masa, un compartimento adaptado para la caja de cambios, nuevos soportes para el motor, nuevas interfaces electrónicas...

Al instalar un motor en un vehículo, no se trata solo de un vínculo mecánico, sino también eléctrico.

La adaptación del sistema electrónico supuso un gran reto, porque la unidad de control del motor contiene elementos de los dos participantes

en este proyecto, que había que integrar en el sistema electrónico del vehículo a través de interfaces.

Los componentes externos de la unidad se adaptaron en función de nuestros requisitos geométricos. Asimismo, para hacer frente a la tensión térmica derivada de impulsar un vehículo relativamente grande y potencialmente muy cargado, se ha optimizado el flujo de aire a través del compartimento del motor.

¿El uso de una caja de cambios Toyota está relacionado principalmente con el diseño estructural?

No. La clave fue que de partida teníamos un vehículo muy bueno. Queríamos mantener tantos elementos como fuera posible y cambiar únicamente lo que de verdad fuera necesario.

¿Cuáles eran sus principales objetivos al añadir este motor a la gama?

En primer lugar, como vehículo familiar que es, un monovolumen tiene que ser siempre cómodo de conducir. Por otra parte, a partir de los vehículos que ya estaban en circulación con este mismo motor, reconocimos su rendimiento dinámico. Así, quisimos reunir una combinación de estos aspectos clave en nuestro vehículo.

Con un motor de baja cilindrada en un vehículo relativamente grande, es fundamental que el motor esté a la altura, así que ese fue uno de los principales objetivos técnicos. Tuvimos que asegurarnos de tener par disponible a partir de regímenes bajos, pero también de extenderlo a un amplio intervalo de revoluciones.

Esa capacidad de extender el par fue uno de nuestros principales objetivos, para conseguir que el conductor pueda aguantar más tiempo con la misma marcha, a un régimen superior durante la aceleración, sin tener la sensación de que el motor se queda sin fuelle.

Un segundo elemento fue la rápida respuesta del motor, desarrollando suficiente par incluso antes de la activación del turbo. Y no solo una respuesta rápida, sino también una progresión natural del par, para que no parezca todo el rato un motor pequeño y luego, de repente, se dispare con el turbo como una exhalación. En lugar de eso, queríamos una progresión más natural y lineal del par.

Como consecuencia, el conductor puede acceder a unas grandes prestaciones sin incomodar a los ocupantes con aceleraciones bruscas al ir subiendo de marcha, ¡algo importante en un vehículo familiar!

El objetivo en cuanto a NVH era igualar los niveles del 2.0 D-4D y, en algunos ámbitos, incluso mejorarlos.

Y luego, por supuesto, uno de los objetivos clave era la eficiencia. Hemos conseguido recortar las emisiones de CO₂ un 8%, de 129 a 119 g/km, en comparación con el motor 2.0 D-4D, y gracias al menor tamaño del motor y a la adopción del sistema Stop & Start, la reducción del consumo de combustible se hace patente, sobre todo en contextos urbanos.

¿Cómo se ha garantizado la calidad Toyota?

El vehículo se ha creado como cualquier otro Toyota. El motor se sometió a todas nuestras pruebas de durabilidad, a pesar de proceder de otro fabri-

“LA ‘ELASTICIDAD’ DEL MOTOR ERA UNO DE NUESTROS OBJETIVOS PRINCIPALES”

cante. Desde el punto de vista del I+D, simplemente es otro fabricante de motores el que suministra la unidad, pero nuestros estándares no varían.

Hemos comprobado que cumpla todos nuestros requisitos de durabilidad y hemos vuelto a desarrollar y poner a prueba todos los componentes necesarios.

¿De qué elementos están más orgullosos?

Nuestro objetivo era asegurarnos de reducir las emisiones de CO₂ de la versión 1.6 D-4D sin sacrificar el confort, el placer de conducción y facilidad de uso. Hay tres elementos que nos han ayudado a conseguirlo:

En primer lugar, conseguimos controlar muy bien la transmisión de la vibración del motor a la carrocería. Especialmente con la función Stop & Start en marcha, estoy muy satisfecho del nivel que hemos alcanzado.

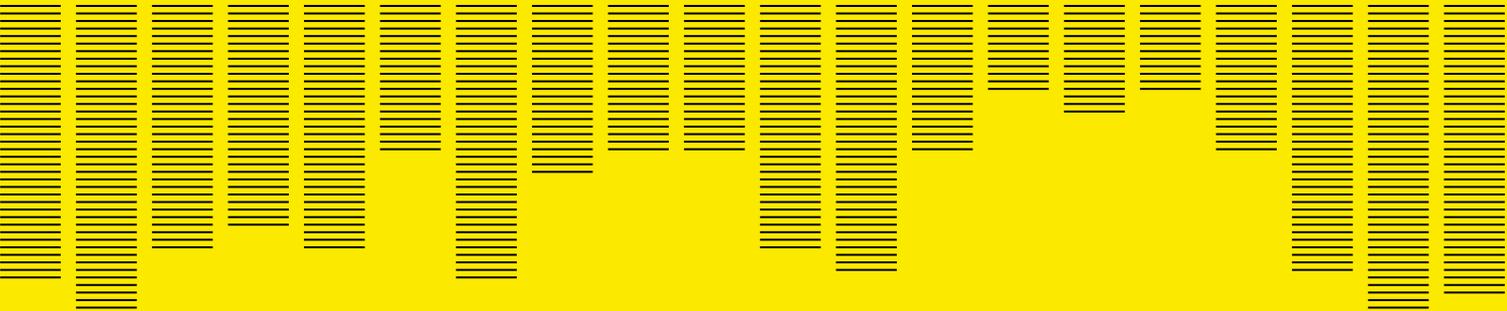
En segundo lugar, la respuesta del motor, el progreso lineal del par y la elevada disponibilidad de par en un amplio intervalo de revoluciones. A menudo, en los motores diésel, por encima de 2.700-2.800 rpm, el par descende de golpe como una barrera. El 1.6 D-4D, en cambio, te permite seguir sin problema muy por encima de las 3.000 rpm, casi como con un motor de gasolina. Como conductor, es de agradecer tener esa opción, sobre todo cuando la circulación es intensa y se necesita potencia para mantener el ritmo del tráfico.

En tercer lugar, también hemos trabajado en la selección del factor de marcha, para combinar el rendimiento dinámico con un buen consumo de combustible y un bajo nivel de ruido a gran velocidad. Por eso hemos introducido una sexta marcha para circular por autopista, mientras que las marchas más bajas, la segunda y la tercera, están diseñadas para ofrecer una buena aceleración, aprovechando la capacidad de revolucionarse del motor.



**270 Nm
DE 1.750
A 2.250 RPM**





DISEÑO

-
- **Selección de 10 colores exteriores**, incluido el nuevo Bronce Maroc
 - **Nuevas y atrevidas llantas de aleación de 17"** con un diseño plateado más oscuro
 - Introducción de **dos nuevas opciones de tapicería de asientos**: tela gris grafito con costuras plateadas y tela Grey con refuerzos laterales de cuero
 - **Nuevo Indicador de baja presión** de los neumáticos
 - Indicador de kilómetros restantes hasta el próximo cambio de aceite



El Verso combina el estilo distintivo de los monovolúmenes Toyota en dos apartados con el lenguaje de diseño Under Priority (Prioridad Inferior) y los elementos Keen Look (Imagen Potente). La renovación de mitad de ciclo en 2013 ha potenciado el dinamismo y el atractivo del Verso.

VERSO 2014

A partir de la gama existente de 10 colores exteriores y llantas de aleación de 16" y 17", el Verso 2014 introduce una nueva pintura Bronce Maroc, unas nuevas llantas de aleación de 16" con siete radios y un atrevido diseño de llantas de aleación de 17" con cinco radios, con un acabado plateado más oscuro.

En el interior, el Verso 2014 cuenta con un diseño de la palanca de cambios más texturado y la incorporación de un Indicador de baja presión de los neumáticos (TPWS, Tyre Pressure Warning System) a la lista de equipamiento de serie, así como la opción de dos nuevas tapicerías para los asientos, una tela gris oscuro con costuras plateadas de efecto 3D y una tela gris claro con refuerzos laterales de cuero.

El nuevo Verso 115D también lleva de serie un indicador de kilómetros restantes hasta el siguiente cambio de aceite, visible al arrancar.



NUEVOS COLORES Y EQUIPAMIENTO





Mehmet Kilic, Jefe principal de proyecto en el Centro de I+D de Toyota en Bélgica, habla del ADN distintivamente europeo de Verso, de la importancia de los cambios de diseño exterior e interior en el Verso 2014 y del papel del Centro Europeo de Diseño de Toyota (ED²) en la creación de los nuevos diseños.

¿Qué hace que Verso sea único?

En primer lugar, su modularidad interior y su facilidad de uso, que tienen una gran importancia en el segmento de monovolúmenes. Si analizamos el perfil de nuestros clientes principales, vemos que son mayoritariamente familias que realizan muchas actividades deportivas y sociales, de modo que necesitan unos asientos y un maletero flexibles.

Y luego está el diseño. Hemos infundido dinamismo en un segmento en el que tradicionalmente ha prevalecido el diseño estático y cuadrado.

En resumen, pues, Verso es un vehículo elegante y modular. También es uno de los monovolúmenes de siete plazas más compactos. Cuando preguntamos a nuestros clientes, esa es una de las principales razones de compra. Les gusta disfrutar un tamaño compacto, especialmente para el uso urbano, en combinación con un espacio interior máximo.

¿Por qué Verso es un vehículo “totalmente europeo”?

Bueno, si lo analizamos parte por parte... más del 95 % de los clientes de Verso son europeos... De hecho no existe ningún Verso en Japón, y el equivalente en China, que se comercializó dos años antes del actual vehículo europeo, no se parece en absoluto.

Desde la perspectiva de fabricación, alrededor del 95 % de los componentes se producen en el ámbito local. En segundo lugar, en los tres últimos años, todas las actividades de I+D han tenido lugar en Europa. Así pues, somos prácticamente independientes de Toyota Motor Corporation (TMC) en Japón; el liderazgo está aquí, en Europa. Lo mismo sucede con el diseño y la planificación de producto. Todo se ha localizado completamente durante los tres últimos años. En total, han participado en este proyecto entre 350 y 400 empleados locales.

Por eso podemos decir que Verso está fabricado para europeos, por europeos y en Europa.

¿Por qué lanzan ahora este nuevo Verso 2014, solo un año después de la completa renovación de mitad de ciclo del modelo?

Este vehículo es el “modelo del año”. Con el concepto del modelo del año, queremos introducir novedades y frescura en el producto cada 12 meses para mantener el perfil del vehículo lo más alto posible en el mercado. Es la primera vez que hemos aplicado este concepto a Verso.

Y, de nuevo, esta idea se ha adaptado completamente al mercado europeo. Normalmente, el “modelo del año” incorpora novedades visuales, y en ocasiones nuevo equipamiento. Sin embargo, este Verso 2014 va un poco más allá, porque también introducimos un nuevo motor, lo que amplía el abanico de opciones y nos ofrece una mejor vía de entrada al centro del segmento.

El concepto del “modelo del año” también nos permite introducir mejoras en el producto. Un sencillo ejemplo: en esta ocasión, también hemos cambiado el pomo de la palanca de cambio por un diseño más ergonómico. Se trata de un componente que el conductor toca 100.000 veces al año. Si podemos introducir una piel más suave, una mejor ergonomía... ¿Por qué esperar a que llegue la próxima generación? Hagámoslo ahora.

“QUEREMOS TRAER NOVEDADES Y FRESCURA CADA 12 MESES”



¿Cómo decidieron qué elementos había que actualizar para el Verso 2014?

Tras la renovación de 2013, seguimos desarrollando un segundo color interior en el que habíamos estado trabajando. Con este modelo de 2014, introducimos un interior más claro, que no solo debería atraer a familias sino también a clientes de flotas y empresas. Se trata de conductores que pasan muchas horas al día al volante y para quienes un interior más claro y brillante puede suponer una gran diferencia. Por otra parte, también se puede ver como más prestigioso.

También disponemos de dos nuevas llantas de aleación, de 16" y de 17". Las de 17" tienen un aspecto muy robusto... Tienen un diseño atrevido y un color plateado distinto del habitual, más oscuro.

Al combinar esos distintos elementos con el nuevo color en bronce de la carrocería, el techo panorámico Skyview y el cristal oscurecido, junto con el nuevo motor diésel de la versión 115D y los sistemas multimedia mejorados, el resultado es una propuesta nueva y muy atractiva.

¿Cuál ha sido la implicación del ED² en la creación de los nuevos diseños?

Suponen una de las aportaciones más importantes en el desarrollo de productos, especialmente para un proyecto así. Un vehículo tiene 2.000 piezas, de las cuales solo hemos modificado entre un 1% y un 5%, así que se trata de conseguir un impacto máximo con esos cambios.

El color exterior es el elemento principal desde el punto de vista de la comunicación, y ahí es donde entra en juego el ED²: ¿Qué colores seleccionar? ¿Por qué? ¿Cuáles son las tendencias del mercado? ¿Cómo responderán al paso del tiempo?

No se trata únicamente de los vehículos... Se puede aplicar a cualquier producto. Por ejemplo, el color de la carrocería Blanco perlado que lanzamos con el Verso 2013; se pueden ver colores similares en smartphones, ordenadores, televisores... Hay una tendencia muy clara. Captar esa tendencia y asegurarse de que encaja con nuestros productos es la aportación del ED² a un proyecto como este.

“CAPTAR LAS TENDENCIAS Y CONSEGUIR QUE NUESTROS PRODUCTOS ENCAJEN ES LA ESPECIALIDAD DE ED²”

- Gama exclusiva de **asequibles sistemas multimedia** de pantalla táctil con mayor resolución y más funcionalidades
 - **Toyota Touch® 2 & GO** combina un completo sistema de navegación con servicios y aplicaciones en línea
 - **Toyota Touch® 2 & GO Plus**, con reconocimiento de voz mejorado y nueva conectividad Wi-Fi
 - Primera marca generalista en ofrecer servicios de **Google Street View y Panoramio**
-

MULTIMEDIA





TOYOTA TOUCH® 2

Montado de serie en el Verso 2014 a partir del acabado Active, el sistema Toyota Touch® 2 es una versión mejorada del asequible sistema multimedia de pantalla táctil de Toyota.

Por medio de una pantalla táctil de 6,1" a todo color, incorpora radio AM/FM con receptor DAB/DAB+/DMB-A opcional, reproductor de CD/MP3, conectividad Bluetooth con teléfonos móviles con una función de reproducción inalámbrica de música y un puerto USB para conectar reproductores de música portátiles, con la posibilidad de mostrar portadas de álbumes desde un iPod.

También viene de serie una cámara trasera, que ayuda a los conductores a maniobrar en espacios limitados.

El sistema Toyota Touch® 2 mejorado cuenta con pantallas rediseñadas con un efecto 3D más profundo. La resolución de la imagen se ha multiplicado por cuatro, de 400 x 240 a 800 x 480, lo que da lugar a una imagen mucho más brillante y nítida.

El menú de pantalla se ha ampliado para incorporar más información del vehículo, como los ajustes del aire acondicionado, y ahora la pantalla incorpora control de arrastrar y golpear para un funcionamiento sencillo e intuitivo.

Toyota Touch® 2 incorpora MirrorLink, lo que permite a los usuarios conectar smartphones compatibles y controlarlos totalmente desde la pantalla táctil del sistema.

Ahora la radio DAB opcional se ha integrado completamente, e incorpora una función de 'Enlace FM' que cambia automáticamente a la sintonía de FM correspondiente si falla la señal de DAB (La radio DAB no está disponible en España).

TOYOTA TOUCH® 2 & GO

El Toyota Touch® 2 & GO ofrece a los clientes un completo sistema de navegación mejorado, que ofrece la mejor relación calidad-precio del mercado. El sistema fue desarrollado específicamente pensando en los clientes europeos.

Disponible en 20 idiomas, incluye las funciones de navegación más populares, como límites de velocidad personalizables, alertas de radares de velocidad, zoom automático, señalización vial y vista de intersecciones en cruces de carreteras. Ahora la función de zoom de mapa se puede controlar más fácilmente mediante un sencillo mando giratorio.

La cobertura de tráfico avanzada, que ahora se encuentra en el propio mapa, toma la forma de una "barra de tráfico" e indica al conductor la congestión que tiene por delante y el retraso que puede esperar.

A través de la función Toyota Online, el sistema ofrece conectividad a bordo con una mayor variedad de servicios, incluidos Toyota Real Time Traffic, basado en tecnología de TomTom, Google Street View, Panorámico y Google Local Search, la base de datos más extensa y actualizada del mundo.

El portal de clientes mejorado de Toyota también permite a los usuarios ponerse en contacto con sus vehículos en línea. Así, por ejemplo, a través de Google Maps, se pueden introducir destinos a distancia desde casa o desde la oficina, y se pueden descargar puntos de interés (POI) para indicarlos como destino.

El acceso al sistema Toyota Online incorpora una función que ofrece varias aplicaciones, incluidos precios de combustible, predicción meteorológica e información de aparcamientos.

La instalación de Touch 2 & GO también complementa la unidad multimedia básica, con la incorporación de la imagen de la persona de contacto.

El sistema Toyota Touch® 2 & GO ha sido diseñado específicamente para ser accesible y flexible. Se puede actualizar fácilmente con nuevas funciones, mapas actualizados y las aplicaciones más recientes, a medida que estén disponibles.

TOYOTA TOUCH® 2 & GO PLUS

En el caso de Touch 2 & GO Plus, el sistema multimedia con pantalla táctil va equipado con modelos de ciudades en 3D, gráficos de monumentos y una función de lectura de mensajes “de texto hablado”.

El sistema puede mostrar además correos electrónicos y calendarios, en función de la compatibilidad Bluetooth de los teléfonos móviles. Cuenta asimismo con una función de búsqueda de música similar ('Play More Like This') y un sistema inteligente de reconocimiento de música que recomienda automáticamente listas de reproducción en función del ánimo, una forma fácil y segura de administrar la música sobre la marcha.

Touch 2 & GO Plus incorpora conectividad Wi-Fi. Los usuarios pueden configurar sus smartphones como puntos Wi-Fi para conectar a las funciones en línea del sistema.

Con un mayor número de idiomas, hasta 15, la función de Reconocimiento de Voz Avanzado ha sido diseñada para usarla de la forma más sencilla mientras se conduce. Centrándose en tres tareas clave, permite al conductor indicar un destino, realizar una llamada telefónica o seleccionar una canción concreta desde un iPod conectado con una sola instrucción de voz.

El sistema Toyota Touch® & GO Plus incluye además tres años de actualización de mapas y software.

TRES AÑOS DE ACTUALIZACIONES GRATUITAS





Sigi Killemaes, Jefe de sistemas multimedia y telemática en el Centro de I+D de Toyota en Bélgica, comenta la filosofía que subyace al concepto Toyota Touch® 2, así como la integración de características premium a un precio asequible.

¿Qué filosofía subyace a los sistemas multimedia Toyota Touch® 2?

El concepto se articula en torno a lo que denominamos innovación asequible. Queríamos ofrecer las características y funciones de los sistemas premium a un precio asequible, para que se pudiera beneficiar el mayor número de clientes posible. Por otra parte, buscábamos una mayor integración del sistema Toyota Touch® 2 en el vehículo, ampliando su uso para visualizar muchas funciones del mismo.

Hemos mantenido el coste global a un nivel reducido porque no integramos un módulo de comunicaciones en el vehículo, sino que utilizamos el teléfono móvil del cliente como una especie de módem para conectar a Internet. De esta forma también evitamos la necesidad de contratar un segundo servicio de datos.

Antes nos preocupaba un poco el uso del teléfono como dispositivo de conexión, pero lo cierto es que funciona bastante bien. Si tienes que conectar igualmente el Bluetooth para el sistema manos libres y la música, sencillamente acaba siendo parte del mismo proceso.

Además, hemos simplificado mucho el proceso de conexión con este sistema de nueva generación. Disponemos de conexión inalámbrica, por lo que basta con configurar el teléfono como punto Wi-Fi y luego conectar desde el vehículo.

¿Qué novedades presenta el Toyota Touch® 2?

En primer lugar, queríamos aumentar la calidad de la pantalla para mostrar una imagen mucho más nítida y brillante.

Todas las pantallas de menú también han sido rediseñadas con la ayuda del ED². Creímos oportuno contar con su participación, porque los sistemas

multimedia a bordo son cada vez más importantes para los clientes, y valoramos su orientación de diseño en un equipo tan relevante.

Las pantallas presentan ahora un efecto 3D mucho más profundo, e incorporan un motivo de "suelo de embarcación" en todos los diseños, que ayuda a dotar de coherencia a las distintas pantallas.

También contamos con una nueva gama de servicios conectados, trabajando con colaboradores a la cabeza de sus respectivos campos, tales como TomTom para servicios de tráfico o Google para funciones de búsqueda. Además, siempre que dispongan de un teléfono compatible, los usuarios pueden utilizar MirrorLink para replicar la pantalla de su smartphone en la pantalla del vehículo, e incluso controlar el dispositivo desde allí.

¿Qué es Toyota Online?

Con la función Toyota Online de los sistemas Toyota Touch® 2 & GO y Toyota Touch® 2 & GO Plus, se puede acceder a una serie de servicios en línea que permiten al conductor ir más tranquilo.

Mediante TomTom HD Traffic se pueden recibir actualizaciones de tráfico en tiempo real sobre cualquier incidencia o congestión a lo largo de la ruta, y, si es preciso, el sistema ofrece opciones de desvío.

Online Local Search es una base de datos adicional de puntos de interés complementada por una función de búsqueda. Permite buscar con más facilidad cualquier tipo de lugar de interés a través de Google y lugares de TomTom.

También puede activar aplicaciones para estar al tanto de las plazas de aparcamiento disponibles, el coste del combustible y la previsión meteorológica. Ofrecemos asimismo la aplicación de Twitter y 'Glass of Water' (vaso de agua), una especie de juego que fomenta una conducción más económica, de una forma que divierte sin distraer.

Por último, aunque sin duda no menos importante, Toyota es la primera marca generalista en ofrecer los servicios de Google Street View y Panoramio.

Google Street View resulta muy útil para familiarizarse con un destino antes de llegar. Se puede ver cómo son los alrededores, e incluso donde se puede aparcar el vehículo...

En cuanto a Panoramio, va un paso más allá, al proporcionar imágenes enviadas por los usuarios de los principales monumentos y lugares de interés. Así pues, si está de vacaciones con el coche, puede consultar los puntos de interés en el mapa, ver una imagen completa de los mismos y dejar que el sistema de navegación le guíe hasta allí.

¿Los sistemas Toyota Touch® 2 utilizan Google Maps?

No, porque ese un servicio en línea, y para utilizarlo habría que estar conectado de forma continua... En viajes por otros países, ¡la factura de datos 3G sería desorbitada!

Por eso utilizamos un sistema de disco duro, que además tiene la ventaja de poder adaptarse mucho mejor al vehículo y de no desaparecer al pasar

SERVICIOS GOOGLE STREET VIEW Y PANORAMIO

por un túnel... Para lo único que hace falta conectividad es para la información de tráfico, y ni siquiera tiene por qué ser 3G.

¿Cómo pueden saber que sus clientes van a asimilar la creciente complejidad de los sistemas HMI?

Con la multiplicación de funciones, disponer de una interfaz hombre-máquina (HMI, Human-Machine Interface) fácil de usar es fundamental. Por ese motivo, durante el desarrollo de la gama Toyota Touch® 2, hemos invertido gran parte de nuestro tiempo en eso.

Por ejemplo, hemos aumentado el número de idiomas del sistema de reconocimiento de voz, que por lo demás hemos mantenido tan sencillo como ha sido posible. Muchos sistemas incorporan cosas que se pueden hacer más rápidamente con los botones, pero nuestra filosofía es diferente: nos hemos centrado en tres instrucciones clave. Independientemente del menú en que nos encontremos, se puede definir un destino de navegación, reproducir cualquier tema musical desde el iPod o el teléfono y marcar cualquier número o indicar cualquier contacto por su nombre, todo en una sola frase. Así también mejora la seguridad vial.

Los sistemas Toyota Touch® 2 han sido diseñados en muchos otros sentidos para una facilidad de uso máxima. Así, por ejemplo, al escribir una dirección de destino, el sistema responde a la primera letra introducida con una sugerencia, empezando por las ciudades más grandes.

También hemos mejorado nuestro portal de clientes, en <http://my.toyota.eu>. Ahora, los usuarios pueden gestionar con mayor facilidad sus suscripciones y actualizaciones de mapas en el sitio web. Incluso permite ponerse en contacto con el vehículo en línea.

Por ejemplo, al buscar un destino en Google Maps, basta con hacer clic con el botón derecho y enviarlo directamente al sistema de navegación del vehículo. Algo que resulta extremadamente práctico.

¿Se pueden actualizar los sistemas más antiguos al nuevo software?

En cierta medida, sí. Se pueden actualizar los mapas cada seis meses, y si ha habido mejoras en el software, también proporcionamos las actualizaciones correspondientes. Basta con descargar la versión más reciente en una llave USB y luego conectarla al vehículo para actualizar el software del Toyota Touch® 2.

A lo largo del ciclo de la primera generación del sistema, introducimos nuevas funciones, aplicaciones y software para que los clientes pudieran instalarlos. Ofrecemos asistencia para todos los sistemas durante un mínimo de 10 años, de modo que al comprar un vehículo de segunda mano todavía se pueden instalar actualizaciones que el propietario anterior no hubiera descargado.

Y, por supuesto, con este nuevo sistema vamos a hacer lo mismo.

“DISPONER DE UNA INTERFAZ CLARA Y FÁCIL DE USAR ES FUNDAMENTAL”

ESPECIFICACIONES

MOTOR	Valvematic 1.6 litros	Valvematic 1.8 litros	Valvematic 1.8 litros	1.6 D-4D	2.2 D-CAT (150 CV)	2.2 D-CAT (177 CV)
	TM 6	TM 6	MultiDrive	TM 6	TA 6	TM 6
Código del motor	1ZR-FAE	2ZR-FAE	2ZR-FAE	1WW	2AD-FHV	2AD-FHV
Tipo	4 cilindros, en línea	4 cilindros, en línea	4 cilindros, en línea	4 cilindros, en línea	4 cilindros, en línea	4 cilindros, en línea
Tipo de combustible	Gasolina	Gasolina	Gasolina	Diésel	Diésel	Diésel
Mecanismo de válvulas	DOHC 16 válvulas con VALVEMATIC	DOHC 16 válvulas con VALVEMATIC	DOHC 16 válvulas con VALVEMATIC	DOHC 16 válvulas	DOHC 16 válvulas	DOHC 16 válvulas
Cilindrada (cm ³)	1.598	1.798	1.798	1.598	2.231	2.231
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 78,5	80,5 x 88,3	80,5 x 88,3	78,0 x 83,6	86,0 x 96,0	86,0 x 96,0
Índice de compresión (:1)	10,7 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1	16,5 : 1	15,7 : 1	15,7 : 1
Potencia máx. (DIN) kW/rpm	(132) 97/6.400	(147) 108/6.400	(147) 108/6.400	(112) 82/4.000	(150) 110/3.600	(177) 130/3.600
Par máximo (Nm/rpm)	160 / 4.400	180 / 4.000	180 / 4.000	270 / 1.750-2.250	340 / 2.000-2.800	400 / 2.000-2.800

TRANSMISIÓN

Relaciones de transmisión

1. ^a	3,538	3,538	2,386 – 0,411	3,818	3,300	3,538
2. ^a	1,913	1,913	2,386 – 0,411	1,913	1,900	1,913
3. ^a	1,392	1,392	2,386 – 0,411	1,218	1,420	1,218
4. ^a	1,029	1,029	2,386 – 0,411	0,860	1,000	0,880
5. ^a	0,875	0,818	2,386 – 0,411	0,790	0,713	0,809
6. ^a	0,743	0,700	2,386 – 0,411	0,673	0,608	0,638
Marcha atrás	3,333	3,333	2,505	4,139	4,148	3,831

ESPECIFICACIONES

FRENOS

Delantero	Disco ventilado
Trasero	Tambor en disco sólido
Sistemas de ayuda	ABS, EBD, BA, VSC+, TRC, HAC

SUSPENSIÓN

Delantero	MacPherson
Trasero	Eje torsional

DIRECCIÓN

Tipo	Cremallera
Característica adicional	Dirección asistida (EPS)

PRESTACIONES

	Valvematic 1.6 litros	Valvematic 1.8 litros	Valvematic 1.8 litros	1.6 D-4D	2.2 D-CAT (150 CV)	2.2 D-CAT (177 CV)
Velocidad máx. (km/h)	185	190	185	185	195	210
0-100 km/h (s)	11,7	10,4	11,1	12,7	10,1	8,7

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Urbano (l/100 km)	8,3	8,7	8,5	5,5	8,0	7,2
Extra-urbano (l/100 km)	5,6	5,7	5,8	3,9	5,5	5,0
Combinado (l/100 km)	6,6	6,8	6,8	4,5	6,4	5,8
Capacidad del depósito (l)	60	60	60	55	55	55

EMISIONES DE CO2

Urbano (g/km)	193	204	200	145	211	189
Extra-urbano (g/km)	131	131	135	109	146	132
Combinado (g/km)	154	158	159	119	169	153

DIMENSIONES EXTERIORES

Longitud total (mm)	4.460
Anchura total (mm)	1.791
Altura global (mm)	1.620 / 1.630 (con llantas de 17")
Distancia entre ejes (mm)	2.780
Ancho de vía (mm) delantero	1.535
Ancho de vía (mm) trasero	1.545
Voladizo delantero	930
Voladizo trasero	750
Coefficiente de resistencia (Cd)	0,29

DIMENSIONES INTERIORES

Longitud interior (mm)	2.385
Anchura interior (mm)	1.520
Altura interior (mm)	1.260 (1.220 con techo solar panorámico Skyview)

COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE

Capacidad de maletero, 7 asientos (l)	- (5 plazas) 155* (7 plazas)
Capacidad de maletero, 5 asientos (l)	484 (5 plazas) 440* (7 plazas)
Capacidad de maletero, 2 asientos (l)	1.026 (5 plazas) 982* (7 plazas)
Longitud (mm)	1.575
Anchura máx. (mm)	1.585
Altura (mm)	765

PESO	Valvematic 1.6 litros	Valvematic 1.8 litros	Valvematic 1.8 litros	1.6 D-4D	2.2 D-CAT (150 CV)	2.2 D-CAT (177 CV)
Tara (kg)	1.430–1.525	1.430–1.525	1.450–1.540	1.520–1.620	1.575–1.660	1.575–1.660
Peso máximo (kg)	2.125	2.125	2.125	2.240	2.260	2.260
Capacidad de remolque (kg)	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300

* medida hasta el extremo superior del respaldo del asiento

Requisitos de software:

PC:

Si su configuración está definida para ello, aparecer una ventana emergente diciendo “What do you want Windows to do?”. Seleccione la opción “Start interactive interface”. De lo contrario, vaya a la unidad USB en el Explorador de Windows y haga doble clic en start.exe.

Para un uso adecuado, se requiere la siguiente configuración mínima:

- Windows XP o más reciente
- 512 MB RAM o más (recomendable)
- Puerto USB
- Internet Explorer
- Quicktime

Contenido:

- Interfaz interactiva (PC)
- Archivos Word, Excel y PDF (hace falta Acrobat Reader 7.0)
- Imágenes de alta y baja resolución .jpg
- Vídeos

Apple Power Mac:

Vaya a la unidad USB en el Finder de OS X y haga doble clic en start.app.

Para un uso adecuado, se requiere la siguiente configuración mínima:

- Mac OS X v10.4 o más reciente
- 512 MB RAM o más (recomendable)
- Puerto USB
- Safari
- Quicktime

GALERÍA DE IMÁGENES

Solo para uso editorial.

Este USB está limitado exclusivamente a un uso profesional; no será utilizado para ningún otro propósito, ni será puesto a disposición de terceros, sin el consentimiento anteriormente escrito de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruselas, Bélgica.



Verso_DYN_01_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_02_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_02_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_04_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_05_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_06_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_07_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_08_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_09_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_10_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_11_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_12_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_13_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_14_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_15_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_16_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_17_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_18_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_19_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_20_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_21_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_22_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_23_DPL_2014.jpg



Verso_DYN_24_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_01_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_02_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_03_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_04_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_05_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_06_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_07_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_08_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_09_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_10_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_11_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_12_DPL_2014.jpg



Verso_STAT_13_DPL_2014.jpg



Verso_INT_01_DPL_2014.jpg



Verso_INT_02_DPL_2014.jpg



Verso_INT_03_DPL_2014.jpg



Verso_DET_01_DPL_2014.jpg



Verso_DET_02_DPL_2014.jpg



Verso_DET_03_DPL_2014.jpg



Verso_DET_04_DPL_2014.jpg



Verso_1.6_D-4D_DPL_2014.jpg



Verso_Gerald_Killmann_DPL_2014.jpg



Verso_Mehmet_Kilic_DPL_2014.jpg



Verso_Sigi_Killemaes_DPL_2014.jpg



Toyota Motor Europe se reserva el derecho de modificar cualquier detalle sobre las especificaciones y el equipamiento sin previo aviso. Los detalles de las especificaciones y el equipamiento también pueden sufrir cambios en función de las condiciones y los requisitos locales. Consulte con el departamento de prensa en su país los posibles cambios que puedan requerirse en su zona. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles su zona. Los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

Toyota Motor Europe

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

<http://newsroom.toyota.eu/>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Follow us on Twitter: @toyota_europe



<http://bit.ly/1fBit05>