GENF 2017

TOYOTA PRESS KIT

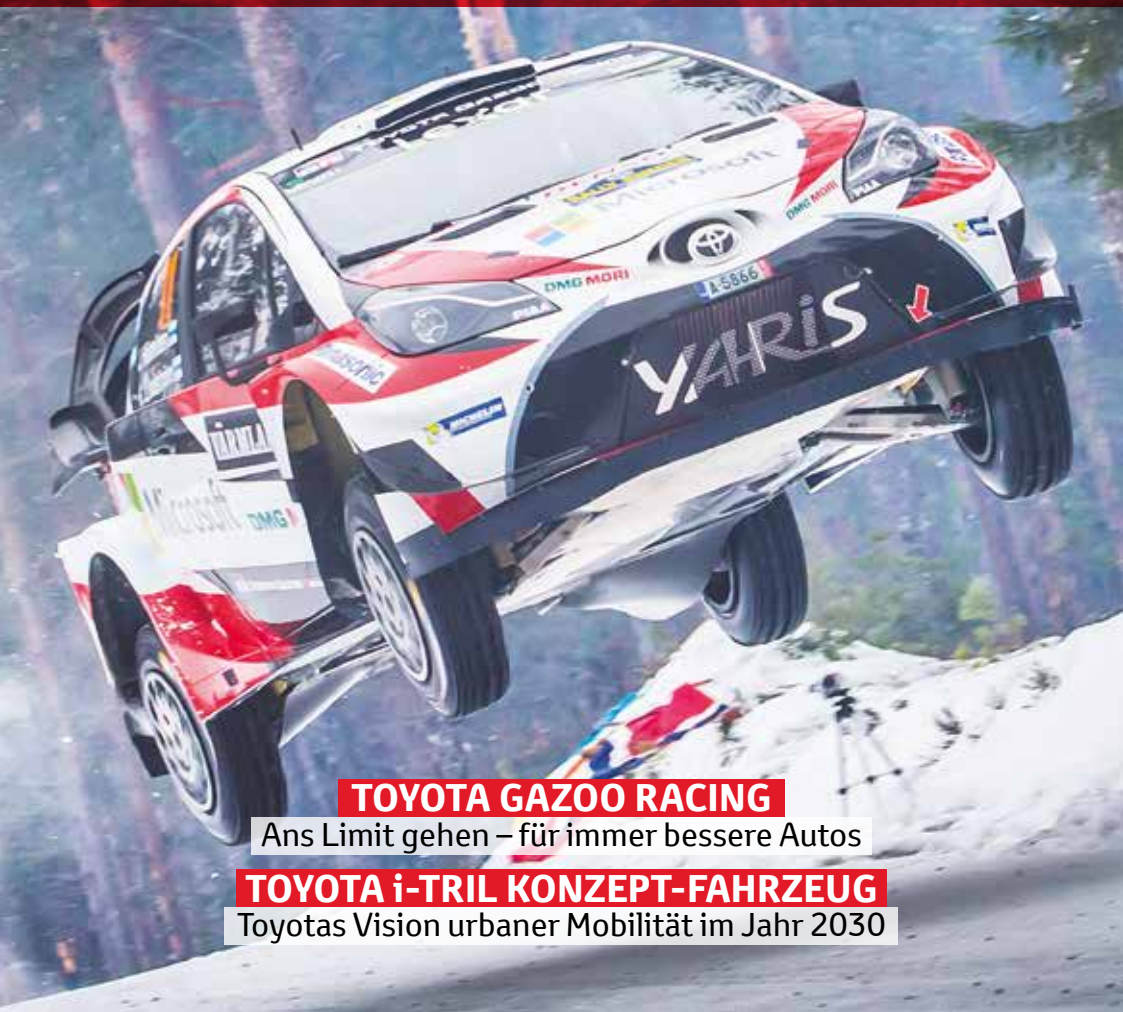
NUR FÜR **MEDIENVERTRETER**

TOYOTA

NICHTS IST UNMÖGLICH

DER NEUE TOYOTA YARIS

Die Yaris Erfolgsgeschichte setzt sich fort



TOYOTA GAZOO RACING

Ans Limit gehen – für immer bessere Autos

TOYOTA i-TRIL KONZEPT-FAHRZEUG

Toyotas Vision urbaner Mobilität im Jahr 2030

YARIS

INHALT

GENFER AUTOMOBILSALON 2017

4 DER NEUE TOYOTA YARIS 2017
Die Yaris Erfolgsgeschichte setzt sich mit einem umfangreichen Investitionsprogramm fort

Toyota hat ein Investitionsprogramm mit einem Volumen von 90 Millionen Euro aufgelegt, um den Erfolg des Yaris weiter auszubauen. Die neueste Auflage des Kleinwagens besticht mit einem neuen Styling und attraktiven neuen Ausstattungsvarianten, aber auch mit noch mehr Agilität und Sicherheit. Dazu kommt ein neuer, hoch effizienter Benzinmotor mit 1,5 Litern Hubraum. Beste Voraussetzungen für Toyotas Bestseller, seine neuesten Absatzrekorde schon bald wieder einzustellen.

12 DER NEUE YARIS GRMN
High Performance für die Straße mit echter Toyota Gazoo Motorsport Technik

Der neue Yaris GRMN ist weit mehr ein normaler Kleinwagen: Der Vollblut-Kompaktsportwagen profitiert in Konstruktion und Abstimmung unmittelbar von Toyotas Erfahrung aus seinem internationalen Rally-Programm. Mit seinem neuen 1,8-Liter-Turbo-Benziner und über 210 PS verspricht er Speed, ein traumhaftes Handling und jede Menge Fahrspaß.

16 TOYOTA GAZOO RACING
Ans Limit gehen – für immer bessere Autos

2015 konsolidierte Toyota seine gesamten Motorsport-Aktivitäten im Team TOYOTA GAZOO Racing und stellte damit zugleich den Motorsport ins Zentrum seines Bestrebens, „immer bessere Autos zu bauen“.

24 TOYOTA I-TRIL KONZEPT-FAHRZEUG
Toyotas Vision urbaner Mobilität im Jahr 2030

Das von Toyota Motor Europe (TME) in Zusammenarbeit mit dem Toyota Designstudio ED² in Nizza entwickelte neue Konzept-Fahrzeug i-TRIL zeigt anhand zahlreicher innovativer Aspekte den Weg der Forschungen bei Toyota hin zu umweltverträglicheren und attraktiveren Mobilitätslösungen auf.

28 BILDDATENBANK

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landespezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle.
Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

DER NEUE TOYOTA YARIS 2017

Die Yaris Erfolgsgeschichte setzt sich mit einem umfangreichen Investitionsprogramm fort

Toyota hat ein Investitionsprogramm mit einem Volumen von 90 Millionen Euro aufgelegt, um den Erfolg des Yaris weiter auszubauen. Die neueste Auflage des Kleinwagens besticht mit einem neuen Styling und attraktiven neuen Ausstattungsvarianten, aber auch mit noch mehr Agilität und Sicherheit. Dazu kommt ein neuer, hoch effizienter Benzinmotor mit 1,5 Litern Hubraum. Beste Voraussetzungen für Toyotas Bestseller, seine neuesten Absatzrekorde schon bald wieder einzustellen.

DER TOYOTA YARIS ist eine europäische Erfolgsstory. Bereits mit der Präsentation der jetzigen dritten Generation im Jahr 2011 gelang es Toyota, den Marktanteil des Yaris in seinem angestammten B-Segment in Westeuropa kontinuierlich auszubauen und auf derzeit über 6,5 Prozent zu steigern. Allein im Vorjahr verzeichnete das Unternehmen mit dem Yaris einen Absatz von über 208.000 Einheiten.

Die Markterfolge des Yaris bilden eine solide Basis, um seine bekannten Qualitäten weiter zu stärken und das Modell in einem hart umkämpften Marktsegment für neue, zunehmend anspruchsvollere Kunden attraktiver zu gestalten. Die Schwerpunkte des jüngsten Toyota Entwicklungsprogramms lagen entsprechend in den Bereichen Design, Qualität, Fahrleistungen und Sicherheit als zentrale Faktoren für die Kaufentscheidung.

Ein besonderes Alleinstellungsmerkmal des Yaris bildet nach wie vor der Hybridantrieb (Verbrauch kombiniert: 3,6-3,3 l; CO_2-Emissionen kombiniert: 82-75 g/km), auf den derzeit über 40 Prozent aller in Europa verkauften Yaris entfallen.

Der Yaris wird seit 2001 bei Toyota Motor Manufacturing France in Valenciennes gefertigt. 2016 rollte in Valenciennes das dreimillionste Exemplar vom Band. Das französische Werk produziert nicht nur sämtliche Yaris für ganz Europa, sondern auch für zahlreiche weitere Länder der Welt, beispielsweise in Afrika, Nordamerika und im Nahen Osten.

EIN GLOBALES PROJEKT UNTER DER FÜHRUNG VON EUROPA

Toyota hat einen erheblichen Teil der Entwicklungsverantwortung für den grundlegend überarbeiteten Yaris seinen Tochterunternehmen in Europa übertragen, eine Entscheidung, welche die Stärke und Qualität des gesamten europäischen B-Segments widerspiegelt. Erstmals werden die für den Yaris in Europa entwickelten Änderungen unmittelbar auch für das in Japan gefertigte Schwestermodell Vitz übernommen.

Das Entwicklungsprogramm mit einem Volumen von 90 Millionen Euro reichte dabei weit über ein herkömmliches „Facelift“ zur Mitte des Modellzyklus hinaus. So führt

Toyota insgesamt über 900 neue Teile ein, um das Design zu verjüngen und weiter aufzuwerten sowie die Fahrleistungen und die Sicherheit weiter auszubauen. Der neue Look mit intensiven Änderungen besonders im Front- und Heckbereich entstand im Toyota Designstudio ED² in Südfrankreich.

KAROSSERIEDESIGN

Das Design zählt für Kunden im B-Segment zu den wichtigsten kaufentscheidenden Kriterien. Entsprechend zielte das Toyota Design-Team von ED² darauf ab, dem grundlegend überarbeiteten Yaris einen aktiveren und dynamischeren Look zu verleihen. Dazu hat es der Front- und Heckpartie eine stärker dreidimensional ausgeprägte Architektur verliehen und zugleich die horizontalen Linien intensiver herausgearbeitet. Das lässt das Fahrzeug breiter wirken und deutet bereits im Stand seinen sportlich-tiefen Schwerpunkt an.

Das Resultat ist eine dynamischere Form, die den Betrachter im Sinne der elementaren Toyota Design-Prinzipien – Stichwort „Keen Look" – verstärkt auf der emotionalen Ebene anspricht.

Die neue Frontpartie ist geprägt vom vorderen Stoßfänger mit breiten seitlichen Kielen, die einen breiten, trapezförmigen Kühlergrill flankieren und nach oben organisch an die neuen Scheinwerfer anschließen. Diese kraftvoll dreidimensional ausgeformte Architektur lässt den neuen Yaris von vorn gesehen breiter wirken und suggeriert Stabilität.

Das entscheidende Detail zur Stärkung der entschlossenen Anmutung aus der Frontansicht bilden die Strukturen des Kühlergrills selbst: Ein Arrangement abgestufter Querstreben verleiht den meisten Yaris Varianten auch in diesem Bereich einen stärker dreidimensional ausgeprägten Look, während die Style-Selection Varianten ein sportliches Gitter im Wabendesign zur Schau stellen. Die Nebelscheinwerfer zu beiden Seiten des Kühlergrills sind beim neuen Modell in kompaktere Aussparungen integriert, deren seitlicher Bogen die äußere Kante des Stoßfängers aufnimmt und bei den höheren Ausstattungsstufen serienmäßig sowie bei den mittleren Ausstattungsvarianten optional mit einer Chromleiste hervorgehoben wird.

NEUE SCHEINWERFER

Als neueste Entwicklungsstufe des Toyota „Keen Look“ verleihen die neuen Scheinwerfer der Frontpartie des Yaris zusätzliche Dynamik, gepaart mit einer eigenständigen neuen Lichtsignatur, die Selbstsicherheit und Individualität zum Ausdruck bringt. Bei den höheren Ausstattungsstufen mit LED-Tagfahrleuchten bilden Lichtleiter einen gegabelten Rahmen rings um den Hauptscheinwerfer, der zur Mitte hin in eine einzelne Linie übergeht und über den Projektionsscheinwerfer hinaus mit einer Chrom-Dekorleiste in Richtung des zentralen Markenemblems verlängert wird. Bei den Ausstattungsvarianten Style-Selection und optional bei Comfort wird das markant gegabelte Muster durch schlanke Chrom-Details innerhalb des Scheinwerfers erzeugt.

DYNAMISCHE SEITENANSICHT

Die Seitenansicht des neuen Yaris trägt mit einer stärker betonten Gürtellinie dazu bei, eine von vorn nach hinten verlaufende Dynamik in Längsrichtung zu erzeugen, während die neuen Rückleuchten und die neue Heckklappe den Yaris zugleich optisch strecken. Die stärker ausgeprägte Sicke unterhalb der Gürtellinie führt das Auge des Betrachters zu den sportlichen neuen Rückleuchten, die je nach Ausstattungsstufe Akzente in Chrom oder Pianoschwarz tragen.

Die Auswahl an Rädern für den neuen Yaris umfasst zwei neue Designs: ein 15-Zoll-Stahlrad mit silberfarbenen Radvollabdeckungen für die Ausstattungsstufe Comfort und ein 15-Zoll-Leichtmetallrad im Mehrspeichen-Design für das optionale Designpaket.

ÜBERARBEITETES HECKDESIGN MIT NEUER HECKKLAPPE, NEUEN STOSSFÄNGERN UND NEUEN RÜCKLEUCHTEN

Das gereifte Heckdesign erzeugt durch die neue Heckklappe die Anmutung stärker auf der Mittellinie zentralisierter Massen, während die neuen, von den Radhäusern bis in die Heckklappe gezogenen Rückleuchten zugleich die Horizontale betonen. Bei den Style Selection Modellen heben die Rückleuchten mit Brems- und Schlusslicht in hochwertiger LED-Technik den Premium-Anspruch des neuen Yaris hervor und verleihen ihm auch am Heck eine unverkennbare neue Lichtsignatur.

Zugleich haben die Toyota Designer am hinteren Stoßfänger das Design der breiteren, sportlicheren Frontpartie aufgegriffen. Unterstützend wirken die geänderte Form der Aussparung rings um den Kennzeichenhalter sowie schwarze Dekorleisten und Details im Stil eines Diffusors im unteren Bereich des Stoßfängers, die den Reflektor umfassen und seitlich bis in die Ecken gezogen sind.

Maximale Individualisierung versprechen zehn Lackierungen, darunter der neue Farbton Titanblau.

INNENRAUMGESTALTUNG

Neue Polster, Farben, Bezüge und Dekorleisten verleihen dem Innenraum des Yaris eine frische, moderne Anmutung, während aufgewertete Instrumente und Bedienelemente seine Bedienfreundlichkeit weiter ausbauen.

So ist das neue Kombinationsinstrument, das eine Einfassung im Chrom-Design trägt, jetzt im klassischen Analog-Design mit zwei Zifferblättern arrangiert. Zwischen den beiden Anzeigen stellt ab der Ausstattungsstufe Comfort ein neues, 4,2 Zoll großes TFT-Multi-Informationsdisplay verschiedene Informationen und Fahrzeugdaten dar, die sich über Bedienelemente auf dem Dreispeichen-Lenkrad abrufen und einstellen lassen. Auch das Lenkrad selbst erhält einen neuen Look und trägt ab der Ausstattungsstufe Comfort Applikationen in Pianoschwarz.

Zu den weiteren Design-Änderungen zählen neue Belüftungsdüsen, eine kühle blaue Hinterleuchtung der Instrumente sowie ein klareres Design der Mittelkonsole mit großem Multimedia-Display und neuen Bedienelementen.

NEUE POLSTER UND BEZÜGE, FARBEN UND APPLIKATIONEN

Mit dem neuen Yaris bietet Toyota den Käufern eine breitere Auswahl bei der Innenausstattung mit neuen, farblich abgestimmten Optionen für Bezugstoffe und Verkleidungen.

Das Basismodell weist einen grauen Einsatz in der Armaturentafel sowie neue schwarze Textilbezüge auf Sitzpolstern und Rückenlehnen auf. Der Bezugstoff der Ausstattungsvariante Comfort trägt einen gestuften Farbverlauf in schwarz und grau. Passend dazu sind der Einsatz der Armaturentafel und die Oberseiten der Türverkleidungen dunkelgrau gerastert mit Soft-Touch-Oberflächen und Ledernarbung. Bei den Modellen der Ausstattungsstufe Comfort mit Design-Paket kombiniert Toyota die gleichen Bezüge mit einer Armaturentafel und Türverkleidungen in Schwarz.

Die Style Selection Modelle des Yaris erhalten im Innenraum jeweils individuelle, farblich auf die Zweifarb-Lackierung abgestimmte Ausstattungen in Blau für Titanblau/Schwarz, in Weinrot für Tokio-rot/Schwarz, in Warmgrau für Platinumbronze/Schwarz und in Schwarz für Montblancweiß/Schwarz. Farbliche Akzente bilden hier die Einsätze der Armaturentafel und Türverkleidungen sowie die Rückseiten der Sitzrückenlehnen und die Keder der Seiten- und Sitzwangen.

YARIS HYBRID WEITER OPTIMIERT

Der Yaris Hybrid nimmt im B-Segment nach wie vor eine Sonderrolle ein, indem er Kunden auch in dieser Klasse das einzigartige Fahrerlebnis der weltweit führenden Toyota Hybrid-

Technologie erschließt. Untrennbar damit verbunden ist seine herausragende Kraftstoff-Effizienz im Verbund mit den geringsten Emissionen seiner Klasse: 75 g/km CO_2. Bei der Entwicklung des neuen Yaris haben die Toyota Ingenieure Kunden-Feedback insbesondere mit dem Ziel einbezogen, ein noch leiseres und komfortableres Fahrerlebnis zu erreichen und dem Yaris Hybrid zudem noch mehr Agilität und Lenkpräzision zu verleihen.

DRIVECO VERANSCHAULICHT DIE VORTEILE DES HYBRIDANTRIEBS IM REALVERKEHR

Driveco ist ein intelligentes Telemetrie-System, mithilfe dessen die Toyota Händler in Europa ihren Kunden veranschaulichen, wie die Hybridtechnik funktioniert und welche Vorteile sie im Realverkehr bietet.

In Europa ist die Driveco-Box bereits auf sieben Märkten im Einsatz, und in neun weiteren Ländern – darunter auch Deutschland – in Form von Pilotprojekten in Vorbereitung. Das automatische Datenaufzeichnungs-System speichert bei Probefahrten Entfernung, Zeit und Durchschnittsgeschwindigkeit ebenso wie den Anteil, der ausschließlich per Elektroantrieb zurückgelegt wurde. Diese Informationen lassen sich anschließend herunterladen und auf einem Smartphone oder Tablet per App auswerten sowie mit den Daten früherer Fahrten und den Ergebnissen anderer Fahrer vergleichen.

Driveco hat auf diese Weise bereits Daten von 900 Yaris Hybrid auf mehr als einer halben Million Kilometer in den verschiedensten Umgebungen von Innenstädten bis zu Gebirgspässen aufgezeichnet. Anhand dieser umfassenden Datenbasis wird deutlich, dass selbst der Yaris als herkömmlicher Hybrid ohne Plug-in-Funktion im Mittel zu mehr als 54 Prozent rein elektrisch fährt. Sein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch liegt unter diesen realen Verkehrsbedingungen bei nur 5,0 Litern auf 100 km.

EIN NOCH GERÄUSCHÄRMERER ANTRIEB

Obgleich Toyota Hybridfahrzeuge ohnedies für ihren geräuscharmen Antrieb bekannt sind, haben die Konstrukteure des neuen Yaris im Rahmen einer intensiven Revision Möglichkeiten untersucht, um weitere Fortschritte beim Geräusch- und Vibrationsaufkommen zu erzielen und insbesondere die Antriebsgeräusche beim Beschleunigen zu verringern.

Diese Analyse führte zu einem umfassenden Paket konstruktiver Maßnahmen, darunter neu konstruierte Motorhalterungen einschließlich einer vergrößerten Drehmomentstütze, geänderte Antriebswellen, ein weiterentwickelter Fahrschemel sowie Modifikationen am Ansaugtrakt. Darüber hinaus erhielt das Abgassystem einen zusätzlichen Schalldämpfer.

FAHRKOMFORT UND FAHRDYNAMIK

Dank der weiterentwickelten Motoraufhängung zeichnet sich der neue Yaris Hybrid zugleich durch ein Plus an Fahrkomfort aus, da das Gewicht des Motors das Fahrzeug auf unebener Fahrbahn deutlich weniger stark in Schwingungen versetzt. Ohne Abstriche bei der Agilität zu machen, profitiert der Fahrkomfort zusätzlich von neu abgestimmten Stoßdämpfern mit einer geänderten Ventilkonstruktion.

Das angenehmere Lenkgefühl und die noch bessere Zielgenauigkeit des neuen Yaris gehen auf die Überarbeitung der elektrischen Servolenkung zurück, die jetzt noch weniger Lenkkraft erfordert und noch präziser auf Lenkbefehle reagiert.

NEUER 1,5-LITER-BENZINMOTOR

Mit dem neuen Yaris führt Toyota zugleich einen neuen 1,5-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor (Verbrauch kombiniert: 5,0-4,7 l; CO_2-Emissionen kombiniert: 112-105 g/km) als Ersatz für den aktuellen Motor mit 1,33 Litern Hubraum ein, den das Unternehmen eigens mit Blick auf die bevorstehende Einführung der Abgasnorm Euro 6c sowie der Zulassungsvorschriften zu Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emission, RDE) entwickelt hat. Das neue Aggregat läuft bei Toyota Motor Industries Poland vom Band.

Der 1,5-Liter-Benziner gehört zur Toyota ESTEC Familie (Economy with Superior Thermal Efficiency, Wirtschaftlichkeit mit überlegenem thermischem Wirkungsgrad) und profitiert von neuen technischen Merkmalen, die für bessere Fahrleistungen und mehr Fahrspaß sorgen, aber zugleich den Verbrauch im derzeit noch angewendeten neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) um bis zu zwölf Prozent senken.

Als Saugmotor mit 1.496 cm³ entwickelt der Motor im neuen Yaris eine maximale Leistung von 111 PS (82 kW) und ein maximales Drehmoment von 136 Nm bei 4.400/min. Mit seiner hohen Elastizität und homogenen Leistungsentfaltung trägt er zu einem angenehmen Fahrerlebnis sowohl im Stadtverkehr als auch über Land und auf Schnellstraßen bei. Im Vergleich zum aktuellen 1,33-Liter-Motor beschleunigt der Yaris mit der neuen Motorisierung um 0,8 Sekunden schneller von 0 auf 100 km/h (11,0 gegenüber 11,8 Sekunden) und absolviert er die Durchzugsprüfung im fünften Gang von 80 auf 120 km/h mit 17,6 gegenüber zuvor 18,8 Sekunden, ein Gewinn von mehr als einer Sekunde.

Toyotas weltweite Führungsposition bei der Hybrid-Antriebstechnik erwies sich als wertvoll bei der Herausforderung, die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6c und der neuen RDE-Homologationsvorgaben zu bewältigen. Davon zeugt nicht zuletzt der hohe thermische Wirkungsgrad des neuen Motors, der mit 38,5 Prozent zu den besten auf dem Markt zählt. Die Toyota Motorenexperten erzielten diesen Erfolg durch ein hohes Verdichtungsverhältnis von 13,5:1 in Verbindung mit einer gekühlten Abgasrückführung. Dazu kommt eine variable Ventilsteuerung mit extrem breitem Regelbereich, die sowohl den Betrieb im Otto-Zyklus als auch im Atkinson-Zyklus erlaubt, so dass der neue Motor in den verschiedensten Betriebszuständen höchst effizient arbeitet.

SPEZIFIKATIONEN	1.0 VVT-i	1.5 DUAL VVT-iE		1.5 VVT-i HYBRID	
ANTRIEB					
Motorcode	1KR-FE	2NR-FKE		1NZ-FXE	Motor/Generator
Typ	Reihen-Dreizylinder	Reihen-Vierzylinder		Reihen-Vierzylinder	Permanent erregter Synchronmotor
Hubraum (cm³)	998	1.496		1.497	
Verdichtungsverhältnis	11,5:1	13,5 : 1		13,4:1	
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	69/51 bei 6.000	111/82 bei 6.000		100/74 (Gesamtsystem)	45 kW
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	95 bei 4.300	136 bei 4.400		111 bei 3.600-4.400 (Verbrennungsmotor)	169 NM
FAHRLEISTUNGEN	5-GANG SCHALTGETRIEBE	6-GANG SCHALTGETRIEBE	CVT	PLANETENGETRIEBE	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	155	175	175	165	
0 bis 100 km/h (s)	15,3	11,0	11,2	11,8	
KRAFTSTOFFVERBRAUCH (l/100)	5-GANG SCHALTGETRIEBE	6-GANG SCHALTGETRIEBE	CVT	PLANETENGETRIEBE	
Innerorts (*mit Start/Stopp)	von 4,8* bis 5,2	von 5,7* bis 6,3	von 5,0* bis 6,0	3,1	
Außerorts (*mit Start/Stopp)	von 3,7* bis 3,8	von 3,9* bis 4,2	von 3,8* bis 4,1	3,3	
Gesamt (*mit Start/Stopp)	von 4,1* bis 4,3	von 4,6* bis 5,0	von 4,2* bis 4,8	3,3	
CO_2-EMISSIONEN (g/km)	5-GANG SCHALTGETRIEBE	6-GANG SCHALTGETRIEBE	CVT	PLANETENGETRIEBE	
Gesamt (*mit Start/Stopp)	von 95* bis 99	von 103* bis 112	von 96* bis 108	75	

AUSSENABMESSUNGEN (MM)	
Länge	3.945
Breite	1.695
Höhe	1.510
Radstand	2.510
Spurweite vorn (15"/16")	1.485/1.465
Spurweite hinten (15"/16")	1.470/1.455

KOFFERRAUMVOLUMEN (L)	
mit aufrechten Rücksitzlehnen (VDA)	286

Die höhere Verdichtung wurde möglich durch neu konstruierte Brennkammern und darauf abgestimmte Kolben, die im Verbund eine homogene Verwirbelung des Kraftstoff-Luft-Gemischs und eine schnelle Verbrennung gewährleisten. Zugleich senkt die gekühlte Abgasrückführung die Verbrennungstemperaturen und trägt dazu bei, ein Klopfen des Motors zu verhindern. Darüber hinaus gestattet das in die Brennkammern zurückgeführte inerte Abgas, die Pumpverluste bei geringer und mittlerer Last zu minimieren, was die Effizienz des Motors insgesamt nochmals erhöht.

Die elektrische variable Ventilsteuerung VVT-iE** auf der Einlassseite gestattet es, im laufenden Betrieb innerhalb von Sekundenbruchteilen zwischen dem Otto-Zyklus und dem Atkinson-Zyklus umzuschalten. Für den Atkinson-Zyklus verzögert VVT-iE das Schließen der Einlassventile, was im Endeffekt den Verdichtungstakt verkürzt und zusätzlich die Pumpverluste minimiert. Bei hoher Last erreicht der Motor demgegenüber durch das Umschalten auf den Otto-Zyklus eine höhere Spitzenleistung. Die Phasenverschiebung der Auslassnockenwelle wird hydraulisch gesteuert.

Einen weiteren Schwerpunkt setzten die Ingenieure auf einen geringeren Verbrauch bei Konstantfahrt auf der Autobahn. Zu diesem Zweck integrierten die Motorenentwickler beim neuen 1,5-Liter-Benziner als erstem Toyota-Motor einen flüssigkeitsgekühlten Ansaugkrümmer. Dieser reduziert die Gastemperatur und macht damit eine Gemisch-Anfettung zur Verringerung der Verbrennungstemperaturen bei hoher Last unnötig. Im Ergebnis gehen dadurch sowohl der Verbrauch als auch die Emissionen zurück.

Genau wie andere Toyota ESTEC Motoren profitiert der 1,5-Liter-Motor zudem von modernsten konstruktiven Maßnahmen zur Verringerung von Reibungsverlusten.

SERIENMÄSSIG MIT TOYOTA SAFETY SENSE

Toyota misst dem Thema „Sicherheit" in seinem Bestreben, immer bessere Autos zu bauen, die höchste Bedeutung bei und engagiert sich insbesondere dafür, auch die modernsten Sicherheitstechnologien Autokäufern aller Segmente zu erschließen, statt sie auf teure Premium-Fahrzeugen mit umfassender Ausstattung zu beschränken. Ganz in diesem Sinne ist das aktive Sicherheitspaket Toyota Safety Sense bei allen Modellen des neuen Yaris serienmäßig.

Mit dieser Maßnahme stellt Toyota sicher, dass jedes einzelne Yaris Modell mit Systemen ausgestattet ist, die dazu beitragen können, Unfälle zu verhindern oder zumindest die Schwere etwaiger Kollisionen zu verringern. Das Paket umfasst ein Pre-Collision-System mit Notbrems-Assistent und autonomer Notbremsfunktion, einen Fernlicht-Assistenten, einen Spurhalte-Assistenten und bei allen Varianten oberhalb des Basismodells auch die Funktion der Verkehrsschild-Erkennung.

Das Pre-Collision-System verwendet einen nach vorn gerichteten Laser zur Überwachung der Fahrbahn vor dem Fahrzeug, warnt den Fahrer im Falle des Risikos einer unmittelbar bevorstehenden Kollision und stellt Bremsbereitschaft her. Damit ist die volle Bremsleistung ansatzlos abrufbar, sobald das Bremspedal betätigt wird. Reagiert der Fahrer nicht auf die Warnung, löst das System eine autonome Notbremsfunktion aus, um die Schwere der Kollision abzumildern.

Der Fernlicht-Assistent erkennt sowohl die Scheinwerfer des Gegenverkehrs als auch die Rückleuchten vorausfahrender Fahrzeuge und schaltet automatisch zwischen

* mit stufenloser CVT-Automatik ** Variable Ventilsteuerung – intelligent, elektrisch gesteuert

TOYOTA MISST DEM THEMA „SICHERHEIT“ IN SEINEM BESTREBEN, IMMER BESSERE AUTOS ZU BAUEN, DIE HÖCHSTE BEDEUTUNG BEI

Abblend- und Fernlicht um. Auf diese Weise vermeidet das System eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer und sorgt zugleich automatisch für bestmögliche Sicht bei Nachtfahrten.

Der Spurhalte-Assistent überwacht die Fahrspur-Markierungen und trägt dazu bei, Unfälle und Kollisionen durch ein unbe-absichtigtes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Beginnt der Yaris, die Fahrspur zu verlassen, ohne dass der Fahrer die Blinker setzt, warnt der Spurhalte-Assistent den Fahrer akustisch und mit Warnleuchten.

Die Verkehrsschild-Erkennung trägt dazu bei sicherzustellen, dass der Fahrer über wichtige Warnungen und Gebote informiert wird, auch wenn er sie beim Passieren der Schilder nicht bemerkt haben sollte. Dazu identifiziert die Verkehrsschild-Erkennung etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbotszeichen und zeigt dem Fahrer die entsprechenden Informationen auf dem TFT-Multi-Informationsdisplay an. Überschreitet der Fahrer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit, warnt das System den Fahrer auf Wunsch optisch und mit einem Warnsummer.

Zugunsten eines weiter erhöhten Insassenschutzes schließlich sind die Sicherheitsgurte im neuen Yaris jetzt auch auf den Rücksitzen mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die neu konstruierten Kopfstützen beugen zugleich noch effizienter einem Schleudertrauma vor. Auch die Form der Kopfairbags hat Toyota überarbeitet. Zugleich wird die Montage von Kindersitzen durch Änderungen im Bereich der Isofix-Halterungen sowie deren Beschriftung weiter vereinfacht.

Basisversion nicht mit Verkehrsschild-Erkennung erhältlich

DER NEUE YARIS GRMN

High Performance für die Straße mit echter Toyota Motorsport Technik

Der neue Yaris GRMN ist weit mehr ein normaler Kleinwagen: Der Vollblut-Kompaktsportwagen profitiert in Konstruktion und Abstimmung unmittelbar von Toyotas Erfahrung aus seinem internationalen Motorsport Programm. Mit seinem neuen 1,8-Liter-Turbo-Benziner und über 210 PS verspricht er Speed, ein traumhaftes Handling und jede Menge Fahrspaß.

DER NEUE YARIS GRMN ist ein reinrassiger Kompaktsportwagen, eng angelehnt an den Yaris WRC, mit dem Toyota 2017 in die FIA World Rally Championship (WRC) zurückkehrt. Toyota GAZOO Racing kehrt nach 17 Jahren in die WRC zurück, die die Speerspitze im Rallye Sport darstellt und Toyota vor neue Herausforderungen stellt. Zudem ergibt sich aus diesem Engagement die Möglichkeit, die eigenen Mitarbeiter noch weiter zu qualifizieren, neue Technologien zu entwickeln sowie zahlreiche unterschiedliche Straßenverhältnisse in der ganzen Welt kennen zu lernen und dadurch einen Beitrag zu immer besseren Fahrzeugen zu leisten.

Bereits das Design lässt innen wie außen keinen Zweifel über die Racing-Wurzeln des Yaris GRMN. Dazu kommt die eigenständige Lackierung im Stil des Rally-Yaris in weiß mit roten und weißen Details auf Motorhaube und Schwellern.

Während die Verantwortung für die grundlegende Konstruktion des Yaris GRMN einschließlich Motor und Innenraum bei den europäischen Toyota Entwicklungs-Teams lag, zeichneten ihre japanischen Kollegen für das Chassis und das Bremssystem verantwortlich. Produktionstätte ist das Werk von Toyota Manufacturing France in Valenciennes. Sämtliche Elemente bis auf einige Details der Frontpartie teilt sich der neue Yaris GRMN mit der entsprechenden Variante seines japanischen Schwestermodells Vitz. Beide Modelle fertigt Toyota Motor Manufacturing France in Valenciennes.

Frühere GRMN Sportmodelle hat Toyota exklusiv ausschließlich auf dem heimischen Markt in Japan unter großem Erfolg angeboten. Mit dem Yaris GRMN kommen nun auch europäische Toyota Fans Anfang 2018 erstmals in den Genuss eines pfeilschnellen Yaris mit authentischer Toyota Gazoo Racing-Technik.

TURBOMOTOR

Als einziger europäischer Kompaktsportwagen zeichnet sich der Toyota Yaris GRMN durch einen Motor mit Turbo-Aufladung aus. Das drehfreudige 1,8-Liter-Aggregat setzt über 210 PS frei und treibt über ein manuelles 6-Gang-Getriebe die Vorderräder an. Das reicht für die Bestzeiten in seiner Klasse sowohl beim Sprint von 0 auf

100 km/h als auch in der Durchzugsprüfung von 80 auf 120 km/h im vierten Gang.

FAHRWERK

Um die massive Leistung optimal auf die Straße zu bringen, erhielt der Yaris GRMN für maximale Traktion ein automatisches Torsen Sperrdifferential. Das verstärkte Chassis weist zahlreiche zusätzliche Aussteifungen und eine vordere Domstrebe auf.

Eine Tieferlegung und eigens in Zusammenarbeit mit Sachs entwickelte Stoßdämpfer sorgen für einen tiefen Schwerpunkt, während der verstärkte Querstabilisator die Wankneigung in Kurven minimiert. Spätbremser begrüßen zudem die hoch effiziente Performance-Bremsanlage mit großen, innenbelüfteten Bremsscheiben und Vierkolben-Zangen vorn. In die Abstimmung des aufwändigen Sport-Chassis auf der Nürburgring-Nordschleife waren die Werksfahrer von Toyota Gazoo Racing voll eingebunden. Kurz: GRMN steht für Fahrspaß im Überfluss!

SPORTLICHES STYLING

Das Styling des Yaris GRMN lässt keine Zweifel an seinen sportlichen Fähigkeiten aufkommen. Der ausschließlich als Dreitürer erhältliche Sportler rollt auf 17-Zoll-Leichtmetallrädern von BBS im Mehrspeichen-Design und trägt einen exklusiven schwarzen Heckspoiler im Flügel-Design.

Zu den weiteren Design-Elementen zählen eigenständige Stoßfänger vorn und hinten, ein Heckdiffusor und ein markantes, mittig angeordnetes Auspuff-Endrohr.

Hinter so viel Performance darf auch der Innenraum des Yaris GRMN nicht zurückstehen. Die exklusiven vorderen Sportsitze von Toyota Boshoku bieten maximalen Seitenhalt. Der hauseigene Toyota Tuner Boshoku konnte das Projekt mit seiner einschlägigen konstruktiven Erfahrung erheblich bereichern – er steuerte unter anderem die Sitze zum Lexus LFA bei.

Zu den authentischen Performance-Details zählt ferner das griffige Leder-Sportlenkrad aus dem Toyota GT86 mit 12-Uhr-Markierung. Dazu kommen eine Leichtmetall-Sportpedalerie und ein exklusives Kombinationsinstrument.

GR
GR
YARIS

TOYOTA GAZOO RACING

Ans Limit gehen – für immer bessere Autos

2015 konsolidierte Toyota seine gesamten Motorsport-Aktivitäten im Team TOYOTA GAZOO Racing und stellte damit zugleich den Motorsport ins Zentrum seines Bestrebens, „immer bessere Autos zu bauen“.

VON KIICHIRO TOYODA, dem Gründer des Unternehmens, stammt das folgende Zitat aus dem Jahr 1952: „Motorsport ist mehr als Unterhaltung: Er ist überlebenswichtig für die Entwicklung der Autoindustrie. So wie Sportler ihre Fähigkeiten messen, indem sie mit vollem Einsatz bei den Olympischen Spielen kämpfen, bietet der Rennsport Autoherstellern die Gelegenheit, die Fähigkeiten ihrer Fahrzeuge bis ans Limit auszuloten und um die Vormachtstellung zu kämpfen. Das versetzt sie letztlich in die Lage, neue Wege zu finden, die Automobiltechnik weiterzuentwickeln."

Das Engagement im Rennsport eröffnet Toyota die Möglichkeit, zahlreiche Technologien in dieser Weise „auszuloten", bis diese letztlich in der Serienfertigung zu immer besseren Autos führen. Im Motorsport ist das Unternehmen gezwungen, seine „Komfort-Zone" zu verlassen und neue Erfahrungen zu machen, wovon nicht zuletzt die Mitarbeiter profitieren. Vor allem aber wirkt die Begeisterung für den Rennsport hochgradig ansteckend auf Kunden und kann sie in leidenschaftliche Fans verwandeln.

In äußerst anspruchsvollen Rennserien wie der FIA World Rally Championship WRC und der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (World Endurance Championship) bringt Toyota seine Automobile an die Grenzen ihrer Belastbarkeit – im Bestreben, immer bessere Autos zu bauen. TOYOTA GAZOO Racing South Africa teilt die Visionen von TOYOTA GAZOO Racing und nimmt an der Dakar teil.

FANTASTISCHES COMEBACK IN DER WRC

Ob ebener Asphalt oder grobe Buckelpiste, die WRC ist gnadenlos und eine äußerst spannende Rennserie über öffentliche Straßen aller Art auf der ganzen Welt. Dem Fahrer bleiben bei dieser actiongeladenen Vollgasveranstaltung oft nur Sekundenbruchteile, um die Straßenverhältnisse richtig einzuschätzen.

Bei der Konstruktion eines WRC-Fahrzeugs kommt man mit Theorie allein nicht weiter. Um ein Fahrzeug zu bauen, das sich auf jeder denkbaren Art von Straße am Limit fahren lässt, braucht es neben Wissen vor allem intensive Erfahrung aus erster Hand. Das weiß man auch bei TOYOTA GAZOO Racing, das nach einer Pause von 17 Jahren 2017 in die WRC zurück gekehrt ist.

Das TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team (WRT) steht unter der Führung des viermaligen FIA Rally-Weltmeisters Tommi Mäkinen und ist mit einer starken Fahrer-Riege bestens aufgestellt für diese spannende Herausforderung. Jari-Matti Latvala (Startnummer 10) zählt zu den schnellsten Rally-Piloten der Welt, und Juho Hänninen (Startnummer 11) bringt unendlich viel Erfahrung an den Start.

Über ein Jahr lang bestand der Alltag des Teams aus tausenden von Stunden in der Werkstatt, Tests in ganz Europa und jeder Menge Teamwork. Alles konzentrierte sich auf ein einziges Ziel: rechtzeitig zum Start der Rallye Monte-Carlo bereit zu sein.

Toyota konnte in der Vergangenheit beträchtliche Erfolge in der World Rally Championship verbuchen, doch mit dem Yaris WRC beginnt das Unternehmen nach langer Pause ein völlig neues Kapitel seiner glorreichen Rennsport-Geschichte. Nach wie vor ordnet das Unternehmen sein nachhaltiges Engagement im Sport dem Ziel unter, seine Serienfahrzeuge kontinuierlich zu verbessern. Vor diesem Hintergrund dämpft TOYOTA GAZOO Racing WRT die Erwartungen für die Saison 2017: Das Auto zu entwickeln und Erfahrung zu gewinnen ist zumindest am Anfang erst einmal wichtiger als zählbare Ergebnisse.

Doch bei aller Bescheidenheit verlief die Rückkehr von Toyota in die WRC durchaus positiv. Das Team übertraf bei seinem Debüt sämtliche Erwartungen: Jari-Matti Latvala und sein Co-Pilot Miika Anttilla fuhren bei der Rallye Monte Carlo auf Anhieb auf den zweiten Platz, während Juho Hänninen und Kaj Lindström immerhin auf Rang 16 ins Ziel kamen und bei der Power Stage am letzten Tag noch wertvolle Punkte holten.

Noch besser lief es für TOYOTA GAZOO Racing WRT bei der Rallye Schweden, wo Latvala den ersten Sieg herausfuhr und Hänninen wichtige Konstrukteurspunkte sammelte. In der Konstrukteursmeisterschaft belegt das Team nun den zweiten Platz, und Latvala führt die Fahrerwertung an.

Die nächste Runde der World Rally Championship findet vom 9. bis 12. März in Mexiko statt. Zum ersten Mal in diesem Jahr wird dabei auch auf Schotter sowie bei hohen Temperaturen gefahren, und einige Etappen finden in großer Höhe statt, wo dem Motor wenig Sauerstoff zur Verfügung steht. Damit stellt die dritte Runde der WRC TOYOTA GAZOO Racing vor ganz neue Herausforderungen.

IN ÄUSSERST ANSPRUCHSVOLLEN RENNSERIEN BRINGT TOYOTA SEINE AUTOMOBILE AN DIE GRENZEN IHRER BELASTBARKEIT – IM BESTREBEN, IMMER BESSERE AUTOS ZU BAUEN.

OMG MOBIL
YARIS
MICHELIN

DAS TEAM GEHT 2017 MIT GLEICH DREI TS050 HYBRID RENNWAGEN BEIM SECHS-STUNDEN-RENNEN IN SPA-FRANCORCHAMPS UND BEIM LEGENDÄREN 24-STUNDEN-RENNEN VON LE MANS AN DEN START.

HEISS AUF DEN SIEG BEI DEN 24 STUNDEN VON LE MANS

Nach einer schweren Saison 2016 in der Langstreckenweltmeisterschaft WEC, in der das Team in Spa und in Le Mans nur knapp am Sieg vorbeischrammte, stand die Gesamtbilanz von TOYOTA GAZOO Racing am Ende bei sieben Podestplätzen und 229 Punkten aus insgesamt neun Rennen. Das reichte immerhin für den dritten Platz in der Konstrukteurswertung für den TS050 HYBRID.

Das Team fühlt sich in diesem Jahr stärker denn je und wird in der neuen Saison wieder mit voller Kraft angreifen.

Um sein Engagement für den Langstreckensport zu unterstreichen und die Siegchancen bei den 24 Stunden von Le Mans weiter auszubauen, geht das Team 2017 mit gleich drei TS050 HYBRID Rennwagen beim Sechs-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps und danach auch beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start.

Im TS050 HYBRID mit der Startnummer 7 stößt der Argentinier José María López zu Mike Conway und Kamui Kobayashi, die beide in der WEC schon Rennsiege errungen haben. Der 33-jährige konnte bereits mehrere Siege in der GP2 verzeichnen, bevor er in die World Touring Car Championships wechselte, wo er seine letzten drei Titel holte.

Sébastien Buemi und Anthony Davidson, die Gewinner der FIA Langestrecken-WM 2014, treten erneut gemeinsam mit Kazuki Nakajima für die gesamte Rennsaison im Auto mit der Startnummer 8 an. Nakajima ist der einzige japanische Fahrer, dem es je gelang, in Le Mans auf die Pole Position zu fahren.

Als erster Fahrer im dritten Auto steht bereits Stéphane Sarrazin fest, der mit Toyota in Le Mans schon zwei Mal auf den zweiten Platz fuhr. Seine beiden Mitstreiter in der Startnummer 9 wird TOYOTA GAZOO Racing im März bekannt geben. Die neueste Version des TS050 HYBRID wird bei der WEC-Pressekonferenz am 31. März in Monza vorstellt.

28 TOYOTA FAHRZEUGE KAMEN BEI DER DAKAR 2017 INS ZIEL, EIN WEITERER BELEG DAFÜR, DASS TOYOTA SEINEN RUF ALS HERSTELLER ROBUSTER UND EXTREM BELASTBARER FAHRZEUGE ZU RECHT TRÄGT.

DAKAR: DER ULTIMATIVE BELASTUNGSTEST

Die Kult-Rally begann für das TOYOTA GAZOO Racing South Africa unter einem guten Stern: Fahrer Nasser Al-Attiyah aus Katar und sein französischer Navigator Mathieu Baumel gewannen den kurzen Prolog mit großem Abstand, Giniel De Villiers und Dirk von Zitzewitz legten die fünftschnellste Zeit hin – die perfekte Ausgangsposition für beide Crews vor der ersten Etappe der Dakar 2017.

Dort kam es dann auch zu dem erwarteten Feuerwerk. Al-Attiyah und Baumel übernahmen über weite Strecken die Führung, bevor sie schließlich mit der zweitbesten Zeit des Tages ins Ziel kamen. De Villiers und von Zitzewitz konnten ihre Position behaupten, ihren Rhythmus finden und fuhren mit dem Toyota Hilux ein gutes Rennen.

Doch dann kam die dritte Etappe, und mit ihr eine schwere Enttäuschung für das gesamte Team. Al-Attiyah und Baumel hatten den Tag mit viel Selbstvertrauen begonnen und auf dem größten Teil der langen und anspruchsvollen Strecke die Pace gemacht. Alles sah schon ganz nach einem zweiten Etappensieg für Toyota bei der Dakar 2017 aus, als der Fahrer aus Katar kurz vor dem Ende aus einer Kurve getragen wurde und in ein großes Schlagloch am Straßenrand einschlug. Resultat: rechtes Hinterrad abgerissen, Aufhängung schwer beschädigt.

Damit waren Al-Attiyah und Baumel aus dem Rennen, und plötzlich standen De Villiers und von Zitzewitz im Rampenlicht. Doch auch sie überstanden die dritte Etappe nicht unversehrt, sondern wurden von Problemen im Kraftstoffsystem geplagt. Das warf sie im Feld weit nach hinten, und der Kampf zurück an die Spitze gestaltete sich mühsam. Letztendlich beendeten sie die Dakar 2017 auf dem fünften Platz im Gesamt-Klassement.

Damit mag TOYOTA GAZOO Racing South Africa sein selbst gesetztes Ziel verfehlt haben. Trotz allem kann das Team jedoch stolz auf das sein, was es bei der härtesten Rallye der Welt erreicht hat.

Über die drei Hilux unter den ersten Zehn hinaus (P4: Roma/Haro Bravo, P5: De Villiers/Von Zitzewitz, P9: Rautenbach/Howie) kamen 25 weitere Toyota Fahrzeuge ins Ziel. Das sind mehr als von jedem anderen Hersteller, und das ist fast die Hälfte aller Autos, die die Rallye zu Ende fahren konnten – ein weiterer Beleg dafür, dass Toyota seinen Ruf als Hersteller robuster und extrem belastbarer Fahrzeuge zu Recht trägt.

TOYOTA I-TRIL KONZEPT-FAHRZEUG

Toyotas Vision urbaner Mobilität im Jahr 2030

Das von Toyota Motor Europe (TME) in Zusammenarbeit mit dem Toyota Designstudio ED² in Nizza entwickelte neue Konzept-Fahrzeug i-TRIL zeigt anhand zahlreicher innovativer Aspekte den Weg der Forschungen bei Toyota hin zu umweltverträglicheren und attraktiveren Mobilitätslösungen auf.

DAS KONZEPT-FAHRZEUG feiert seine Weltpremiere auf dem Genfer Salon 2017. Mit Active Lean Technologie repräsentiert es eine Alternative zu Fahrzeugen des A und B Segments, zu anderen Elektrofahrzeugen, zum öffentlichen Nahverkehr und zu Motorrädern.

Der i-TRIL ist ein Vorbote für eine Mentalitätsänderung der Autofahrer und stellt damit mehr als nur einen Gebrauchsgegenstand dar. Angespornt von Akio Toyodas Bekenntnis, dass künftige Fahrzeuge von Toyota Leidenschaft und Fahrspaß vermitteln sollen, bezieht es die Philosophie Waku Doki (ein japanischer Begriff, der sich mit ‚Herzschlag' übersetzen lässt) des Unternehmens mit ein, um zu zeigen, dass künftige Elektrofahrzeuge sehr wohl alle Sinne anregen und den Puls beschleunigen können.

Das Konzept-Fahrzeug ist eine andere Art von Transportmittel für all jene, die auch bei niedrigen Geschwindigkeiten Fahrspaß erleben möchten. Neben hoher Umweltverträglichkeit repräsentiert es die besten Elemente künftiger Mobilität.

FÜR NEUE KUNDEN, DIE IN KLEINEN BIS MITTELGROSSEN STÄDTEN LEBEN

Der i-TRIL wurde mit dem Fokus auf einen neuen Kundentyp entwickelt: aktive 30- bis 50-jährige Single-Frauen mit zwei Kindern, die einen aktiven Lebensstil pflegen und in kleinen bis mittelgroßen Städten leben.

Studien der Europäischen Union zur Zukunft der Städte haben gezeigt, dass sich das Wachstum in Europa anstatt auf eine weitere Expansion bereits riesiger Metropolen wie London oder Paris zunehmend auf weniger dicht bebaute Neubaugebiete neben bereits existierenden Städten fokussieren wird.

Die Anzahl der kleinen bis mittelgroßen Städte in Europa ist bereits beachtlich, und ihre Einwohner legen große Strecken zurück, um ihre Kinder in die Schule zu bringen, einzukaufen, ins Restaurant zu fahren und Freunde zu besuchen. Sie benötigen folglich kleine und agile Stadtfahrzeuge.

Toyotas Untersuchungen hinsichtlich dieser Zielgruppe haben aktive Mütter identifiziert, die zwischen der eigenen Freizeit und ihrer Familienzeit, die sie mit ihren Kindern verbringen, hin- und hergerissen sind.

Das neue i-TRIL Konzept-Fahrzeug begegnet diesem Konflikt mit drei Funktionen: der Active Lean Technologie, dem ‚Relaxed Engagement' sowie dem eins-plus-zwei Sitzkonzept.

ACTIVE LEAN TECHNOLOGIE

Der i-TRIL wird von einem Elektromotor angetrieben, wiegt nur 600 Kilogramm, ist

etwa 2.830 mm lang und 1.460 mm hoch. Die Spurweite beträgt vorn 1.200 mm und hinten 600 mm mit einem Drehgelenk zwischen der Hinterachse und der Kabine, so dass sich die Karosserie und die Vorderräder neigen können, während die angetriebenen Hinterräder ihre senkrechte Position permanent beibehalten.

Die Vorderräder und die vorderen Kotflügel sind von der Karosserie getrennt, so dass sie sich unabhängig voneinander neigen können. Die Kabine besteht aus einem weichen und dunklen kokonartigen Material ohne Gürtellinie und ohne Türgriffe.

Visuell spannt sich darüber eine Oberfläche, die nahtlos von der Farbe der Kabine und der vorderen Radhäuser in die transparente Cockpit Verglasung übergeht und die Dynamik der Silhouette des i-TRIL betont.

Die Flügeltüren sind an schräg gestellten A-Säulen angeschlagen, um so die Öffnung zu maximieren und den Zugang selbst zu den Fondsitzen zu erleichtern. Gleichzeitig brauchen die Flügeltüren zum Öffnen nicht mehr Platz als konventionelle Türen.

Über die komplette Breite des Fahrzeugs gezogene Heckleuchten stärken in Verbindung mit dem breiten Heck, das eine Rücksitzbank für zwei Passagiere aufnimmt, optisch die robuste Architektur des Fahrzeugs. Unter der Heckleuchte befindet sich klar abgetrennt die Hinterachsstruktur, die den Elektromotor aufnimmt.

Die Erfahrungen mit der Active Lean Technologie haben den Toyota Ingenieuren gezeigt, dass ein Schräglagenwinkel von zehn Grad ideal geeignet ist, um hohe Stabilität mit viel Grip zu kombinieren und maximalen Fahrspaß zu bieten, ohne dass die Passagiere der Querbeschleunigung so stark ausgesetzt sind wie in einem konventionellen Auto.

Bei 25 Grad Lenkeinschlag realisiert der i-TRIL einen Wendekreis von gerade einmal

acht Metern. Das ist vergleichbar mit dem Toyota iQ und macht den i-TRIL ideal geeignet fürs Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten und das Manövrieren durch besonders dichten Stadtverkehr.

Für das Toyota Konzept-Fahrzeug ist eine elektrische Reichweite von über 200 Kilometern angestrebt, und es wird autonom fahren können. Allerdings wird der i-TRIL so viel Fahrvergnügen bereiten, dass der Fahrer es vorziehen wird, den Großteil der Zeit selbst die Initiative in die Hand zu nehmen.

RELAXED ENGAGEMENT

Eine Kundenbefragung hat Toyota geholfen, die richtige Sitzposition für das neue Konzeptfahrzeug zu finden. Die meisten Befragten haben sich für eine entspannte, nach hinten gelehnte Sitzposition entschieden – vergleichbar der in einem Go-Kart – und wünschten sich einen leicht erhöhten Sitz sowie eine möglichst bequeme Bedienung des Fahrzeugs.

In diesem Zusammenhang ist entscheidend, dass der i-TRIL keine Fuß-Pedale hat, so dass der Fahrer seine Beine bequem ausstrecken kann und auch das Schuhwerk keinen Einfluss auf die Kontrolle über das Fahrzeug hat. Die Sitzfläche des Fahrersitzes ist mit einer zentralen Rippung versehen, damit die Beine des Fahrers eine gemütliche Sitzposition mit gutem Halt vorfinden.

Sowohl das Lenken als auch das Beschleunigen und Bremsen funktionieren per Drive-by-Wire. Der i-TRIL wird über Steuerungsmodule für die linke und rechte Hand bedient, vergleichbar einer Computermaus oder einem Game-Controller. Sie befinden sich beidseitig des mit einem Stretch-Gewebe bezogenen manuellen Fahr-Moduls.

Im autonomen Fahrmodus werden die Passagiere von Lichtzeichen darüber informiert, in welche Richtung sich der i-TRIL beim nächsten Fahrmanöver lehnen wird.

Weitere Bedienelemente oder Tasten gibt es ebenso wenig wie eine Instrumententafel. Im manuellen Fahrmodus versorgt ein Head-up Display den Fahrer mit allen nötigen Informationen. Eine komplett neue Bedienschnittstelle stellt die Stimmführung dar, die zur Steuerung des Multimedia- und Infotainment Systems mit der künstlichen Intelligenz des Fahrzeugs kommuniziert.

EINS-PLUS-ZWEI SITZANORDNUNG

Mit seinem eins-plus-zwei-sitzigen Layout setzt der i-TRIL neue Maßstäbe hinsichtlich des Interieurs und der Geräumigkeit. Bei aktuellen Fahrzeuginnenräumen sind alle

Elemente um den Fahrer herum gruppiert, und die Passagiere im Fond werden quasi wie Bürger zweiter Klasse behandelt.

Im i-TRIL mit seiner Active Lean Technologie hingegen sind die Fondpassagiere viel mehr in das Fahrerlebnis einbezogen. Die Kinder sind ihrer Mutter näher, ohne deren Freiraum einzuschränken.

Zudem genießen sie ohne eine Kopfstütze direkt vor sich eine freiere Sicht nach vorn. Die Kopfstütze für den Vordersitz ist am Dach angebracht und schwenkt in ihre Position nach unten, sobald der i-TRIL eingeschaltet wird. Außerdem profitieren die Mitfahrer von einer großzügigen Beinfreiheit beidseits des Fahrersitzes. Im Innenraum ist Platz für insgesamt drei Erwachsene.

Ein besonderes Augenmerk haben die Ingenieure auf einen möglichst einfachen Ein- und Ausstieg für den Fahrer gelegt.

Wenn die Türen geöffnet werden, fährt gleichzeitig ein Stück des Bodens nach außen und unten, um den Zugang zu erleichtern. Der Vordersitz lässt sich um 20 Grad drehen, damit der Fahrer die Kabine bequem betreten und verlassen kann.

Der Innenraum wurde so entworfen, dass er keinen offenkundig automobilen Eindruck hinterlässt. Alcantara, Stoffbezüge auf der Rücksitzbank und ein Boden aus Holz schaffen ein komfortables Ambiente, das dem eines exklusiven Wohnraums nahekommt.

Die gerippte Struktur der Rücksitzbezüge ist nach außen gewandt, um die Breite des Rückraums zu betonen. Das Profildesign der 19" Vorderradreifen und der 20" Hinterradreifen sind auf das Design des Interieurs abgestimmt.

Trotz der klaren Trennung im Innenraum zwischen vorn und hinten entsteht durch die Überlappung der vorderen Alcantara-Ausstattung mit den hinteren Stoffbezügen sowie durch das Luftleitsystem, das den Luftstrom gleichmäßig im Innenraum verteilt, eine enge Verbindung zwischen allen Plätzen.

BILDDATENBANK

Das gesamte Bildmaterial zum Genfer Automobilsalon finden Sie unter toyota-media.de

YARIS

HYBRID

HYBRID

TOYOTA Deutschland GmbH

- Presseabteilung -
50420 Köln
www.toyota-media.de

http://www.toyota-media.de
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Folgen Sie uns auf Twitter:
https://twitter.com/toyota_de