GENF 2018

TOYOTA PRESS KIT

NUR FÜR **MEDIENVERTRETER**

TOYOTA

ALWAYS A **BETTER** WAY

GR SUPRA RACING CONCEPT

Die Legende kehrt zurück

DER NEUE AURIS
Dynamisches Design, zwei Hybridantriebe

DER NEUE AYGO
Die Erfolgsgeschichte setzt sich fort

Lap 5
6
TARGET 3.10 kg
LAST 3.2 kg
320 Kph
03:14.791
-1.30 s
TOYOTA GAZOO Racing
KILL
Pit limit
Radio
START
Akn
P+
GR
R
TC
Engine Map
ABS Map
EPS Map

INHALT

GENFER AUTOMOBILSALON 2018

4 GR SUPRA RACING CONCEPT
Die Legende kehrt zurück

Mit der Studie eines modernen Rennwagens bekräftigt Toyota seine Absicht, einen Nachfolger für seinen bekannten Sportwagen zu entwickeln.

10 DER NEUE AURIS
Dynamisches Design, zwei Hybridantriebe

Der neue Toyota Auris feiert seine Weltpremiere auf dem diesjährigen Automobilsalon von Genf. Die dritte Generation des Kompaktmodells überzeugt mit dynamischem Karosseriedesign und läutet mit einem brandneuen, auf einem 2,0 Liter Benzinmotor basierenden Vollhybridantrieb das Debüt der dualen Hybridstrategie von Toyota ein.

14 DER NEUE AYGO
Die Erfolgsgeschichte setzt sich fort

Toyota präsentiert den neuen AYGO auf dem Genfer Automobilsalon 2018 erstmals der Weltöffentlichkeit. Der unverwechselbare Kleinwagen ragt mehr denn je aus dem hart umkämpften A-Segment heraus. Hierfür haben die Designer und Entwickler von Toyota den jugendlichen Charakter des AYGO ebenso gestärkt wie seine Leistungsfähigkeit und die Handling-Eigenschaften.

18 TOYOTA CONCEPT-I FAMILIE UND FINE-COMFORT RIDE KONZEPT-FAHRZEUG
Künftige Möglichkeiten für elektrifizierte Fahrzeuge

Toyota feiert auf dem Genfer Automobilsalon 2018 die Europapremiere von drei neuen Concept Cars und gewährt damit einen Ausblick auf das Designkonzept künftiger Elektromobile. Die Concept-i Familie batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) und das Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug (FCEV) „Fine-Comfort Ride“ zeigen, wie neue Technologien den Spielraum für die persönliche Mobilität vergrößern und zum Aufbau einer nachhaltigen Gesellschaft beitragen können.

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.

GR SUPRA RACING CONCEPT

Die legende kehrt zurück

Mit der Studie eines modernen Rennwagens bekräftigt Toyota seine Absicht, einen Nachfolger für seinen bekannten Sportwagen zu entwickeln

TOYOTA HAUCHT mit dem GR Supra Racing Concept dem unvergessenen Toyota Supra neues Leben ein. Die Rennwagen-Studie feiert auf dem Genfer Automobilsalon ihre Weltpremiere und erinnert an die großartige Motorsporthistorie dieser Sportwagen-Baureihe. Sie unterstreicht zugleich die Absicht von Toyota, mit einem Hochleistungs-Spitzenmodell auf die Straße und auf die Strecke zurückzukehren.

Auch 16 Jahre nach dem Produktionsende der vierten und bis heute letzten Generation besitzt die Toyota Supra unter wahren Fans einen geradezu ikonischen Ruf. Er reicht zurück bis in das Jahr 1978, als erstmals die etwas größeren und besonders leistungsstarken Varianten der Toyota Celica unter dem Zusatznamen Supra auftraten. 1981 ließ der japanische Autohersteller dieser A40 genannten Baureihe das erste eigenständige Modell folgen, den A60. 1986 erschien mit dem A70 die dritte Generation und 1993 mit dem A80 die vierte. In Anlehnung an diese Nomenklatur trägt der GR Supra Racing Concept auf dem Genfer Salon die Startnummer 90 auf den Türen – ein weiteres Indiz für die bevorstehende Marktreife eines entsprechenden Serienmodells.

Schon immer galt: Die Toyota Supra war ein ernstzunehmender Gran Turismo-Sportwagen mit Frontmotor und Heckantrieb. Ihr Name stand fast 25 Jahre lang für Kraft, Performance und dynamisches Handling. Beim Auslaufen der Produktion 2002 war sie das leistungsstärkste Modell von Toyota.

Eine besondere Reputation hat sich die Toyota Supra durch Erfolge im Motorsport

TOYOTA GAZOO Racing
90

OMP

MICHELIN

erarbeitet. Dies trifft insbesondere auf das Modell A80 zu, das ab 1993 zur dominierenden Kraft in der japanischen GT-Meisterschaft (heute: Super GT) aufstieg und dort vier Mal die GT500-Klasse gewann. Bereits in den 1980er Jahren feierte die Supra unvergessene Auftritte in der nordamerikanischen IMSA-Sportwagen-Meisterschaft und bei der Safari-Rallye in Kenia sowie in den 90er Jahren bei den 24 Stunden von Le Mans. Zugleich basiert ihre große Popularität auf der ersten Folge des Hollywood-Blockbusters The Fast and the Furious sowie den Rennsimulationen der Gran Turismo-Reihe. Das GR Supra Racing Concept greift diese Tradition auf: Es geht in der nächsten Edition dieses Konsolenspiels, die von Polyphony Digital Inc. entwickelt wurde und im April 2018 auf den Markt kommen soll, rein digital an den Start.

GR SUPRA RACING CONCEPT: MOTORSPORT-KNOW-HOW BEFLÜGELT SERIENMODELLE

Das GR Supra Racing Concept spiegelt geradezu mustergültig jenen Ansatz wider, der Toyota zur Entwicklung immer besserer Automobile motiviert: Er macht Spaß zu fahren. Mit dem Ausstellungsstück unterstreicht Toyota aber auch sein Bekenntnis zum Motorsport. Bereits Unternehmensgründer Kiichiro Toyoda vertrat die Meinung, dass die Teilnahme an Rennen in puncto Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit eine Herausforderung schafft, die sich bei der Entwicklung immer besserer Fahrzeuge auszahlt – und zeitgleich das Interesse auf die Marke lenkt sowie Autofreunde von Toyota begeistert.

Diese Grundeinstellung behalten Akio Toyoda, Präsident der Toyota Motor Corporation, und TOYOTA GAZOO Racing bis heute bei. Sowohl in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft WRC als auch in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC mit ihrem Saisonhöhepunkt, den 24 Stunden von Le Mans, und anderen Rennserien auf der ganzen Welt stellt sich Toyota dem sportlichen Wettbewerb auf höchstem Niveau. Das hierdurch auf Rennstrecken und Sonderprüfungen gewonnene technische Know-how fließt in neue Modelle der sportlichen GR-Familie ebenso ein wie in Großserie produzierte Fahrzeuge von Toyota, die Millionen von Menschen sicher mobilisieren.

GR SUPRA RACING CONCEPT: KONSTRUKTION, DESIGN, FAHRWERK UND AUSSTATTUNGSDETAILS

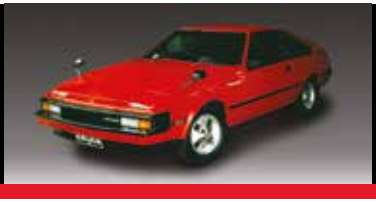
Als zweitürige Studie mit Frontmotor- und Heckantrieb-Konfiguration führt das Aufsehen erregende GR Supra Racing Concept die Geschichte der Supra-Baureihe fort. Die kompakte, von TOYOTA GAZOO Racing entwickelte Studie besitzt eine geradezu dramatisch gestaltete Karosserie und hebt sich mit zahlreichen Anbauteilen aus besonders leichten Verbundstoffen ab – von den Front- und Heckschürzen über den Frontspoiler, die seitlichen Schürzen und die Außenspiegelgehäuse bis hin zum hinteren Diffusorelement und dem groß dimensionierten Heckflügel. Auch die Motorhaube mit ihren beweglichen Lufteinlässen besteht aus diesem Material. Heck- und Seitenscheiben werden aus Kunststoff gefertigt.

Das Fahrwerk des GR Supra Racing Concept ermöglicht einen besonders niedrigen Schwerpunkt und setzt an Vorder- und Hinterachse bereits auf Komponenten, die auch für ein späteres Serienmodell zum Einsatz kommen könnten. Die BBS-Rennfelgen mit Zentralverschluss tragen Wettbewerbsreifen von Michelin. Bremssättel und -scheiben steuert der Motorsportspezialist Brembo Racing bei. Hinzu kommt eine Renn-Auspuffanlage.

Auch die Ausgestaltung des Innenraums erfüllt mit einer Sicherheitszelle und einer Feuerlöschanlage hohe Rennsportstandards. Fahrersitz und Mehrpunkt-Sicherheitsgurte stammen ebenso vom Motorsportexperten OMP wie das Lenkrad mit Schnellverschluss, das auch die Schaltwippen trägt. Im Instrumentenbrett informiert ein spezielles Dashboard über die wichtigsten Fahrzeug-Parameter, die Türverkleidungen aus Kohlefaser sind besonders leicht. Die Kraftstoffleitungen und Bremsschläuche nach Luftfahrtnorm entsprechen den aktuellen FIA-Anforderungen. Das gleiche gilt für das Elektroniksystem, die Batterie und den Kabelbaum.

TOYOTA SUPRA A40 | 1978

TOYOTA SUPRA A60 | 1981



TOYOTA GAZOO RACING

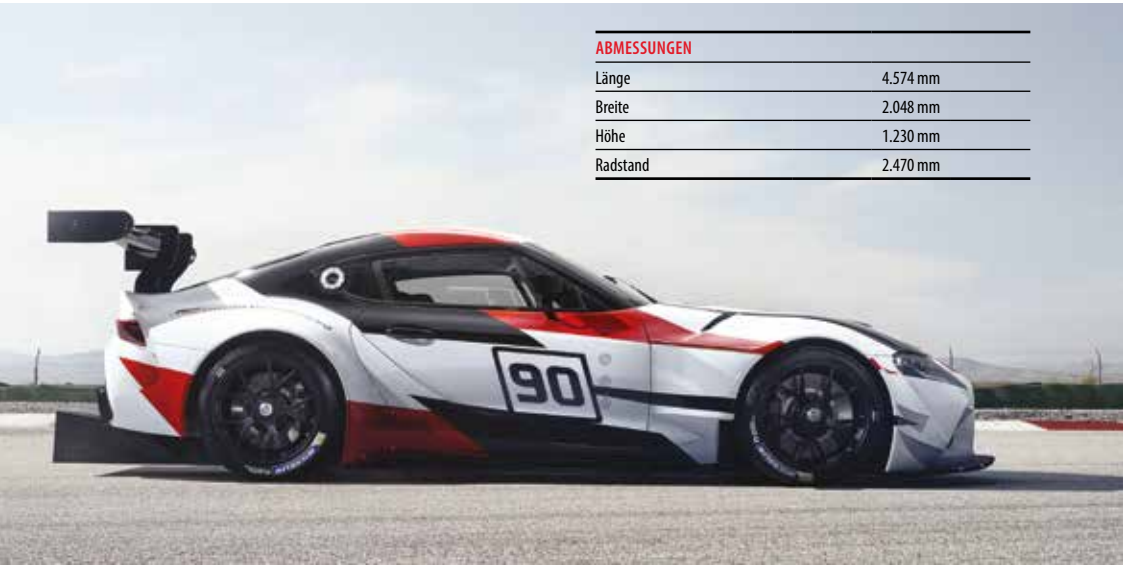
Die Wurzeln von TOYOTA GAZOO Racing reichen in Europa zurück bis ins Jahr 2007, als GAZOO Racing mit zwei Rennwagen des Typs Toyota Altezza – baugleich mit der ersten Generation des Lexus IS – ein langfristiges Engagement bei dem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring begann. Fahrer und auch Mechaniker rekrutierten sich schon damals aus der Belegschaft von Toyota.

Heute fungiert TOYOTA GAZOO Racing als Dachorganisation für die weltweiten Motorsportprogramme des Unternehmens. Im vergangenen Jahr hat das Team gleich in seiner Debütsaison mit dem neuen Yaris WRC zwei Läufe der FIA Rallye-Weltmeisterschaft gewonnen sowie mit dem Toyota TS050 Hybrid fünf Rennen der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft für sich entschieden. Zeitgleich feierte mit dem kompakten Fließheckmodell Yaris GRMN (GAZOO Racing Meister of Nürburgring) das erste GR-Hochleistungsfahrzeug aus der neuen GRMN-Familie seine Premiere, das in Europa entwickelt wurde und hier auch vom Band läuft.

Das Geschäftsmodell von TOYOTA GAZOO Racing basiert auf drei Säulen: der beruflichen Weiterbildung von Mitarbeitern durch ihren Einsatz im Motorsport, dem Ausbau der Fan-Basis durch begeisternde Rennaktivitäten und besonderen Fahrspaß bietende Straßenfahrzeuge sowie dem Sammeln von Know-how im Wettbewerb, das die Entwicklung immer besserer Serienmodelle vorantreibt.

Tatsächlich spielt die Qualifizierung von Mitarbeitern für TOYOTA GAZOO Racing eine bedeutende Rolle. Unter dem hohen Druck des Wettbewerbs üben sie Teamwork, verfeinern ihr Können und erweitern ihre Fähigkeiten. Mit den hinzugewonnenen Eigenschaften stellen sie später eine Bereicherung für die Entwicklung von Serienfahrzeugen dar.

ABMESSUNGEN	
Länge	4.574 mm
Breite	2.048 mm
Höhe	1.230 mm
Radstand	2.470 mm



TOYOTA SUPRA A70 | 1986

TOYOTA SUPRA A80 | 1993

DER NEUE AURIS

Dynamisches Design, zwei Hybridantriebe

Der neue Toyota Auris feiert seine Weltpremiere auf dem diesjährigen Automobilsalon von Genf. Die dritte Generation des Kompaktmodells überzeugt mit dynamischem Karosseriedesign und läutet mit einem brandneuen, auf einem 2,0 Liter Benzinmotor basierenden Vollhybridantrieb das Debüt der dualen Hybridstrategie von Toyota ein.

TOYOTA HÖRT AUF DIE WÜNSCHE seiner Kunden und entwickelt sein Modellangebot entsprechend weiter. Dies gilt insbesondere für die Hybridantriebe. Als Technologieführer mit 20 Jahren Erfahrung und weltweit über elf Millionen abgesetzten Hybridfahrzeugen – 1,5 Millionen hiervon in Europa – will Toyota sich ständig weiter verbessern, um diese sehr effizienten Modelle noch attraktiver für neue Käufergruppen zu gestalten.

Das Beispiel des neuen Auris unterstreicht dies. 2010 hat diese Baureihe als zentrales Modell von Toyota der Hybridtechnologie in Europa mit hohen Stückzahlen zum Durchbruch verholfen. Nun bietet die dritte Generation des Erfolgsmodells erstmals die Wahl zwischen zwei verschiedenen Hybridantrieben. Das erste vereint ganz traditionell die besonders hohe Kraftstoffeffizienz des teilelektrisierten Fahrens mit entspanntem Fahrkomfort. Die zweite nutzt die Vorteile dieser modernen Technologie für ein größeres Leistungsangebot und dynamischere Fahrleistungen.

Zugleich verdichtet Toyota das Motoren-Portfolio des neuen Auris. Standen für das Vorgängermodell noch fünf konventionelle Verbrenner und ein Hybridangebot zur Wahl, dreht der japanische Autohersteller angesichts der fortschreitenden Fokussierung auf elektrische Antriebe dieses Verhältnis um. Fortan bietet Toyota für den neuen Auris noch einen Benzinmotor mit 1,2 Litern Hubraum sowie zwei Hybridantriebe an. Sie besitzen 1,8 Liter Hubraum und 90 kW (122 PS) sowie 2,0 Liter Hubraum und 132 kW (180 PS).

Die 1,8-Liter-Variante bringt alle Stärken mit, die ein Vollhybridmodell von Toyota charakterisieren: Sie ist leise, intuitiv bedienbar und reaktionsschnell. Der unabhängige Elektroantrieb kommt ohne Kabel zum Aufladen aus und überzeugt mit bemerkenswert niedrigen Kraftstoffverbrauchs- und CO_2-Abgaswerten. Er kann bis zu 50 Prozent des typischen Alltagsverkehrs rein elektrisch zurücklegen.

Das auf dem 2,0 Liter großen Benziner basierende Hybridsystem baut auf den oben beschriebenen Eigenschaften auf und zieht besonderen Nutzen von der im neuen Auris erstmals eingesetzten TNGA-Plattform (Toyota New Global Architecture). Sie ermöglicht ein noch höheres Maß an Fahrkomfort, -stabilität und -vergnügen in Kombination mit einem agileren Handling. Das Ergebnis ist buchstäblich ein nochmals energiegeladeneres, dynamischeres Fahrerlebnis mit größeren Kraftreserven und Schaltwippen am Lenkrad.

NEUE PLATTFORM: TOYOTA NEW GLOBAL ARCHITECTURE (TNGA)

Mit der neuen TNGA-Plattform legt Toyota die Grundlage für künftige Fahrzeug- und Antriebsentwicklungen. Sie eröffnet der Marke bei der Gestaltung, Konstruktion und Produktion

neue Wege und ist ein elementarer Bestandteil der Unternehmensvision, fortlaufend immer noch bessere und sicherere Automobile zu bauen.

TNGA führt dabei neue, präzise definierte Richtlinien für die Positionierung hochmoderner Komponenten im Fahrzeug ein, um den Konstruktionsprozess in Schlüsselbereichen zu vereinfachen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Elementen, die für den Kunden normalerweise im Verborgenen bleiben. Dies hat den Designern des neuen Auris einen großen Spielraum geschaffen, um dem Kompaktmodell einen individuellen, markanten Auftritt mit einer gespannteren Haltung und besonders attraktiven Proportionen zu verleihen.

So sank der Schwerpunkt des neuen Auris dank der TNGA-Plattform um 20 Millimeter. Zugleich kommt an der Hinterachse eine Multilenker-Radaufhängung zum Einsatz und die Karosseriestruktur besitzt eine noch rigidere Verwindungssteifigkeit, da sie in zentralen Bereichen gezielt durch hochfeste Stähle verstärkt wird. Hieraus resultiert ein größeres Fahrvergnügen, das Hand in Hand geht mit verbessertem Handling, ohne Abstriche in puncto Fahrkomfort und -sicherheit zu dulden.

Dabei gilt für alle neuen Fahrzeuge auf TNGA-Basis: Sie erfüllen aktiv wie passiv höchste Sicherheitsstandards. Der neue Toyota Auris greift auf die fortschrittlichen Funktionen und Systeme der aktuellen Toyota Safety Sense-Technologie zurück und wurde so konstruiert, dass er anspruchsvolle, von unabhängiger Seite durchgeführte Crashtest-Szenarien besteht.

AUSDRUCKSSTARK UND MARKANT: DAS DESIGN DES NEUEN AURIS

„Hauptziel für das Design des neuen Auris war es, das kraftvollste und dynamischste Kompaktmodell mit Fließheck auf dem Markt zu gestalten, ohne Kompromisse bei der Nutzbarkeit des Innenraums einzugehen“, erläutert Simon Humphries, Executive General Manager, Toyota Global Design. „Dank des tieferen Schwerpunktes, den die TNGA-Plattform ermöglicht, konnten wir dem neuen Auris eine leichte und agile Seitenansicht verleihen. Je weiter der Blick zum Heck schweift, wird die Architektur des Fahrzeugs kraftvoller, breiter und gedrungener – ein entscheidendes Merkmal für den europäischen Markt.“

ABMESSUNGEN	
Länge	4.370 mm
Breite	1.790 mm
Höhe	1.435 mm
Radstand	2.640 mm
Überhang vorn	935 mm
Überhang hinten	795 mm

Gestreckter und geduckter: Der neue Toyota Auris setzt auf ein deutlich dynamischeres Design mit einer prägnanter geformten Frontansicht. Die Karosserielänge gewann 40 Millimeter hinzu, die vollständig dem Radstand zu Gute kamen. Während die Außenhöhe gegenüber der Vorgängerversion um gut 20 Millimeter sank, konnte die Gürtellinie des Fließheckmodells sogar um 47 Millimeter und damit signifikant tiefer positioniert werden. Das Ergebnis ist eine schlankere Silhouette und eine attraktiv geformte Motorhaube, die durch ihre flache Ausführung die Sicht des Fahrers nach vorne und damit auch die Sicherheit verbessert.

Mit der neu gestalteten Frontansicht erreichen die Toyota Design-Philosophien das nächste Level. Unterhalb der abgerundeten Vorderkante der muschelförmig-flachen Motorhaube erstreckt sich ein schmaler

oberer Kühlergrill, der das zentrale Toyota Logo trägt. Er wird seitlich von neuen Hauptscheinwerfern begrenzt, die aus LED-Clustern bestehen und das Tagfahrlicht integrieren.

Mit seiner trapezförmigen Einfassung greift der große untere Kühlergrill das Designthema der vorderen Motorhaube und des oberen Grills kraftvoll auf. Durch seine betont vertikalere Ausführung verringert er den vorderen Karosserieüberhang um rund 20 Millimeter. An den Außenkanten unterstreichen die charakteristischen Finnen den sportlich-festen Stand des um 30 Millimeter in der Breite gewachsenen Auris.

Der große Kühlergrill erhält einen neu gestalteten Einsatz im feineren Maschendesign anstelle des bisherigen Honigwaben-Looks. Seine geteilte Unterkante definiert die Lippe des Frontspoilers. Zwischen ihren nach oben angewinkelten Ecken und den Katamaran-Finnen ergibt sich eine Fläche, die von den LED-Nebelscheinwerfer ausgenutzt wird.

Die rundlichere Gestaltung des Heckbereichs greift das Motiv der Frontpartie auf. Die um 14 Grad flacher angewinkelte Rückscheibe lässt das Fahrzeugheck gemeinsam mit dem muskulöser ausgeprägten Karosseriestrang oberhalb der Hinterräder noch kompakter wirken, obwohl der hintere Überhang des Auris um 20 Millimeter hinzugewann. Ein Dachspoiler gehört für alle Modellvarianten zur Grundausstattung.

Auch die Rücklichter bestehen aus LED-Clustern, deren spezielles Design die kraftvolle Breite des neuen Auris zusätzlich betonen. Zwei Chromleisten verzieren die dünne Lippe an seiner Unterkante.

Das dynamische Design des neuen Toyota Auris rückt durch das optionale Zweifarbschema noch deutlicher in den Vordergrund. Die Lackierung des Karosseriekörpers steht dabei in einem spannenden Kontrast zu der in schwarz abgesetzten Dachpartie und den hochglänzenden Oberflächen der Dachsäulen.

DER NEUE AYGO

Die Erfolgsgeschichte setzt sich fort

Toyota präsentiert den neuen AYGO auf dem Genfer Automobilsalon 2018 erstmals der Weltöffentlichkeit. Der unverwechselbare Kleinwagen ragt mehr denn je aus dem hart umkämpften A-Segment heraus. Hierfür haben die Designer und Entwickler von Toyota den jugendlichen Charakter des AYGO ebenso gestärkt wie seine Leistungsfähigkeit und die Handling-Eigenschaften.

SEIT SEINER MARKTEINFÜHRUNG 2014 steht die neue AYGO Generation für Toyota als Erfolgsgarant im europäischen A-Segment. Mit dem charakteristischen X-Design seiner Frontpartie ist er auf den ersten Blick erkennbar.

Dabei spricht der AYGO ein besonders stilbewusstes Publikum an, das seine Autos auch, aber nicht nur aus rationalen Gründen kauft. Mit seinem überzeugenden Auftritt und guten Fahreigenschaften zählt der Kleinwagen zu jenen Modellen von Toyota, die besonders viele Neukunden für die japanische Marke gewinnen.

Mit über 85.000 verkauften Einheiten und einem Marktanteil von 6,6 Prozent gehörte der AYGO im vergangenen Jahr zu den Topsellern im A-Segment.

DESIGN

Der neue AYGO führt die modelltypische Gestaltung der Frontpartie im X-Design fort,

erweitert die bislang eher zweidimensionale Graphik des Vorgängermodells aber um eine räumlicher wirkende Komponente. Auch die im Keen Look-Stil gestalteten Scheinwerfer-Cluster mit integriertem Tagfahrlicht heben den markanten Auftritt des neuen AYGO auf den ersten Blick hervor. Im unteren Bereich rahmen sie den Kühlergrill ein und lassen den AYGO agiler und selbstsicherer wirken. Zeitgleich betont die Scheinwerferfassung die Breite des Kleinwagens.

Das dreidimensionale Design der Front harmoniert mit dem neu gestalteten Rückleuchten-Cluster. So entsteht eine optische Verbindung zur Heckpartie und der Eindruck von Beschleunigung und Dynamik. Dabei unterstreichen die hinteren LED-Lichtleiter das hochwertige Erscheinungsbild des AYGO und lenken das Augenmerk auf die schlanke Kabine, während der breite Stoßfängerbereich dem Fahrzeug auch optisch einen stabilen Stand verleiht. Bei Nacht sorgt die einzigartige Lichtsignatur zudem für einen hohen Wiedererkennungseffekt. Radkappen und 15 Zoll große Leichtmetallräder, jeweils auf die einzelnen Ausstattungslinien abgestimmt, verstärken den Charakter des neuen AYGO.

Im Interieur überzeugt ein überarbeitetes Kombiinstrument mit dreidimensional wirkender Graphik und einer neuen Farbe für die Hintergrundbeleuchtung. Auch die Inneneinrichtung erhält ein wertigeres Farbschema sowie frischer gestaltete Sitzbezüge für die meisten Ausstattungslinien.

AUSSTATTUNGEN

Toyota hat das Ausstattungsprogramm des neuen AYGO weiterentwickelt und den Fokus dabei speziell auf die hochwertigeren Angebote gelegt, um ein breiteres Publikum anzusprechen. Anhand individueller Designelemente wie den vorderen Stoßfängern, den Leichtmetallrädern und der Inneneinrichtung lassen sich die einzelnen Ausstattungsstufen fortan noch klarer voneinander unterscheiden.

Von der Basisversion AYGO x über die mittlere Ausstattungsvariante AYGO x-play bis zum Topangebot x-clusiv wurden alle Ausstattungslinien präzise auf die Anforderungen der unterschiedlichen Zielgruppen zugeschnitten.

Im Zentrum der Modellstruktur steht der neue AYGO x-play mit seinem besonders günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis. Für ihn bietet Toyota verschiedene Optionen an, mit denen die Kunden ihr Fahrzeug individuell zusammenstellen können. Serienmäßig sind Komfort-Features wie eine Klimaanlage und ein sieben Zoll großer Multimedia-Touchscreen an Bord.

Als höchste Ausstattungsvariante baut der AYGO x-clusiv auf dem AYGO x-play auf. Ihn kennzeichnen Zweifarblackierungen, für die drei verschiedene Grundtöne bereitstehen, sowie einzigartige 15-Zoll-Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design, Sitze mit Teilleder-Bezügen, eine Klimaautomatik, ein Smart Entry-System sowie das Sicherheitsprogramm Toyota Safety Sense.

Zwei Editionsmodelle runden das Ausstattungsangebot ab. Dabei stellt der AYGO x-cite die extrovertierteste Ausführung für den neuen Kleinwagen von Toyota dar: Er sticht dank seiner Zweifarb-Lackierung mit Magenta als Grundton und speziell gestalteten

15-Zoll-Leichtmetallrädern in Schwarz besonders hervor. Hinzu kommen Sitze mit Magenta-Ziernähten, entsprechend angepasste Belüftungsöffnungen, ein Schaltknauf in Wagenfarbe sowie eine Instrumententafel und eine Schalthebelumrandung in Piano Schwarz.

Die dynamischen Eigenschaften des neuen AYGO rückt das Editionsmodell x-me in den Vordergrund. Hier gehen schwarz hinterlegte Scheinwerfer Hand in Hand mit der schwarzen Karosserielackierung und Außenspiegelverkleidungen in Cyan. Abgerundet wird das Editionsmodell von einem sportlichen Dekorset, speziellen 10-Speichen-Leichtmetallrädern im 15-Zoll-Format sowie Teilleder-Sitzbezügen und weiteren Cyan-farbigen Elementen im Innenraum.

FAHRDYNAMIK

Kraftvoller und fahrdynamischer präsentiert sich der neue AYGO im Stadtverkehr. Dabei überzeugt der Kleinwagen auch weiterhin mit hoher Kraftstoffeffizienz sowie einem deutlich niedrigeren Geräuschniveau und einer nochmals verbesserten Laufkultur. Ein spürbar höheres Komfortempfinden an Bord ist die logische Folge.

Der preisgekrönte VVT-i Motor mit 998 cm³ Hubraum, zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC), drei Zylindern und zwölf Ventilen erfüllt ab sofort die Euro-Abgasnorm 6.2. Das überarbeitete Triebwerk begeistert mit einer idealen Balance zwischen Leistungsangebot und Verbrauch sowie einem höheren Drehmoment. Gerade im Stadtverkehr führt dies zu einem angenehmeren Fahrerlebnis.

Der Dreizylinder profitiert von einem neuen dualen Einspritzsystem, einem höheren Verdichtungsverhältnis, zahlreichen reibungsoptimierten Komponenten und einer gekühlten Abgasrückführung. Die optimierte Ausgleichswelle reduziert Vibrationen im Leerlauf.

Der Motor leistet nun 53 kW (72 PS) bei 6.000 U/min und liefert ein Drehmoment von 93 Nm bei 4.400 U/min. So motorisiert, beschleunigt der neue AYGO in 13,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Gegenüber dem Vorgängermodell sinkt der Verbrauch (nach NEFZ) von 4,1 auf 3,9 l/100 km[1], während sich der CO_2-Ausstoß um fünf auf nur noch 90 g/km[1] reduziert. Nach neuem WLTP-Zyklus beträgt der CO_2-Ausstoß 93 g/km.

Toyota bietet den neuen AYGO in Europa - jedoch nicht auf dem deutschen Markt - auch in einer speziellen Eco-Version an. Sie profitiert von einem länger übersetzten vierten und fünften Gang, Reifen mit niedrigem Rollwiderstand, einem Start-/Stopp-System sowie aerodynamischen Maßnahmen. Hierdurch sinkt der CO_2-Ausstoß auf lediglich 86 g/km nach WLTP.

Diese Verbesserungen gehen einher mit einer neuen Fahrwerksabstimmung und einer überarbeiteten Software für die Lenkung. Sie lassen den Toyota AYGO noch schneller und präziser auf Befehle des Fahrers reagieren.

Zusätzliches Dämmmaterial hinter der Armaturentafel, in A-Säulen und Türen sowie im Heckbereich führen – über das gesamte Drehzahlband betrachtet – zu einer merklichen Reduktion des Geräusch- und Vibrationsaufkommens im Fahrgastraum.

SICHERHEITSSYSTEM TOYOTA SAFETY SENSE

Das Toyota Safety Sense-System fasst aktive Sicherheitstechnologien zusammen, die in zahlreichen Verkehrssituationen Unfälle vermeiden oder ihre Folgen minimieren können.

So erkennt das Pre-Collision System vorausfahrende Fahrzeuge und verhindert im Geschwindigkeitsbereich zwischen etwa zehn und 80 km/h ein Auffahren. Droht eine mögliche Kollision, fordert das System den Fahrer mit akustischen sowie optischen Warnungen zum Bremsen auf und bereitet das Bremssystem vor, um dessen Ansprechzeit zu verkürzen.

Reagiert der Fahrer nicht rechtzeitig, leitet das System automatisch eine Bremsung ein. Dies kann die Geschwindigkeit um rund 30 km/h[2] reduzieren oder das Fahrzeug sogar zum Stillstand bringen, um den Aufprall zu verhindern oder die Aufprallkraft zu mildern.

Der Spurhalteassistent LDA hilft, Unfälle wie zum Beispiel Frontalkollisionen zu vermeiden, die durch das Verlassen der eigenen Fahrbahn verursacht werden. Dabei erkennt das System Straßenmarkierungen und warnt den Fahrer über optische und akustische Signale, falls er die Spur wechselt, ohne den Blinker zu setzen.

[1] Vorläufige Angaben basierend auf der Richtlinie EC 2017/1153 und der Ergänzung EC 2017/1231

	NEUER AYGO
MOTOR	
Typ	1.0 VVT-i
Kraftstoff	Benzin
Hubraum (cm^3)	998
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	(72) 53 bei 6.000
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	93 bei 4.400
FAHRLEISTUNGEN	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	160
Beschleunigung 0 - 100 km/h (s)	13,8 - 13,8 (Eco)
KRAFTSTOFFVERBRAUCH (L/100 KM)[1]	
Gesamt	4,0 - 3,7 (Eco)
CO_2-EMISSIONEN (G/KM)[1]	
Gesamt	93 - 86 (Eco)
FAHRWERK	
Vorn	MacPherson Vorderachse
Hinten	Torsionslenker-Hinterachse
LENKUNG	
Typ	Zahnstangenlenkung
Zusätzliche Merkmale	Elektrische Servolenkung (EPS)
Übersetzung	14,3 (14-Zoll-Räder) / 14,4 (15-Zoll-Räder)
Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	2,75 (14-Zoll-Räder) / 2,60 (15-Zoll-Räder)
Min. Wendekreis (m)	9,6 (14-Zoll-Räder) / 10,2 (15-Zoll-Räder)
BREMSEN	
Vorn (Durchmesser x Dicke, mm)	Scheibenbremsen (247 x 20)
Hinten (Innendurchmesser, mm)	Trommelbremsen (200)
AUSSENABMESSUNGEN	
Länge (mm)	3.465
Breite (mm)	1.615
Höhe (mm)	1.460
Radstand (mm)	2.340
INNENABMESSUNGEN	
Länge (mm)	1.630*
Breite (3/5-Türer, mm)	1.250/1.300
Höhe (mm)	1.205 (normal)
Abstand vorderer zu hinterer Sitzreihe (mm)	806
Gepäckvolumen (Liter)	168

* Vom Gaspedal zum hinteren Hüftpunkt.

[2] Angabe basiert auf Straßenversuchen mit einem 30 km/h schnellen Fahrzeug und einem stehenden Fahrzeug. Systemfunktion ist abhängig von äußeren Bedingungen (inklusive Straßenverhältnisse und Witterung) sowie dem Zustand des Fahrzeugs.

TOYOTA CONCEPT-I FAMILIE UND FINE-COMFORT RIDE KONZEPT-FAHRZEUG

Toyota feiert auf dem Genfer Automobilsalon 2018 die Europapremiere von drei neuen Concept Cars und gewährt damit einen Aufblick auf das Designkonzept künftiger Elektromobile. Die Concept-i Familie batterieelektrischer Fahrzeuge ⟨BEV⟩ und das Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug ⟨FCEV⟩ „Fine-Comfort Ride“ zeigen, wie neue Technologien den Spielraum für die persönliche Mobilität vergrößern und zum Aufbau einer nachhaltigen Gesellschaft beitragen können.

Künftige Möglichkeiten für elektrifizierte Fahrzeuge

ENDE 2017 hat die Toyota Motor Corporation ein höheres Tempo bei der Entwicklung elektrifizierter Fahrzeuge angekündigt. Ehrgeiziges Ziel ist es, bis etwa 2030 mehr als 5,5 Millionen Einheiten abzusetzen. Über eine Million davon sollen emissionsfreie batterieelektrische oder mit Brennstoffzellen betriebene Elektrofahrzeuge (BEV und FCEV) sein. Toyota geht damit den nächsten Schritt auf dem Weg zu einer 90-prozentigen Reduzierung der durchschnittlichen Emissionen von Neufahrzeugen weltweit bis 2050, wie sie die Toyota Environmental Challenge gegenüber dem Niveau von 2010 beschreibt. In diesem Zusammenhang wird die japanische Marke bis 2025 alle Modelle elektrifizieren oder mit einer Elektrovariante innerhalb der Baureihe anbieten. Hierfür prüfen Toyota und die Panasonic Corporation ein gemeinsames Joint Venture, das die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit, die Kosten und die zuverlässige Verfügbarkeit prismatischer Batterien für elektrifizierte Fahrzeuge in den Mittelpunkt rückt.

Mit den Studien der Concept-i Familie lotet Toyota das Design, die Technologie und das Potenzial der BEV von morgen aus. Sie sollen einerseits die Umwelt schonen, zugleich aber auch die Mobilität sicherer und insbesondere für ältere und gehandicapte Menschen leichter zugänglich machen.

Die Concept-i Familie umfasst drei BEV, jeweils abgestimmt auf die Anforderungen verschiedener Kundengruppen und ihre spezielle Mobilität. Mit dem Experimentalfahrzeug Fine-Comfort Ride testet Toyota die Einsatzmöglichkeiten der Brennstoffzellen-Technologie für eine neue Generation geräumiger und flexibler Premium-Limousinen. Dabei setzt der Autohersteller auch auf datenbasierte Systeme mit künstlicher Intelligenz (KI), zum Beispiel in Form eines digitalen Assistenten. Mit ihm wird das Auto zum Partner des Fahrers. Es erkennt seine Stimmung und sein Wohlbefinden und gewährleistet auf dieser Basis eine sichere und komfortable Fahrt, während beide gegenseitig voneinander lernen und sich weiterentwickeln.

TOYOTA ERFORSCHT MIT DER CONCEPT-I FAMILIE DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Auf dem Genfer Automobilsalon stellt Toyota neben dem vierrädrigen Concept-i mit dem Concept-i RIDE ein kleines, universell einsetzbares Fahrzeug vor, das sich auch für Rollstuhlfahrer und ältere Menschen eignet, sowie den Concept-i WALK. Er wurde insbesondere für den Einsatz auf Gehwegen konzipiert.

Im Kern basieren die Concept-i Modelle von Toyota auf einer KI-Technologie, die Menschen versteht (LEARN), weil sie Emotionen erkennen und die Präferenzen des Fahrers einschätzen kann. In Kombination mit automatisierten Antriebssystemen führt dies zu mehr Sicherheit und Entspannung (PROTECT). In einem nächsten Schritt kann die Technik die Gefühle des Fahrers prognostizieren und ihm auf dieser Grundlage Fahrspaß in einer neuen Dimension bieten (INSPIRE).

Toyota **Concept-i**

- Vierrädriges Fahrzeug, das mittels künstlicher Intelligenz ⟨KI⟩ wie ein Partner Menschen versteht
- Concept-i kombiniert KI-Technologie, die den Menschen versteht ⟨LEARN⟩, mit automatisiertem Fahren und einem digitalen Assistenten. Ergebnis ist ein Plus an Sicherheit ⟨PROTECT⟩ und Fahrspaß ⟨INSPIRE⟩
- Design mit dynamischer Silhouette und fortschrittlichem Bedienkonzept, das die Interaktion mit einem digitalen KI-Assistenten einschließt, für ein neues Fahrerlebnis
- Erste innovative Funktionen des Concept Cars sollen voraussichtlich 2020 in den Fahrversuch einfließen

TECHNOLOGIE, DIE DEN MENSCHEN VERSTEHT (LEARN)

Anhand der komplexen Analyse seines Verhaltens, seiner Reaktionen und seiner Stimmlage erkennt die Studie Concept-i den Aufmerksamkeitsgrad und die emotionale Verfassung des Fahrers. Zugleich erschließt sie durch den Abgleich mit seinen Social Media-Aktivitäten sowie allgemeinen Nachrichten aus dem Internet, GPS-Daten und wiederkehrenden Gesprächsthemen an Bord seine aktuellen Präferenzen.

Die LEARN-Technologie nutzt selbstlernende Prozesse für das Messen von Emotionen und das Erkennen von Vorlieben. Auf dieser Basis schafft die Toyota Concept-i Serie einen Innovationswert in puncto Sicherheit (PROTECT) und Fahrspaß (INSPIRE).

SICHERHEIT UND ENTSPANNTHEIT (PROTECT)

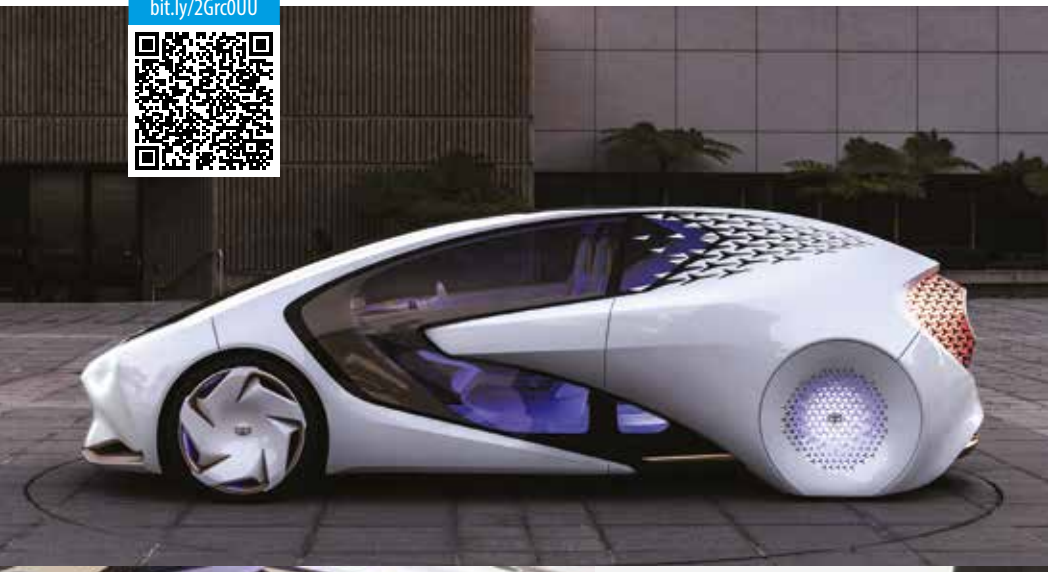
Je nach Müdigkeit des Fahrers stimuliert das PROTECT-System seinen Seh-, Fühl- und Riechsinn, um Schläfrigkeit zu vertreiben und ein Gefühl der Entspanntheit herbeizuführen. Befindet sich der Fahrer in einer Stresssituation oder in einer gesundheitlich bedenklichen Lage, die ein Eingreifen notwendig macht, schaltet Concept-i auf automatisierten Betrieb auf Basis des Toyota Mobility Teammate Konzepts um. Es wacht über den Fahrer und unterstützt ihn bei Bedarf.

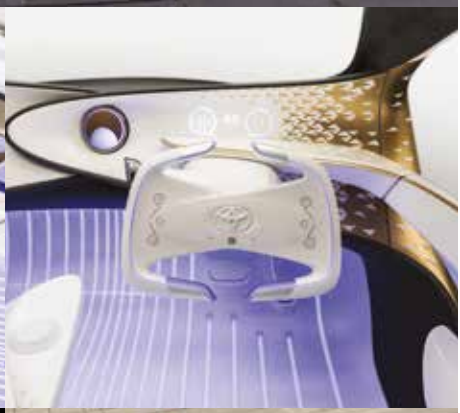
FAHRSPASS (INSPIRE)

Sein Verständnis von Stimmung und Vorlieben des Fahrers nutzt Concept-i, um ihm in einer bi-direktionalen Konversation interessante Gesprächsthemen vorzuschlagen. Zugleich kann das INSPIRE-System die emotionale Verfassung des Fahrers über einen längeren Zeitraum registrieren und diese Werte mit den jeweiligen GPS-Koordinaten hinterlegen. Die hieraus entstehende Matrix liefert die Grundlage für passgenaue Vorschläge, was zum Beispiel lohnenswerte Abstecher von der geplanten Route betrifft.

Den Concept-i kennzeichnet eine zukunftsweisende, futuristische Silhouette und ein offenes, reduziert eingerichtetes Interieur. In der Mitte der Armaturentafel wurde der digitale Assistent positioniert, der in Kombination mit einem dreidimensionalen Head-up-Display ein völlig neues Bedienerlebnis schafft. Der digitale KI-Assistent dient zugleich als Ausgangspunkt für das fließende Design, das sich scheinbar nahtlos von innen über das Instrumentenbrett bis nach außen erstreckt und auf diese Weise Interieur und Exterieur miteinander verbindet. Schlüsselfunktionen des Concept-i will Toyota bis 2020 im realen Fahrversuch testen.

VIDEO ZUR ERLÄUTERUNG
bit.ly/2Grc0UU





TECHNISCHE ECKDATEN	
Länge/Breite/Höhe (mm)	4.510/1.830/1.475
Radstand (mm)	2.700
Sitze	4
Antrieb	elektrisch (EV)
Reichweite	ca. 300 km

Toyota **Concept-i RIDE**

- Universell einsetzbares Kleinfahrzeug für nutzerfreundliche Mobilität in der Stadt
- Dank Flügeltüren, elektrischer Zweiachs-Sitzverstellung und Joystick-Steuerung einfache Bedienung auch durch Rollstuhlfahrer
- Intelligentes Sitz-Layout und automatisierte Fahrfunktionen ermöglichen sichere Mobilität für Jedermann
- Geeignet für Car-Sharing-Programme

VIDEO ZUR ERLÄUTERUNG
bit.ly/2Eya4JB

BESONDERS BENUTZERFREUNDLICH FÜR ROLLSTUHLFAHRER

Dank seiner Flügeltüren erleichtert der Concept-i RIDE den Zugang zum Innenraum. Sein elektrisch verstellbarer Sitz kann auch quer zur Fahrtrichtung gleiten und sich der Türöffnung nähern. Dies ist besonders für Rollstuhlfahrer von großem Vorteil, die auf diese Weise viel einfacher ins Auto gelangen. Der zusammengeklappte Rollstuhl passt problemlos hinter die hierfür speziell ausgestalteten Sitze.

Das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung des Concept-i RIDE lag auf der hohen Benutzerfreundlichkeit während der Fahrt und beim Einparken. Mit seinen kompakten Abmessungen lässt er sich einfach in Standard-Parklücken navigieren. Die Bedienung erfolgt über einen handlichen Joystick, der die Funktionen von Lenkrad, Gas- und Bremspedal übernimmt.

Der digitale KI-Assistent – ein Schlüsselmerkmal aller Fahrzeuge der Concept-i Familie – basiert auf einem großen Display im Armaturenbrett. Er stellt aktiv Informationen rund um die aktuelle Fahrt oder Reise bereit, so auch Details zur Barrierefreiheit von Einrichtungen entlang der Strecke für Menschen mit Handicap.

SICHERHEIT UND EIN GUTES GEFÜHL

Der Fahrer nimmt mittig im Concept-i RIDE Platz. Praktische Assistenzfunktionen wie das automatische Einparksystem und der automatische Valet-Park-Service bieten Rollstuhlfahrern und anderen Autofahrern wie zum Beispiel älteren Menschen ein stets gutes und beruhigendes Gefühl. Zugleich eignet sich der Concept-i RIDE auch für Car-Sharing-Angebote. Damit eröffnet er einem viel größeren Kundenkreis den freien Zugang zu individueller Mobilität, ohne dass hierfür der Besitz eines Fahrzeugs nötig ist.

TECHNISCHE ECKDATEN	
Länge/Breite/Höhe (mm)	2.500/1.300/1.500
Radstand (mm)	1.800
Sitze	2
Antrieb	batterieelektrisch (BEV)
Reichweite	ca. 100 – 150 km

Toyota **Concept-i WALK**

- Kompaktes Fahrzeug für den Einsatz in Fußgängerbereichen
- Automatisierte Fahrfunktion erweitert sicheren Aktionsradius
- Drei Räder und ein variabler Radstand, Lenkfunktion und niedrige Einstiegshöhe vereinfachen die Bedienung
- Keine spezielle Kleidung oder Schuhe notwendig
- Geeignet für Sharing-Dienste in Freizeiteinrichtungen und Outdoor-Freizeitanlagen

SICHERES FAHREN AUF BÜRGERSTEIGEN UND IN FUSSGÄNGERBEREICHEN

Der wendige Concept-i WALK kann auf der Stelle drehen, ist kürzer als ein durchschnittliches Schrittmaß und schmaler als eine menschliche Schulterbreite. Als eine Art Roller mit drei Rädern benötigt das Fahrzeug auf der Straße nur so viel Platz wie ein Fußgänger. Anhand der Konversation mit dem digitalen KI-Assistenten und zusätzlicher Daten aus den Handgriffen kann der Concept-i WALK seinen Benutzer verstehen und ihn sicher durch schwierige Situationen führen, sofern notwendig. Erkennt das Fahrzeug eine drohende Gefahr, während es in Bewegung ist, warnt es den Benutzer und leitet automatisch Vorsichtsmaßnahmen ein. Das Dreirad passt seinen Radstand automatisch der Geschwindigkeit an und sorgt so für eine stabile Straßenlage während der Fahrt und beim Bremsen.

EINFACHE BEDIENUNG FÜR JEDERMANN

Dank der Lenkfunktion können Benutzer des Concept-i WALK durch Kurven steuern oder die Fahrtrichtung ändern, ohne ihr Körpergewicht zu verlagern. Die niedrige Einstiegshöhe erleichtert das Auf- und Absteigen unabhängig von Alter, Geschlecht oder Kleidung.

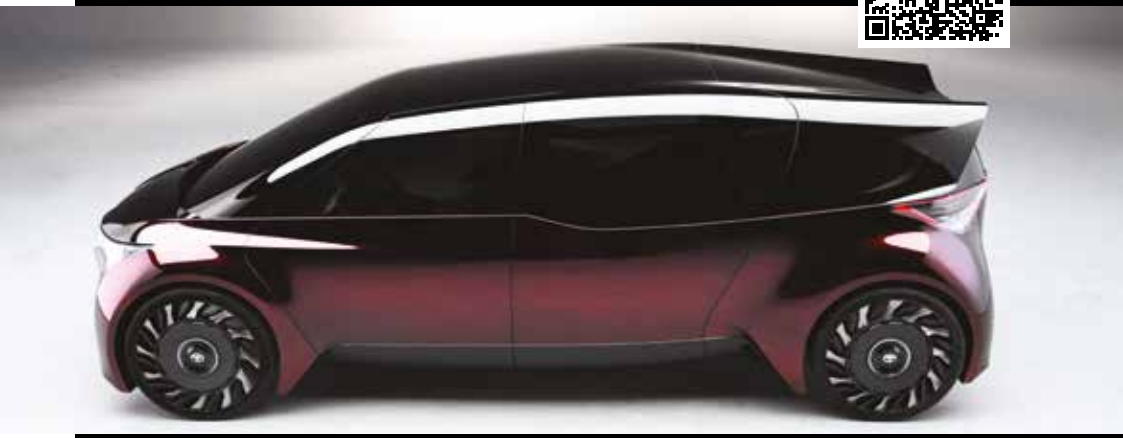
Auch für das Concept-i WALK gilt: Das Fahrzeug eignet sich für Sharing-Dienste. Dabei bietet es sich insbesondere auf kurzen Strecken als logische Fortsetzung für andere geteilte Verkehrsmittel an, etwa auf der letzten Meile zu beliebten Freizeitzielen.

VIDEO ZUR ERLÄUTERUNG
bit.ly/2EFeCIO

TECHNISCHE ECKDATEN	
Länge/Breite/Höhe (mm)	500 - 700/400/1.130
Radstand (mm)	variabel
Antrieb	batterieelektrisch (BEV)
Reichweite	ca. 10 – 20 km

Toyota erkundet mit dem **FINE-Comfort Ride** Concept die Vorteile von Brennstoffzellen-Fahrzeugen

VIDEO ZUR ERLÄUTERUNG
bit.ly/2ET481I



MIT DER STUDIE FINE-COMFORT RIDE präsentiert Toyota auf dem Genfer Automobilsalon ein vollelektrisches Brennstoffzellen-Fahrzeug, das neue Lösungen für die kohlenstoffarme Mobilität von morgen aufzeigt. Die benötigte elektrische Antriebsenergie produziert das Concept Car durch die fortschrittliche Nutzung von Wasserstoff direkt an Bord. Da im Fahrbetrieb weder CO_2 noch sonstige bedenkliche Stoffe anfallen, überzeugt der besonders leise Wasserstoffantrieb mit hervorragender Umweltverträglichkeit und einer Reichweite von rund 1.000 Kilometern (nach dem japanischen JC08 Testzyklus). Ein kompletter Tankvorgang ist in zirka drei Minuten abgeschlossen.

Konzipiert als neue Form einer Premium-Limousine, nutzt das Konzeptfahrzeug Fine-Comfort Ride die Vorteile des Elektroantriebs für ein besonders flexibel ausgelegtes Karosserie-Layout. So erübrigt der Einsatz von vier Radnabenmotoren eine zentrale, konventionell angeordnete Maschine. Zugleich konnten der Radstand maximiert und die Achsüberhänge minimiert werden. Dies schafft neue Freiheiten, um das Raumangebot in der Passagierzelle zu optimieren. Ihre rautenförmige Grundform verbreitert sich von vorne bis zur Mitte hin, um sich in Richtung Heck wieder zu verjüngen. Das vergrößert den Platz für die Sitze der zweiten Reihe und ermöglicht ein aerodynamisch effizientes Design. Ein speziell verkleideter Unterboden verbessert die Stabilität und bietet eine Laufruhe, die das hohe Komfortniveau der Premium-Limousine unterstreicht.

Mit dem Fine-Comfort Ride beschreibt Toyota ein Mobilitätskonzept der Zukunft, das über den simplen Transport vom Start- zum Zielort hinausgeht. Vielmehr bietet es den Passagieren

- Zukünftiges Premium-Konzeptfahrzeug mit Brennstoffzelle und Radnaben-Elektromotoren fährt emissionsfrei mit einer Reichweite von rund 1.000 km
- Antrieb ermöglicht großzügiges Raumangebot mit flexibler Sitzanordnung
- Digitale KI-Assistenz und ein für alle Insassen erreichbares Touch-Display
- Markante, aerodynamisch effiziente Karosserie läuft rautenförmig nach hinten zu

ein besonders komfortables, vollausgestattetes Umfeld und vereint dies mit einem hohen Mehrwert. So besitzt die Studie einen digitalen KI-Assistenten mit einem Touch-Display, das sich seitlich bis neben die Sitze erstreckt. Auf diese Weise ist es besonders einfach erreichbar, alle Passagiere haben leichten Zugang zu Informationen.

Die Sitze selbst passen sich unterschiedlichen Körperstaturen flexibel an. Zugleich lässt sich die Bestuhlung so variieren, dass das Fahrzeug individuell auf den Alleinfahrer ausgerichtet werden kann oder auch als kommunikativer Mobilitätsraum für mehrere Passagiere dient.

Der sechssitzige Toyota Fine-Comfort Ride misst in der Länge 4.830 mm, in der Breite 1.950 mm, in der Höhe 1.650 mm und besitzt einen Radstand von 3.450 mm.

BILDDATENBANK

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

AYGO

HELLO!

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

bit.ly/2oepQm2