

GINEBRA 2018

# TOYOTA PRESS KIT

SOLO PARA PRENSA



TOYOTA

SIEMPRE  
MEJOR

## GR SUPRA RACING CONCEPT

### Vuelve la leyenda

#### NUEVO AURIS

Más potencia híbrida en  
un diseño más dinámico

#### NUEVO AYGO

Continúa la historia  
de éxito





Lap 5

6

TARGET 3.10 kg  
LAST 3.2 kg

320 Kph

03:14.791

-1.30 s

TOYOTA GAZOO Racing

GR

P+

R

TC

Engine Map

ABS Map

START

EPS Map

Radio

KILL

Pit limit

# ÍNDICE

## SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE GINEBRA 2018

### **4 GR SUPRA RACING CONCEPT** **Vuelve la leyenda**

---

Este moderno prototipo de competición reafirma el compromiso de Toyota de recuperar su deportivo más emblemático.

---

### **10 NUEVO AURIS** **Más potencia híbrida en un diseño más dinámico**

---

La tercera generación de Auris, que hará su debut en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018, presenta un diseño exterior más dinámico y, con un nuevo sistema híbrido combinado de 2.0 litros en la gama de motores, marca el inicio de la estrategia híbrida dual de Toyota.

---

### **14 NUEVO AYGO** **Continúa la historia de éxito con una nueva cara y más pasión al volante que nunca**

---

El nuevo Toyota AYGO se presentará a escala mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018. Potenciando su ADN único y su posicionamiento destacado en el competitivo segmento A, los diseñadores e ingenieros de Toyota no solo han reforzado la imagen juvenil e inconfundible de AYGO sino que también han mejorado su tacto de conducción para disfrutar aún más al volante.

### **18 SERIE TOYOTA CONCEPT-I Y PROTOTIPO FINE-COMFORT RIDE** **Posibilidades de futuro para los vehículos electrificados**

---

La presentación europea de una serie de nuevos prototipos en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018 ofrece un indicador de la filosofía de diseño que aplicará Toyota en su programa acelerado de desarrollo de vehículos electrificados. La serie Concept-i de vehículos eléctricos con batería —Battery Electric Vehicles (BEV)— y el vehículo de pila de combustible —Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV)— Fine-Comfort Ride demuestran cómo se pueden aprovechar las tecnologías para ampliar el alcance de la movilidad personal y contribuir a la consecución de una sociedad más sostenible.

---

### **28 BANCO DE IMÁGENES**

Toyota Motor Europe (TME) 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 de cada país. Consulte con el Departamento de Prensa de Toyota España los posibles cambios que puedan requerirse en su mercado. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles en su país. Además, los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

# GR SUPRA RACING CONCEPT

## Vuelve la leyenda

Este prototipo de competición reafirma el compromiso de Toyota de recuperar su deportivo más emblemático.

### EL PROTOTIPO GR SUPRA RACING CONCEPT

hace su debut mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018, recuperando el nombre y el espíritu del modelo más celebrado del ilustre patrimonio deportivo de Toyota y demostrando el compromiso de Toyota de volver a llevar al mercado el mítico Supra. También es una indicación del potencial de futuro para un vehículo que puede ofrecer unas altas prestaciones tanto en carretera como en circuito.

### EL PATRIMONIO DEL TOYOTA SUPRA

El prototipo GR Supra Racing recupera el gran legado de uno de los más famosos deportivos de la historia de Toyota.

El nombre Supra evoca la potencia, las prestaciones y el sobresaliente tacto de conducción que definieron a una sucesión de deportivos durante un cuarto de siglo. Como deportivo de pura cepa, el Toyota Supra se creó una reputación de automóvil formidable en carretera y de máquina dominante en los circuitos, imponiéndose en diversas competiciones GT en Japón y ganándose a legiones de aficionados.

El Toyota Supra sigue gozando de un estatus de icono entre los amantes del automovilismo, 16 años después de que cesara su producción. Su perdurable popularidad se ha visto impulsada por su éxito como protagonista del videojuego Gran Turismo®, que solo se puede jugar en consolas PlayStation®, y de la primera entrega de la serie de películas The Fast and the Furious.

El Toyota Supra hizo su primera aparición en 1978 con una versión de mayor tamaño y









potencia que la segunda generación del Celica, antes de establecerse como modelo de éxito por derecho propio. Conocido como A40, el Supra original fue seguido por tres generaciones más: A60 en 1981, A70 en 1986 y A80 en 1993.

Este deportivo con motor delantero y tracción trasera siguió fabricándose hasta 2002 y en su última generación fue el modelo de producción más potente de Toyota.

La reputación del Supra se vio impulsada notablemente por su éxito en competición. Así, por ejemplo, la cuarta generación del Supra, que salió al mercado en 1993, se convirtió en el gran dominador de la competición japonesa de GT — hoy la serie Super GT—, al vencer en la categoría GT500 en cuatro ocasiones.

El Toyota Supra compitió asimismo en la IMSA en Estados Unidos durante los años 80 e hizo también dos apariciones en Le Mans en los 90.

#### **PROTOTIPO GR SUPRA RACING CONCEPT**

El prototipo GR Supra Racing Concept, un deportivo compacto de dos puertas, cuenta con una configuración de motor delantero y tracción trasera y hace uso en su fabricación de materiales ligeros avanzados.

Creado por TOYOTA GAZOO Racing, el prototipo expresa a la perfección el placer de conducción intrínseco al compromiso de Toyota de crear vehículos cada vez mejores. El gran dorsal '90' que luce en sus puertas es una referencia histórica al Supra y una clara indicación visual del hecho de que este prototipo anuncia el regreso del Supra en una quinta generación.

Su desarrollo es fiel a la convicción de Kiichiro Toyoda, fundador de Toyota, de que la participación en competiciones automovilísticas presenta los retos de rendimiento y durabilidad que pueden contribuir directamente a desarrollar vehículos mejores, al tiempo que despierta interés y entusiasmo entre los aficionados al motor.

Este espíritu ha sido recogido en toda su plenitud por el actual presidente de Toyota Motor Corporation (TMC), Akio Toyoda, y por TOYOTA GAZOO Racing, en busca del éxito en pruebas automovilísticas internacionales del máximo nivel, como el Campeonato Mundial de Rallys —World Rally Championship (WRC)—, el Campeonato Mundial de Resistencia

—World Endurance Championship (WEC)—y las 24 Horas de Le Mans. La participación en estas y otras competiciones por todo el mundo da lugar a avances técnicos que luego pueden trasladarse del circuito o el tramo de rally al desarrollo no solo de nuevas generaciones de modelos GR de Toyota con aspiraciones deportivas, sino también a su gama en general, conducidos por decenas de millones de personas en todo el mundo.

El prototipo GR Supra Racing Concept aparecerá en la nueva edición del videojuego Gran Turismo Sport®, desarrollado por Polyphony Digital Inc y cuyo lanzamiento está previsto en abril de 2018.

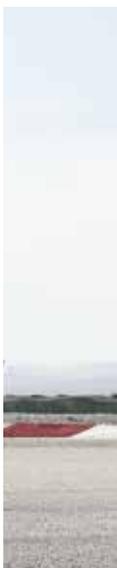
### DISEÑO, CHASIS Y EQUIPAMIENTO

Este nuevo prototipo de Toyota tiene un diseño de carrocería espectacular, con un gran alerón posterior. Se vale en gran medida de materiales compuestos, resistentes a la par que ligeros, en elementos como los amplios paragolpes frontal y posterior, el difusor trasero, los

faldones frontal y laterales, las carcasas de los retrovisores y el alerón posterior. El capó está hecho del mismo material e incorpora unas entradas de aire. El parabrisas y las ventanillas son de material plástico.

El chasis del GR Supra Racing Concept presenta una suspensión delantera y trasera muy bajas, a base de componentes originales. Las llantas deportivas BBS con sujeción de tuerca central están equipadas con neumáticos Michelin de competición. El sistema de frenos presenta pinzas y discos Brembo Racing. El prototipo cuenta asimismo con tubo de escape deportivo.

El habitáculo está totalmente enfocado a la competición y cuenta con salpicadero deportivo, asiento del conductor OMP y arnés de seguridad. OMP también ha suministrado el volante de extracción rápida, montado en una columna de dirección de competición y equipado con un sistema de cambio por levas. Las puertas están revestidas con paneles de fibra de carbono y el salpicadero cuenta con instrumentación de competición.



TOYOTA SUPRA  
A40 | 1978



TOYOTA SUPRA  
A60 | 1981

Los requisitos de seguridad para participar en competiciones se cumplen gracias a una jaula antivuelco completa y unos extintores. El diseño de los sistemas de combustible y frenos, los pedales, la batería y el cableado cumple también la normativa de competición.

### TOYOTA GAZOO RACING

TOYOTA GAZOO Racing compitió por primera vez en Europa en 2007, como GAZOO Racing. Inició una larga relación con las 24 Horas de Nürburgring con dos vehículos Toyota Altezza —equivalentes a la primera generación del Lexus IS— y un equipo compuesto por pilotos y mecánicos que eran trabajadores de Toyota.

Desde entonces, TOYOTA GAZOO Racing se ha convertido en el paraguas internacional del programa deportivo global de Toyota. Solo en el último año, ha conseguido dos victorias durante su primera temporada en el regreso al WRC y otras cinco en el WEC. Su nuevo programa de desarrollo de vehículos ha dado lugar al

compacto deportivo Yaris GRMN, la última entrega en una serie de éxito de vehículos de alto rendimiento de GR y el primer modelo GRMN desarrollado y fabricado en Europa.

Su trabajo se basa en tres grandes pilares: desarrollar sus recursos humanos mediante la participación en acontecimientos automovilísticos, crear afición a través de la pasión por el automovilismo, y producir vehículos que se disfruten conduciendo, y crear vehículos cada vez mejores aprovechando los conocimientos obtenidos en la competición.

Al llevar a empleados a los garajes y boxes de las competiciones, TOYOTA GAZOO Racing les ayuda a mejorar sus habilidades y a adquirir nuevos conocimientos, trabajando como un equipo en contextos con muy alta presión. El aspecto de desarrollo personal de este trabajo realimenta directamente la misión de Toyota de crear vehículos cada vez mejores, con el apoyo de personas que tienen la experiencia y la visión para superarse.

#### DIMENSIONES

Longitud	4.574 mm
Anchura	2.048 mm
Altura	1.230 mm
Distancia entre ejes	2.470 mm



TOYOTA SUPRA  
A70 | 1986



TOYOTA SUPRA  
A80 | 1993





# NUEVO AURIS

Más potencia híbrida en  
un diseño más dinámico

La tercera generación de Auris, que hará su debut en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018, presenta un diseño exterior más dinámico y, con un nuevo sistema híbrido con motor 2.0 litros en la gama, marca el inicio de la estrategia híbrida dual de Toyota.



**TOYOTA HA PRESUMIDO** siempre de escuchar a sus clientes y de responder a sus demandas. En concreto, tras 20 años de liderazgo híbrido y más de 11 millones de unidades vendidas en todo el mundo, incluidas 1,5 millones en Europa, Toyota quiere aprender de sus clientes para saber cómo seguir mejorando sus híbridos y hacerlos más atractivos a nuevos tipos de clientes.

Por ese motivo, Toyota ha decidido ofrecer sus modelos más importantes con una selección de dos motorizaciones híbridas: uno que ofrece las ventajas tradicionales de eficiencia de combustible y conducción relajada y el otro, aprovechando esos puntos fuertes, con más potencia y una conducción más dinámica.

En 2010, la primera generación de Auris fue el primer modelo de Toyota en Europa en beneficiarse del sistema híbrido y ahora será el primer modelo en ofrecer dos motorizaciones híbridas.

En Europa, la actual gama de motores de Auris consta de diversos motores convencionales, diésel y de gasolina, y uno híbrido. Como reflejo de la atención constante que presta Toyota a la tecnología híbrida, el nuevo Auris ofrecerá a los clientes un solo motor convencional —gasolina turbo de 1.2 litros— y dos alternativas híbridas: de 1.8 litros de 122 CV y de 2.0 litros de 180 CV.

El sistema híbrido de 1.8 litros cumple todos los requisitos que los clientes esperan de un motor híbrido Full Hybrid de Toyota:

un funcionamiento silencioso, intuitivo y ágil, y una tecnología con un bajo coste de mantenimiento, sin necesidad de enchufarlo para recargar su batería, que ofrece un ahorro de combustible excepcional y unas emisiones de CO<sub>2</sub> reducidas, con hasta un 50% de conducción totalmente eléctrica en los trayectos urbanos e interurbanos.

Además de recompensar a los clientes con todas las ventajas anteriores, el sistema híbrido de 2.0 litros saca el máximo partido de los mayores niveles de confort de marcha, estabilidad y placer de conducción inherentes a la plataforma derivada de la Nueva Arquitectura Global de Toyota —Toyota New Global Architecture (TNGA)—. Ofrece a los conductores una conducción enérgica, con más potencia, y unas levas en el volante para una experiencia más dinámica e intensa.

#### **NUEVA ARQUITECTURA GLOBAL DE TOYOTA**

La Nueva Arquitectura Global de Toyota —Toyota New Global Architecture (TNGA)— representa la base de todo el desarrollo futuro de motores y vehículos Toyota. Marca una revolución en la forma en que Toyota diseña, planifica y fabrica sus automóviles, y es integral a su misión de crear vehículos cada vez mejores, que ofrezcan más estilo, más placer de conducción y más seguridad.

TNGA introduce nuevas pautas, más definidas, para el posicionamiento de distintos componentes que simplifican el diseño del

vehículo en áreas clave. Esto afecta sobre todo a elementos que no están a la vista, de modo que los diseñadores tenían libertad para conferir al nuevo Auris una imagen visualmente inconfundible y personal, con unas proporciones más atractivas.

La plataforma TNGA del nuevo Auris garantiza una experiencia de conducción más gratificante gracias a un centro de gravedad 20 mm más bajo, suspensión trasera multibrazo y una carrocería más rígida, gracias al uso de acero de alta resistencia como refuerzo en algunas áreas clave. Todo ello contribuye a un mejor tacto de conducción y una mayor estabilidad, sin sacrificar el confort de marcha.

Todos los vehículos basados en la nueva plataforma TNGA dan prioridad a los más altos niveles de seguridad activa y pasiva. El nuevo Auris está diseñado para cumplir los exigentes estándares de programas independientes de pruebas de colisión y proporcionar mayores niveles de seguridad mediante los sofisticados sistemas y funciones de la tecnología Toyota Safety Sense.

## DISEÑO

“Nuestro principal objetivo con el nuevo Auris era crear el compacto más audaz e intrépido del mercado sin sacrificar la funcionalidad interior”, explica Simon Humphries, Director General Ejecutivo de la División Global de Diseño de Toyota.

“Aprovechando el bajo centro de gravedad que confiere la disposición de la plataforma TNGA, el vehículo resulta ligero y ágil en su vista lateral, pero al movernos hacia atrás, la arquitectura se transforma para crear una presencia sólida, amplia y baja que tiene una importancia crucial para el mercado europeo”.

Más largo y bajo que su predecesor, el nuevo Auris ofrece un diseño considerablemente más dinámico y un estilo frontal más llamativo.

La longitud total ha aumentado 40 mm, todos ellos absorbidos por una mayor distancia entre ejes. Cabe destacar que la altura total del nuevo compacto de Toyota se ha reducido unos 20 mm, mientras que la altura del capó es nada menos que 47 mm

## DIMENSIONES

Longitud total	4.370 mm
Anchura total	1.790 mm
Altura total	1.435 mm
Distancia entre ejes	2.640 mm
Voladizo del.	935 mm
Voladizo tras.	795 mm



inferior a la del modelo actual. El resultado es una forma más esbelta y más atractiva, con un capó más bajo, que a su vez mejora la seguridad, al dar al conductor una visión más despejada hacia delante.

La nueva imagen frontal representa un nuevo paso en la evolución de las filosofías de diseño Under Priority (Prioridad Inferior) y Keen Look (Imagen Potente) de Toyota. Por debajo del borde frontal de un capó más plano, la estrecha parrilla superior incorpora el emblema de Toyota en el centro y, en los extremos, unos grupos ópticos LED con Luces de Circulación Diurna —Daytime Running Lights (DRL)— integradas.



El contorno de la gran parrilla inferior se proyecta poderosamente hacia delante del borde del capó y la parrilla superior con un pronunciado escalón, y es menos puntiagudo y más vertical que antes, lo que da lugar a un voladizo frontal del vehículo unos 20 mm más corto.

El contorno de la parrilla forma una distintiva silueta que refuerzan los 30 mm de mayor anchura total, así como su presencia más deportiva.

El nuevo diseño posterior es más redondeado y tiene una forma más plana, que refuerza la conexión visual entre las partes delantera y trasera del nuevo Auris.

La mayor inclinación del cristal del portón del maletero, unos 14 grados superior al modelo actual, y la poderosa línea de cintura adoptada por encima de los pasos de ruedas posteriores se combinan para dar una imagen global de un vehículo más compacto, a pesar de los 20 mm más del voladizo trasero.

Los grupos ópticos LED traseros incorporan guías luminosas diseñadas para enfatizar la presencia posterior del nuevo Auris. Por otra parte, el estilo del paragolpes trasero recuerda al diseño frontal Under Priority y presenta un fino reborde inferior con una doble inserción cromada.

# NUEVO AYGO

Continúa la historia de éxito con una nueva cara y más pasión al volante que nunca

El nuevo Toyota AYGO se presentará a escala mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018. Potenciando su ADN único y su posicionamiento destacado en el competitivo segmento A, los diseñadores e ingenieros de Toyota no solo han reforzado la imagen juvenil e inconfundible de AYGO, sino que también han mejorado su tacto de conducción para disfrutar aún más desde el puesto de mando.

**DESDE SU LANZAMIENTO EN 2014**, el actual AYGO ha cosechado un éxito notable para Toyota en el segmento A en toda Europa. Su distintivo diseño de 'X' frontal, reconocible al instante, y el amplio abanico de opciones de personalización que ofrece garantizan que siempre destaque en la multitud.

Dirigidas a un público más preocupado por el estilo que quienes compran su vehículo por

motivos puramente racionales, la impresionante imagen y el sobresaliente tacto de conducción de AYGO lo convierten en uno de los modelos de Toyota que más nuevos compradores ha atraído y más ventas ha conquistado.

En 2017, el AYGO se situó entre los modelos más vendidos del segmento A, con más de 85.000 unidades y una cuota de segmento del 6,6% en Europa.



## DISEÑO

El nuevo AYGO conserva la emblemática 'X' frontal, pero ha dejado de ser un gráfico de dos dimensiones para convertirse en un elemento estructural tridimensional mucho más potente.

La nueva e inconfundible imagen frontal incorpora unos grupos ópticos rediseñados basados en la filosofía Keen Look (Imagen Potente), con luces de circulación diurna—Daytime Running Lights (DRL)—, que refuerzan aún más la llamativa imagen de AYGO a primera vista.

La sección inferior encuadra la parrilla frontal, subrayando la firmeza de AYGO y la agilidad inherente a un compacto. Por su parte, la ornamentación bajo los faros, disponible en negro, negro brillante o plata, acentúa su amplitud.

De perfil, la forma delantera más tridimensional se combina con las lentes exteriores de nuevo diseño de los grupos ópticos traseros para conectar visualmente el frontal y la parte posterior del nuevo AYGO y dar así la impresión de un movimiento hacia delante y un mayor dinamismo.

Detrás, las nuevas guías luminosas DRL de LED confieren a AYGO una imagen sofisticada y permiten reconocerlo al instante. La firma luminosa única crea la percepción de un habitáculo compacto por encima de la zona inferior del paragolpes, más ancha, para enfatizar así la amplitud de la parte trasera y la estabilidad del nuevo AYGO.

El renovado diseño exterior se remata con dos colores adicionales para la carrocería

—Magenta y Azul— y la adición de unos embellecedores de aspecto técnico para las ruedas y llantas de aleación de 15", con un diseño exclusivo para cada acabado, reforzando así la imagen premium del nuevo AYGO.

En el interior, los gráficos mejorados del cuadro de mandos presentan un efecto más tridimensional y una nueva iluminación de color. También se ha adoptado un patrón de colores más sofisticado, con el Gris Cuarzo y el Negro Piano, y se han desarrollado nuevas tapicerías para los asientos en la mayoría de las variantes.

## ESTRUCTURA DE VERSIONES

La estructura de acabados del nuevo AYGO ha sido desarrollada para seducir a un público aún más amplio, gracias a la atención especial prestada a la franja superior del segmento. Cada versión cuenta con elementos de diseño exclusivos, fácilmente reconocibles en la ejecución del paragolpes delantero, las llantas de aleación específicas y el acabado interior.

La nueva estrategia de acabados de AYGO se articula en torno al x-play. Cuenta con varias opciones para que los clientes puedan personalizar su AYGO según su gusto personal. Con una relación calidad/precio excepcional, el extenso equipamiento de serie de AYGO x-play incluye elementos de confort como el aire acondicionado y la pantalla táctil multimedia x-touch de 7" y de diseño como llantas de aleación exclusivas de 15" de doble radio.

Por otra parte, dos modelos de edición especial, x-cite y x-trend —disponible en



algunos mercados europeos—, actualizarán periódicamente la gama AYGO.

x-cite es el miembro más distintivo de la familia AYGO, gracias a un exclusivo color exterior Magenta en acabado bitono, llantas de aleación negras exclusivas de 15", tapicería Manhattan en los asientos con costuras en magenta, inserciones de color a juego con la carrocería en las rejillas de ventilación y la palanca de cambio y contorno Negro Piano en el cuadro de mandos y la palanca de cambio.

### DINÁMICA DE CONDUCCIÓN

El nuevo AYGO presenta varias mejoras en sus prestaciones y una conducción más dinámica para una agilidad urbana aún mayor, manteniendo un consumo de combustible líder en la categoría. Además, se beneficia de una reducción sustancial de los niveles de ruido, vibración y aspereza —Noise, Vibration and Harshness (NVH)—, para un mayor confort de marcha.

El galardonado motor VVT-i DOHC de 998 cc, 3 cilindros y 12 válvulas de Toyota ya cumple con la normativa Euro 6.2. Ha sido revisado para alcanzar un equilibrio ideal de potencia y consumo de combustible, con una mejor entrega de par a regímenes bajos, para poder disfrutar aún más conduciendo entre el tráfico urbano.

Cuenta con un nuevo sistema de doble inyector de combustible, una mayor relación de compresión, una serie de nuevos componentes de provocan menos fricciones, un sistema refrigerado de Recirculación de Gases de Escape —Exhaust Gas Recirculation (EGR)— y un mejor eje de equilibrado para reducir las vibraciones al ralentí.

Ahora el motor desarrolla 53 kW (72 CV DIN) a 6.000 rpm y 93 Nm de par a 4.400 rpm. El nuevo AYGO acelera de 0 a 100 km/h en 13,8 segundos, y alcanza una velocidad punta de 160 km/h.

El nuevo AYGO se ofrecerá, en determinados mercados, en dos versiones, estándar y Eco. Esta última cuenta con una cuarta y quinta marchas más largas, unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura —Rolling Resistance Coefficient (RRC)—, el sistema Stop & Start de

Toyota y varias mejoras aerodinámicas.

La versión estándar consigue una disminución del consumo de combustible de 4,1 a 3,9 l/100 km (NEDC), lo que supone un descenso de 5 g/km de las emisiones de CO<sub>2</sub>, hasta solo 90 g/km. Bajo los nuevos procedimientos de homologación, las variantes estándar y Eco emiten únicamente 93 g/km y 86 g/km de CO<sub>2</sub>, respectivamente<sup>1</sup>.

Como complemento a esas mejoras de las prestaciones y la eficiencia del motor, se ha modificado la configuración de la suspensión del nuevo AYGO y se ha actualizado el software de la dirección, de modo que reacciona con mayor rapidez y precisión a las acciones del conductor, dotado de una agilidad aún mayor para disfrutar conduciendo en entornos urbanos.

Por último, los materiales de sellado y absorción añadidos al salpicadero, los pilares delanteros, las puertas y la bandeja trasera han dado lugar a una reducción sustancial de los niveles de NVH en el habitáculo en toda la gama de regímenes del motor.

### TOYOTA SAFETY SENSE

Toyota Safety Sense es un conjunto de tecnologías de seguridad activa diseñadas para ayudar a evitar o mitigar colisiones en un amplio abanico de situaciones de tráfico.

A velocidades aproximadas de entre 10 km/h y 80 km/h, el Sistema de Seguridad Precolisión —Pre-Collision System (PCS)— detecta otros vehículos que circulan por delante y reduce el riesgo de alcanzarlos por detrás. Si existe la posibilidad de una colisión, indica al conductor que frene mediante una alerta sonora y visual.

El PCS también ayuda al sistema de frenos aplicando una fuerza de frenado adicional cuando el conductor pisa el pedal. Si el conductor no reacciona a tiempo, el sistema aplica automáticamente los frenos y reduce la velocidad en unos 30 km/h<sup>2</sup> o incluso detiene completamente el vehículo, para evitar la colisión o mitigar la fuerza del impacto.

El Avisador de Cambio Involuntario de Carril —Lane Departure Alert (LDA)— detecta las líneas del carril y ayuda a evitar accidentes y colisiones frontales provocadas por salidas de carril. Si el vehículo empieza a desviarse del carril sin haber encendido los intermitentes, el sistema advierte al conductor con una alerta sonora y visual.

<sup>1</sup> Basado en la Regulación EC 2017/1153 enmendada por la EC 2017/1231 – pendiente de homologación final



## NUEVO AYGO

### MOTOR

Tipo	1.0 VVT-i
Combustible	Gasolina
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	998
Potencia máx. (DIN CV/kw @rpm)	(72) 53 @ 6.000
Par máx. (Nm @rpm)	93 @ 4.400

### PRESTACIONES

Velocidad máx. (km/h)	160
Acc. 0 - 100 km/h (seg)	13,8 - 13,8 (Eco)

### CONSUMO (L/100)<sup>1</sup>

Ciclo combinado	4,0 - 3,7 (Eco)
-----------------	-----------------

### EMISIONES CO<sub>2</sub> (G/KM)<sup>1</sup>

Ciclo combinado	93 - 86 (Eco)
-----------------	---------------

### SUSPENSIÓN

Suspensión del.	MacPherson
Suspensión tras.	Barra de torsión

### DIRECCIÓN

Tipo	Piñones y cremallera
Características adicionales	Dirección asistida eléctrica (EPS)
Radio de giro	14,3 (14") / 14,4 (15")
Vueltas volante entre topes	2,75 (14") / 2,60 (15")
Radio de giro mín. (m)	9,6 (14") / 10,2 (15")

### FRENOS

Del. (diámetro x espesor mm)	Discos (247 x 20)
Tras. (diámetro interno mm)	Tambor (200)

### DIMENSIONES EXTERIORES

Longitud total (mm)	3.465
Anchura total (mm)	1.615
Altura total (m)	1,46
Distancia entre ejes (m)	2,34

### DIMENSIONES INTERIORES

Longitud interior (mm)	1.630*
Anchura interior (3p/5p mm)	1.250/1.300
Altura interior (mm)	1.205 (normal)
Distancia entre filas (mm)	806
Capacidad del maletero (litros)	168

\* Del pedal del acelerador al punto de cintura del asiento trasero.

<sup>1</sup> Resultados obtenidos durante las pruebas con un vehículo desplazándose a 30 km/h y otro parado. El funcionamiento del sistema depende del entorno de conducción (incl. pavimento y condiciones meteorológicas) y las circunstancias del vehículo.

# TOYOTA CONCEPT-I SERIES AND FINE-COMFORT RIDE CONCEPT

La presentación europea de una serie de nuevos prototipos en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018 ofrece un indicador de la filosofía de diseño que aplicará Toyota en su programa acelerado de desarrollo de vehículos electrificados. La serie Concept-i de vehículos eléctricos con batería —Battery Electric Vehicles (BEV)— y el vehículo de pila de combustible —Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV)— Fine-Comfort Ride demuestran cómo se pueden aprovechar las nuevas tecnologías para ampliar el alcance de la movilidad personal y contribuir a la consecución de una sociedad sostenible.



# Posibilidades de futuro para los vehículos electrificados

**A FINALES DE 2017**, Toyota Motor Corporation (TMC) anunció su intención de incrementar el ritmo de desarrollo de vehículos electrificados, con una previsión de ventas de más de 5,5 millones de unidades anuales para 2030. Se espera que más de un millón sean vehículos eléctricos con batería (BEV) y vehículos de pila de combustible (FCEV) sin emisiones.

Ese objetivo, que ayudará a cumplir el Desafío Medioambiental Toyota 2050 de reducir en un 90% la media mundial de emisiones de vehículos nuevos para 2050 —con respecto a los niveles de 2010—, implicará que todos los modelos de Toyota estén electrificados, o bien ofrezcan una opción electrificada en su gama, en el año 2025. Para ayudar a hacer posible ese importante incremento, Toyota también ha iniciado un estudio de viabilidad con Panasonic Corporation para una nueva empresa conjunta, que se centrará en cuestiones como el rendimiento, la seguridad, el precio y el suministro estable de las baterías prismáticas para los vehículos electrificados.

Toyota comparte las perspectivas sobre el diseño y desarrollo que explora para maximizar el potencial de los BEV y FCEV en el futuro, no solo para proteger el medio ambiente, sino también para que la movilidad sea más segura y accesible, en especial para las personas mayores o discapacitadas.

La serie Concept-i es una familia de tres BEV, cada uno de ellos diseñado para satisfacer las necesidades de distintos tipos de usuario en entornos de conducción diferentes. Por su parte, el prototipo Fine-Comfort Ride examina cómo se puede desarrollar la tecnología FCEV para dar lugar a una propuesta nueva y más espaciosa de vehículo familiar con una configuración flexible. Con la aplicación de la inteligencia artificial, la recopilación de datos masivos y el uso de un Agente Integrado, Toyota estudia cómo pueden colaborar el vehículo y el conductor, de forma que el primero analice el estado de ánimo y el bienestar del segundo para garantizar un viaje seguro y agradable.

## TOYOTA APUNTA AL FUTURO DE LA MOVILIDAD CON LA SERIE CONCEPT-I

La nueva serie de vehículos Concept-i de Toyota se vale de la inteligencia artificial —Artificial Intelligence (AI)— para comprender a los conductores, de forma que las personas y los vehículos se conviertan en aliados que pueden aprender el uno del otro y desarrollarse juntos. Esta visión de la movilidad del futuro se presenta por primera vez en Europa en el Salón del Automóvil de Ginebra en forma de tres modelos Toyota Concept-i diseñados para satisfacer distintas necesidades de transporte personal.

Al Toyota Concept-i, de cuatro ruedas, se unen el Concept-i RIDE, un pequeño vehículo de movilidad universal apto para todos los públicos, incluidos los usuarios de sillas de ruedas y las personas de edad avanzada, y el Concept-i WALK, un vehículo para zonas peatonales, diseñado para circular de forma segura por la acera entre los peatones.

Históricamente, Toyota ha tratado de captar la libertad y el placer de la movilidad en los vehículos que fabrica, el tipo de automóviles que los propietarios japoneses podrían describir como 'queridos'. La serie Toyota Concept-i ha sido concebida como 'vehículos queridos' para una nueva era, guiada por el principio de ser 'más que una máquina, un compañero'.

La tecnología central de la serie Toyota Concept-i entiende a las personas (LEARN) y aplica la inteligencia artificial para reconocer las emociones humanas y determinar cuáles serán las preferencias del conductor. Esto se combina con sistemas de conducción automatizada para ofrecer una mayor seguridad y tranquilidad (PROTECCIÓN). También será posible ir desarrollando la tecnología hasta el punto en que se puedan prever las sensaciones del conductor, lo que ayudaría a alcanzar nuevas cotas en lo que a placer de conducción se refiere (INSPIRACIÓN).

# Toyota Concept-i

- Modelo de cuatro ruedas que utiliza la AI y sirve como compañero que entiende a las personas. Combina una tecnología que entiende a las personas (APRENDIZAJE) con una tecnología de Agente Integrado y conducción automatizada, y proporciona a los conductores seguridad y tranquilidad (PROTECCIÓN), así como nuevas experiencias de placer al volante (INSPIRACIÓN)
- Diseñado con una silueta proyectada hacia delante y una HMI avanzada para ofrecer una nueva experiencia de usuario, incluida la interacción con un Agente Integrado
- Toyota tiene previsto realizar hacia 2020 pruebas en carretera de vehículos equipados con algunas de las funciones del prototipo

## TECNOLOGÍA QUE ENTIENDE A LAS PERSONAS (APRENDIZAJE)

El Concept-i analiza el nivel de alerta y el estado emocional del conductor a través de una lectura e interpretación complejas de sus expresiones, acciones y tono de voz. Compara información general, como boletines de noticias de Internet, con información sobre personas, como su actividad en las redes sociales, información de posicionamiento GPS e historial de conversaciones en el vehículo, para determinar sus preferencias en función de los temas más recurrentes.

La tecnología que entiende a las personas (APRENDIZAJE) emplea el aprendizaje profundo, para cosas tales como medir las emociones o determinar las preferencias.

A partir de ahí, la serie Toyota Concept-i alcanza una valiosa innovación en el ámbito de la seguridad (PROTECCIÓN) y las nuevas experiencias de pasión a volante (INSPIRACIÓN).

## SEGURIDAD Y TRANQUILIDAD (PROTECCIÓN)

Además de tener en cuenta las condiciones externas del vehículo, el Concept-i emplea una tecnología que entiende a las personas para determinar el estado personal del conductor, y controla la fiabilidad del conductor y del vehículo. Por ejemplo, si la fiabilidad del vehículo es elevada y se considera necesaria una asistencia, como por ejemplo si el conductor se encuentra en un estado de gran estrés, el Concept-i pasa a conducción automatizada. El funcionamiento se basa en el concepto de asistente de movilidad de Toyota para la conducción automatizada, que ha sido diseñado para supervisar y asistir a los conductores cuando sea necesario.

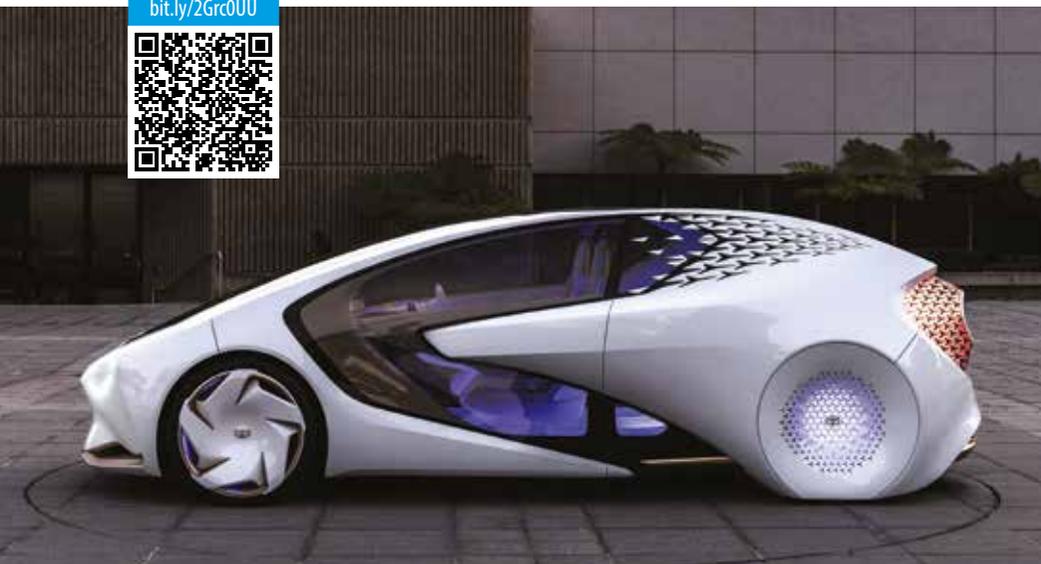
También ayuda estimulando los sentidos, como la vista, el tacto y el olfato, en función del estado de ánimo del conductor y su nivel de alerta y cansancio. Esto puede ayudar a que los conductores se sientan más relajados y a combatir la somnolencia.

## PASIÓN AL VOLANTE (INSPIRACIÓN)

El Concept-i puede entablar conversaciones basadas en el análisis del estado de ánimo y las preferencias del conductor. El vehículo sugiere temas de interés, lo que da lugar a un nuevo estilo de conversación bidireccional libre. También puede crear un 'mapa de emociones', que representa periódicamente el estado emocional del conductor y la información de GPS. Al aplicar la información que recopila en forma de datos masivos, la serie Concept-i puede sugerir nuevas rutas más agradables como pequeños desvíos del recorrido previsto.

El vehículo presenta una silueta futurista proyectada hacia delante y un interior amplio

VÍDEO  
EXPLICATIVO AQUÍ  
[bit.ly/2Grc0UU](https://bit.ly/2Grc0UU)



y sencillo. Articulado en torno al Agente Integrado, en el centro del cuadro de mandos, el espíritu del diseño fluye de dentro a fuera, con un estilo continuo que conecta el diseño del cuadro de mandos con el de la carrocería. Ofrece además una nueva experiencia de usuario a través de una interacción intuitiva de la HMI con el Agente Integrado mediante un visor frontal 3D.

Toyota tiene previsto realizar hacia 2020 pruebas en carretera de algunas de las funciones del prototipo.

#### ESPECIFICACIONES PRINCIPALES

Longitud/anchura/altura (mm)	4.510/1.830/1.475
Distancia entre ejes (mm)	2.700
Plazas	4
Motorización	Totalmente eléctrico (EV)
Autonomía	Aprox. 300 km

# Toyota **Concept-i RIDE**

- Pequeño vehículo para uso universal basado en el concepto de movilidad urbana fácil de usar
- Puertas de ala de gaviota, asiento deslizante universal y mando de control para que los usuarios de sillas de ruedas puedan utilizarlo fácilmente
- La disposición de los asientos y las funciones de conducción automatizada permiten que cualquier persona pueda desplazarse con total seguridad
- Se prevé su uso como vehículo compartido

VIDEO  
EXPLICATIVO AQUÍ  
[bit.ly/2Eya4JB](https://bit.ly/2Eya4JB)



## ESPECIFICACIONES UNIVERSALES Y USABILIDAD PARA USUARIOS DE SILLAS DE RUEDAS

El Concept-i RIDE cuenta con puertas de ala de gaviota para un acceso más fácil y un asiento eléctrico que se desliza hacia la abertura de la puerta, de modo que incluso los usuarios de sillas de ruedas que no se sientan seguros al pasar de la silla de ruedas al vehículo puedan hacerlo con facilidad. La apertura y el cierre de las puertas permiten cargar y descargar fácilmente la silla de ruedas. Además, ésta se puede guardar fácilmente en la parte trasera, gracias a la disposición de los asientos.

El vehículo se controla mediante un mando único, en lugar de un volante, y pedales de acelerador y freno, y gracias a sus dimensiones compactas resulta sencillo entrar y salir de plazas de aparcamiento. Se ha prestado una especial atención a la facilidad de uso al conducir, estacionar o aparcar.

El Agente de Inteligencia Artificial, una función de todos los vehículos de la

serie Concept-i, se encuentra en una gran pantalla en el cuadro de mandos. Presenta activamente información auxiliar para mejorar los viajes, como por ejemplo detalles sobre los establecimientos adaptados para personas con discapacidad.

## SEGURIDAD Y TRANQUILIDAD

Durante la conducción, el conductor está situado en una posición central. También existen funciones de asistencia como el aparcamiento automatizado con o sin el conductor, para que cualquier persona, no solo los usuarios de sillas de ruedas, sino también los de edad avanzada, por ejemplo, puedan circular seguros y tranquilos.

Toyota espera que el Concept-i RIDE se utilice en servicios de vehículos compartidos, para que más gente tenga la oportunidad de disfrutar de la libertad de la movilidad, algo a lo que actualmente se accede principalmente teniendo un vehículo particular en propiedad.



### ESPECIFICACIONES PRINCIPALES

Longitud/anchura/altura (mm)	2.500/1.300/1.500
Distancia entre ejes (mm)	1.800
Plazas	2
Motorización	Eléctrico con batería (BEV)
Autonomía	Aprox. 100-150 km



# Toyota Concept-i WALK

- Movilidad compacta para su uso en zonas peatonales
- Equipado con una función de conducción automatizada, da más autonomía a las personas de forma segura
- Tres ruedas y una distancia entre ejes variable, función de dirección y suelo bajo para facilitar el uso sin necesidad de atuendo ni calzando específicos
- Apto para servicios compartidos, por ejemplo en zonas recreativas y otras ubicaciones exteriores populares

## CONDUCCIÓN SEGURA POR ACERAS Y ZONAS PEATONALES

El Concept-i WALK puede girar sobre sí mismo, es más pequeño que un paso medio y más estrecho que el ancho de los hombros de una persona. En la calle, ocupa más o menos el mismo espacio que un peatón. También entiende a su conductor a partir de conversaciones entabladas con el Agente de Inteligencia Artificial y los datos obtenidos de sensores en los mandos, y puede guiar al usuario de forma segura si las circunstancias lo requieren. Si el vehículo detecta algún peligro mientras está en movimiento, avisa al conductor y automáticamente adopta las medidas correctoras oportunas. Las tres ruedas y la distancia entre ejes variable en función de la

velocidad del vehículo garantizan la estabilidad al circular y al parar.

## FACILIDAD DE USO PARA TODOS

Gracias a la función de dirección, los conductores del Concept-i WALK no tienen que desplazar el peso del cuerpo para afrontar curvas y giros. La poca altura del suelo facilita que cualquier persona se suba y se baje, sin limitaciones de edad, sexo o incluso vestimenta.

También en este caso Toyota cree que el vehículo será idóneo para servicios compartidos. El objetivo es ofrecer un vehículo para movilidad de corta distancia, coordinada con otros servicios de transporte en zonas recreativas y otras ubicaciones exteriores populares.



VÍDEO  
EXPLICATIVO AQUÍ  
[bit.ly/2EFeC10](https://bit.ly/2EFeC10)





#### ESPECIFICACIONES PRINCIPALES

Longitud/anchura/altura (mm)	500 - 700/400/1.130
Distancia entre ejes (mm)	Variable
Motorización	Eléctrico con batería (BEV)
Autonomía	Aprox. 10-20 km

# EL TOYOTA FINE-Comfort Ride

explora posibilidades de futuro para los vehículos eléctricos de pila de combustible

VÍDEO  
EXPLICATIVO AQUÍ  
[bit.ly/2ET481I](https://bit.ly/2ET481I)



**EL PROTOTIPO TOYOTA FINE-COMFORT RIDE** ('Transporte de gran confort') es un vehículo eléctrico de pila de combustible —Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV)— que augura la movilidad en una sociedad baja en carbono haciendo un uso avanzado del hidrógeno y las energías renovables. Ha sido concebido como una nueva forma de familiar premium con una flexibilidad única solo posible en vehículos de propulsión eléctrica. Tiene también a su disposición una gran cantidad de potencia eléctrica, usando el hidrógeno como fuente de energía.

El vehículo, presentado en Europa por primera vez en el Salón del Automóvil de Ginebra, ofrece un excelente comportamiento medioambiental, que no genera ninguna emisión de CO<sub>2</sub> ni sustancias nocivas —Substances of Concern (SoC)— al circular. Además resulta muy práctico,

al tener una autonomía generosa y un tiempo de repostaje de hidrógeno reducido, de apenas unos tres minutos.

La parte de la carrocería correspondiente al habitáculo tiene forma de diamante, cuya anchura aumenta desde la parte frontal a la central, para luego estrecharse hacia la parte posterior. Así se maximiza el espacio de la segunda fila de asientos y se consigue un diseño más eficiente desde el punto de vista aerodinámico.

La configuración flexible del habitáculo es un beneficio directo del uso de la propulsión eléctrica: al equipar el vehículo con motores en las ruedas en lugar de montar un único motor bajo el capó, es posible situar las ruedas más cerca de los extremos del vehículo. Una cubierta del chasis inferior ayuda a alcanzar los altos niveles de estabilidad y silencio de

- Prototipo de familiar premium propulsado por una pila de combustible de hidrógeno con motores eléctricos en las ruedas, que permite circular sin emisiones nocivas con una autonomía de unos 1.000 km
- La colocación del motor da lugar a un interior espacioso con una disposición flexible de los asientos
- Equipado con una función de Agente Integrado y una pantalla táctil a las que pueden acceder todos los ocupantes
- Inconfundible carrocería en forma de diamante, con gran eficiencia aerodinámica, que se abre hacia la parte posterior



rodadura que se pueden esperar de un familiar premium.

El Fine-Comfort Ride ejemplifica la idea de que la movilidad del futuro puede ser más que un simple transporte: algo que aporta a las personas un valor añadido, mientras las transporta en un entorno de gran comodidad. El vehículo está equipado con una función de asistente digital y una pantalla táctil, cómodamente dispuestos en torno a los asientos del conductor y el pasajero, para que todos los ocupantes puedan acceder fácilmente a la información. Los propios asientos cuentan con un ajuste flexible para adaptarse a distintas preferencias personales. Los asientos se pueden disponer de forma que el Fine-Comfort Ride se pueda utilizar como espacio individual o bien como lugar que pueda dar cabida a más personas con fines de movilidad y comunicación.

El vehículo funciona de forma suave y silenciosa y aprovecha al máximo la gran capacidad de generación eléctrica de su pila de combustible de hidrógeno. El interior cuenta con un equipamiento muy completo y el vehículo puede alcanzar una autonomía de unos 1.000 km —ciclo de prueba japonés JC08—.

El Toyota Fine-Comfort Ride es un vehículo de seis plazas que mide 4.830 mm de largo, 1.950 mm de ancho y 1.650 mm de alto, con una distancia entre ejes de 3.450 mm.



# BANCO DE IMÁGENES



Encontrará la galería de imágenes de Toyota en el Salón del Automóvil de Ginebra 2018 en nuestra sala de prensa.









# TOYOTA MOTOR EUROPE

División de comunicación de productos  
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60  
B-1140 Bruselas (Bélgica)

<http://newsroom.toyota.eu/>  
Blog de Toyota Europa: <http://blog.toyota.eu/>  
Síguenos en Twitter: @toyota\_europe



[bit.ly/2oepQm2](https://bit.ly/2oepQm2)

