GENFA 2019

TOYOTA PRESS KIT

NUR FÜR **MEDIENVERTRETER**

TOYOTA

ALWAYS A **BETTER** WAY

GR SUPRA

Die Legende kehrt zurück

GR SUPRA GT4 CONCEPT
Rennversion des Supra für potenziellen Einsatz im Motorsport

NEUER TOYOTA PRIUS MIT AWD-i
Frischer Auftritt und intelligenter Allradantrieb für bestimmte Märkte

Corolla GR SPORT | **Corolla** TREK | **AYGO** x-style und x-cite

TOYOTA
GR
Supra

INHALT

AUTOMOBILSALON GENF 2019

4 GR SUPRA
Die Legende kehrt zurück

Mit dem brandneuen Toyota GR Supra feiert die fünfte Generation des legendären Sportwagens von Toyota auf dem Genfer Autosalon 2019 ihr Europa-Debüt. Es ist das erste GR-Modell, das TOYOTA GAZOO Racing für den globalen Markt produziert.

12 GR SUPRA GT4 CONCEPT
Rennversion des Supra für potenziellen Einsatz im Motorsport

Auf Basis des Kult-Coupés Supra hat Toyota ein Konzeptfahrzeug nach GT4-Reglement entwickelt: den GR Supra GT4. Die Studie soll die Möglichkeit ausloten, Motorsportlern ein kostengünstiges und konkurrenzfähiges Wettbewerbsgerät für die aufstrebenden GT4-Rennserien anzubieten.

14 COROLLA TREK
Entwickelt für eine aktive Lebensweise und Outdoor-Abenteuer

Mit dem neuen Corolla TREK liefert Toyota eine attraktive Antwort auf die weiter steigende Beliebtheit von Crossover-Fahrzeugen im europäischen C-Segment.

16 COROLLA GR SPORT
Das zweite Modell der europäischen GR SPORT-Modellreihe von Toyota

Nach der erfolgreichen Vorstellung des neuen Corolla läuft sich eine noch dynamischere Variante warm: Der Corolla GR SPORT trägt die Leidenschaft in sich, mit der das Werksteam TOYOTA GAZOO Racing im Motorsport von Sieg zu Sieg fährt.

18 NEUER TOYOTA PRIUS MIT AWD-i
Frischer Auftritt und intelligenter Allradantrieb für bestimmte Märkte

Der Prius hat den Weg für die Einführung des Hybridantriebs bereitet. Mit dem intelligenten elektrischen Allradantrieb AWD-i, der in einigen Märkten außerhalb Deutschlands optional erhältlich ist, erweitert der neue Prius das Hybrid-Fahrerlebnis.

26 NEUER AYGO X-STYLE UND X-CITE
Einzigartig und unverwechselbar

Auf dem Genfer Salon 2019 feiern zwei neue Editionsmodelle des Toyota AYGO ihre Weltpremiere: der AYGO x-style und der AYGO x-cite – mit unverwechselbarem Design und umfangreichen Individualisierungsmöglichkeiten.

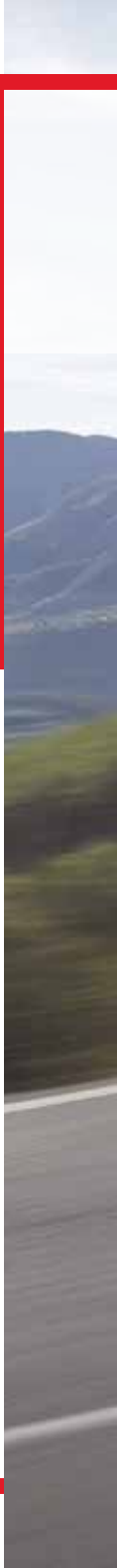
30 BILDMATERIAL

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.

EUROPAPREMIERE TOYOTA GR SUPRA

Die Legende kehrt zurück

Mit dem brandneuen Toyota GR Supra feiert die fünfte Generation des legendären Sportwagens von Toyota auf dem Genfer Autosalon 2019 sein Europa-Debüt. Es ist das erste GR-Modell, das TOYOTA GAZOO Racing für den globalen Markt produziert.



DER NEUE TOYOTA GR SUPRA ist ein kompromissloser Sportwagen in Reinform. Chefingenieur Tetsuya Tada hat die klassische Konstruktion mit Reihensechszylinder-Frontmotor und Hinterradantrieb beibehalten. Der Zweisitzer tritt damit in die Fußstapfen der Supra-Vorgängermodelle und der Sportwagen-Ikone 2000GT von Toyota. Fahrspaß-Enthusiasten dürfen sich auf eine begeisternde Mischung aus Kraft, Agilität und präzisem Handling freuen – Eigenschaften, die der neue Supra seiner Kombination aus kurzem Radstand, breiter Spur, geringem Gewicht, niedrigem Schwerpunkt und hochfester Karosserie verdankt.

Der 3,0-Liter-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader entwickelt 250 kW (340 PS) und liefert ein Drehmoment von 500 Nm, das über ein Achtgang-Automatikgetriebe an die Hinterräder fließt. Dabei zeichnet sich der Sportler durch eine sanfte und kraftvolle Beschleunigung aus: Leistung steht über das gesamte Drehzahlspektrum in Hülle und Fülle zur Verfügung.

Den Feinschliff in puncto Performance übernahmen die Rennsport-Profis von TOYOTA GAZOO Racing (GR). Sie stimmten den GR Supra insbesondere auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings und den anspruchsvollen Landstraßen der Region ab. Weitere intensive Tests führten sie auf unterschiedlichsten Straßen in der ganzen Welt durch. Grünes Licht gab schließlich Toyota Präsident Akio Toyoda beim letzten Test auf dem Nürburgring in seiner Funktion als „Meisterfahrer".

Die Auslieferung des neuen GR Supra an Kunden beginnt im Spätsommer 2019. Toyota bietet das Fahrzeug mit einem Ausstattungspaket sowie einer exklusiven Edition zur Markteinführung an. Die Preise starten bei 62.900 Euro. Alle Fahrzeuge werden im österreichischen Graz produziert.

SPORTWAGEN-DESIGN IN SEINER REINSTEN FORM

Schon auf den ersten Blick verdeutlicht der neue Toyota GR Supra, wie stark er in der Sportwagentradition der Marke verankert ist. Die lange Motorhaube und die kompakte Karosserie zitieren den ikonischen 2000GT, während die unmittelbare Supra-Vorgängergeneration speziell den Front- und Heckbereich beeinflusst hat – was sich am Beispiel der muskulös geformten hinteren Flügel und des gewölbten Spoilers besonders deutlich zeigt. Das Familienerbe setzt sich unterhalb der markanten Karosserie fort, denn der neue Toyota GR Supra folgt dem klassischen Sportwagenkonzept seiner Ahnen und vereint einen leistungsstarken

ALLE FÜR 2019 GEPLANTEN TOYOTA GR SUPRA SIND AUF DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN MÄRKTEN BEREITS RESERVIERT. AUFGRUND DER HOHEN NACHFRAGE UND TAUSENDER ANFRAGEN AUF DER WARTELISTE STARTET IN KÜRZE BEREITS DIE VORBESTELLUNG FÜR DIE AUSLIEFERUNG 2020.

	SUPRA
MOTOR	
Typ	Reihensechszylinder
Ventiltrieb	24 Ventile, DOHC, variable Steuerzeiten und variable Ventilsteuerung
Kraftstoffsystem	Direkteinspritzung
Aufladung	Twin-Scroll Turbolader
Hubraum (cm^3)	2.998
Bohrung x Hub (mm)	82 x 94,6
Verdichtungsverhältnis(:1)	11,0 : 1
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	340/250 von 5.000 - 6.500
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	500 von 1.600 - 4.500
Abgasnorm	Euro 6d Temp
GETRIEBE	
Typ	Achtstufen-Automatikgetriebe 8HP 51
Gangübersetzungen (:1)	
1. Gang	5,250
2. Gang	3,360
3. Gang	2,172
4. Gang	1,720
5. Gang	1,316
6. Gang	1,000
7. Gang	0,822
8. Gang	0,640
Rückwärtsgang	3,712
Achsübersetzung	3,150
FAHRLEISTUNGEN	
Leistungsgewicht ohne Fahrer (kg/PS)	4,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	250 (elektronisch begrenzt)
Beschleunigung 0 - 100 km/h (s)	4,3
KRAFTSTOFFVERBRAUCH (L/100)	
Gesamt (korr. nach NEFZ)	7,5
Tankvolumen (l)	52
CO_2-EMISSIONEN (G/KM)	
Gesamt (korr. nach NEFZ)	170

FAHRWERK	
Radaufhängung vorn	Zweigelenk-MacPherson-Federbeine, leichte Aluminium-Stahl-Konstruktion, hydraulisch gedämpfte Federbein-Stützlager
Radaufhängung hinten	Fünflenker-Achse, leichte Aluminium-Stahl-Konstruktion
Lenkung	Elektrisch unterstützte Zahnstangenlenkung
Übersetzung (:1)	15,1 : 1
Min. Wendekreis (m)	11
Bremsen	
Vorn (Durchmesser x Stärke in mm)	Innenbelüftete Scheibenbremsen (348 x 36) Vierkolben-Festsättel
Hinten (Durchmesser x Stärke in mm)	Innenbelüftete Scheibenbremsen (345 x 24) Einkolben-Schwimmsattel
Reifen	Michelin Pilot Super Sport
- Vorn	255/35 ZR19 96Y
- Hinten	275/35 ZR19 100Y
AUSSENABMESSUNGEN (MM)	
Länge	4.379
Breite	1.854
Höhe	1.292
Radstand	2.470
Spurweite vorn	1.594
Spurweite hinten	1.589
KOFFERRAUMVOLUMEN (L)	
Mit aufrechten Rücksitzen (VDA)	290
GEWICHT (KG)	
Leergewicht (ohne Fahrer)	1.495
Leergewicht (ECE)	1.570
Zulässiges Gesamtgewicht	1.815

Sechszylinder-Frontmotor mit Hinterradantrieb.

Die Gestaltungsphilosophie „Condensed Extreme“ des neuen GR Supra hat Toyota erstmals vor fünf Jahren auf der North American International Auto Show in Detroit gezeigt: mit dem Konzeptfahrzeug FT-1, ein Projekt des unternehmenseigenen Designstudios CALTY in Kalifornien.

Nobuo Nakamura, Chefdesigner des Toyota Supra, ließ seinem Team bei der Gestaltung des neuen Supra weitgehend freie Hand und verzichtete bewusst auch auf eine emotionale Ansprache. So konnten sie ihre Vision eines reinen und individuellen Sportwagens in einem wirklich ursprünglichen Design ausdrücken.

„Chefingenieur Tada hat bei diesem Modell den Fahrspaß ins Zentrum gerückt. Also bestand meine Aufgabe darin, ein Design zu entwerfen, das Sportwagenfans visuell und physisch anspricht“, sagte Nakamura. „Mit einem Sechszylinder-Reihenmotor und Hinterradantrieb – ein Konzept, das bei modernen Automobilen immer seltener wird – konnten wir über die üblichen Grenzen von Toyota hinausgehen.“

Die Design-Linie „Condensed Extreme“ kommt vor allem beim Packaging des Fahrzeugs zum Ausdruck: Der kurze Achssabstand mit großen Rädern und breiter Spur, die straff geschnittene Zweisitzer-Kabine sowie die kompakte Karosserie mit ihrer lange Motorhaube versprechen begeisternde Dynamik.

Nakamura hatte ein Fahrzeug mit unbestritten modernem Design vor Augen, das zugleich an klassische Sportwagen erinnert. Speziell im Bereich der hinteren Radläufe reizt die Umsetzung die Grenzen dessen aus, was in der Serienproduktion heute machbar ist.

Das Thema „Condensed“ prägt insbesondere das Packaging des neuen Sportwagens: Sein Radstand fällt noch kürzer aus als beim Toyota GT86, gleichzeitig paart er dies mit größeren Reifen. „Extreme“ spiegelt sich beim stämmigen Erscheinungsbild im Zusammenspiel mit den breiten Spurweiten wider. In Verbindung mit dem kompakt gehaltenen Innenraum führt dies zu großer Wendigkeit und einem stabilen Fahrverhalten.

Die präzise optimierte Konstruktion vereint geringe Luftwiderstands- und Auftriebswerte mit einer idealen Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Design-Elemente aus der Sportwagenhistorie der Marke wie zum Beispiel das „Double-bubble"-Dach dienen dabei nicht als Selbstzweck, sondern erfüllen wichtige Funktionen. In diesem Fall reduziert es die Stirnfläche des Fahrzeugs und damit den Luftwiderstand, ohne die Kopffreiheit im Innenraum einzuschränken.

Für die Gestaltung der Frontpartie ließen sich die Toyota-Designer von der vierten Supra-Generation inspirieren. Mit ihrem markanten Grill, den zwei große und für die Motorkühlung wichtige Lufteinlässe flankieren, wirkt sie aber noch gedrungener und eindrucksvoller. Die charakteristischen Scheinwerfereinheiten mit Sechs-Linsen-LED sowie integrierten Blinkern und Tagfahrlichtern rückten näher an die Fahrzeugnase heran. Auch dies unterstreicht die visuelle Kraft des neuen Supra und seiner vorderen Kotflügel.

In der Seitenansicht bildet die niedrige Motorhaube eine dynamische Linie ab, die sich bis zum Heck spannt. Während die Fahrzeugnase besonders flach über dem Boden kauert, befindet sich das hintere Ende der Motorhaube fast auf der gleichen Höhe wie der Heckspoiler. Schwarze Säulen und Charakterlinien betonen das straffe und kompakte Erscheinungsbild der nach hinten geneigten Fahrgastzelle. Leichte und dennoch hochfeste Leichtmetall-Schmiederäder im 19-Zoll-Format mit schwarzen und polierten Speichen gehören in Europa zur Serienausstattung.

Im Heckbereich wirkt ein bogenförmiger Spoiler unerwünschtem Auftrieb entgegen, während der trapezförmige Stoßfänger eine nach unten und zu den Rädern gerichtete Bewegung andeutet. Die Rückleuchten verfügen über einen einfachen inneren Ring, mittig im unteren Stoßfänger finden die zu LED-Punkten konzentrierten Nebelrückleuchten und Rückfahr-Scheinwerfer ihren Platz.

Eine Auswahl von acht verschiedenen Farbvarianten für die Außenlackierung bringen das emotionale Design des Toyota Supra optimal zur Geltung – darunter auch kräftige Rot-, Gelb- und Blautöne. Für das Editionsmodell bietet Toyota ein neues Finish in Matt Storm Grey an. Mit einem matten Finish und einem Hauch von Blau verleiht es den geschwungenen Oberflächen des Fahrzeugs zusätzliche visuelle Dramatik und eine metallartige Textur.

COCKPIT-KONZEPT: DER FAHRER IM ZENTRUM DES GESCHEHENS

Das Cockpit verbindet klassische GT-Elemente mit hochmoderner Funktionalität. Inspiriert von einsitzigen Rennwagen hilft es dem Fahrer, sich ganz auf das Fahren zu konzentrieren. Die flache und schlanke Armaturentafel garantiert ein größtmögliches Sichtfeld nach vorn. Die kompakt

gruppierten Bedienelemente lassen sich schnell und einfach erreichen.

Die Form des Cockpits geht nahtlos in weiche Kniepolster in der Türverkleidung und an der Mittelkonsole über, in denen sich die Rennerfahrung von TOYOTA GAZOO Racing widerspiegelt.

Head-up-Display, Instrumente und Schaltwippen befinden sich unmittelbar vor dem Fahrer. Das griffige Dreispeichen-Lederlenkrad trägt weitere Bedienelemente. Das hochauflösende 8,8-Zoll-Display lässt sich durch das Volant hindurch leicht ablesen – 3D-Drehzahlmesser und Schaltpunktanzeige rückten dabei ins Zentrum, die digitale Geschwindigkeitsanzeige positioniert sich links sowie Infotainment- und Navigationshinweise rechts daneben.

Die asymmetrische Mittelkonsole grenzt das Cockpit klar von dem etwas offener gestalteten Beifahrerbereich ab, der ebenfalls von speziellen Kniepolstern profitiert. Mittig auf der Konsole sitzt ein 8,8 Zoll großes Multimedia-Display mit Touchscreen-Funktion, das sich auch per Drehregler ansteuern lässt. Darunter befindet sich die Klimaanlagensteuerung mit ihren Memory-Tasten.

Der Kofferraum ist ausreichend groß für das Gepäck von zwei Wochenendausflüglern. Dank einer abnehmbaren Abdeckung erhöht sich sein Fassungsvermögen nochmals – dann passen auch eine Golftasche oder die persönliche Ausrüstung für einen Tag auf der Rennstrecke ins Gepäckabteil.

VOM RENNSPORT ABGELEITETE SITZE

Vom Rennsport inspirierte Sitze mit integrierten Kopfstützen vereinen besten Alltagskomfort mit ausgezeichneter Seitenführung – insbesondere auch beim Trackday-Einsatz auf abgesperrten Strecken. Spezielle Polster für den seitlichen Sitzbereich sowie die Rückenlehne halten den Körper dabei sicher in Position. Neben Lederbezügen steht auch eine Kombination von Leder mit perforiertem Alcantara zur Auswahl.

MOTORLEISTUNG

Den Antrieb des Toyota GR Supra übernimmt ein 3,0 Liter großer Sechszylinder-Reihenmotor, der 250 kW (340 PS) entwickelt und ein Drehmoment von 500 Nm liefert, das in diesem Segment Maßstäbe setzt. Er zeichnet sich durch einen Twin-Scroll-Turbolader, eine hochpräzise Kraftstoff-Direkteinspritzung und eine stufenlose Ventilsteuerung aus. Das Aggregat geht so kraftvoll, ausgewogen, geschmeidig und drehfreudig ans Werk, das es ein geradezu berauschendes Gefühl von Beschleunigung vermittelt.

Die Achtgang-Automatik überzeugt durch extrem schnelle Wechsel der Schaltstufen und eine kurze Übersetzung in den unteren Gängen. Der Fahrer kann die Schaltpunkte per Lenkradwippen selbst bestimmen und das Schaltverhalten mit Hilfe der Fahrmodi Normal und Sport seinen persönlichen Vorlieben anpassen. Auch Motor-Sound und -ansprechverhalten sowie Dämpfer-, Lenkungs- und Differenzial-Einstellungen lassen sich auf diese Weise justieren. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 4,3 Sekunden gelingt per Launch Control, die beim Schnellstart aus dem Stand die Traktion bestmöglich nutzt. Das Fahrzeug-Stabilitätsprogramm verfügt über einen speziellen „Track"-Modus, der weniger regelnd eingreift und dem Fahrer so größere Freiheiten einräumt.

AKTIVES HINTERACHSDIFFERENZIAL

Der Toyota GR Supra rollt in Europa mit einem aktiven Differenzial zu den Kunden, das sowohl beim Beschleunigen als auch im Schiebebetrieb

TOYOTA PRÄSIDENT AKIO TOYODA ÜBER DEN SUPRA

Toyota-Präsident Akio Toyoda, selbst ein meisterhafter Autofahrer, sagt: „Früher habe ich unzählige Stunden auf dem Nürburgring verbracht – ich wollte ja ein guter Autofahrer werden. Auf einer Strecke mit anderen Herstellern, die ihre neuen Prototypen auf Herz und Nieren testeten, pilotierte ich einen alten Supra, der gar nicht mehr produziert wurde. Wie ein alter Freund nimmt der Supra in meinem Herzen seither einen besonderen Platz ein.

Obwohl es damals bei Toyota noch keine Pläne für einen neuen Supra gab, war mir – ebenso wie vielen unerschütterlichen Supra-Fans auf der ganzen Welt – insgeheim klar, dass wir dies in Angriff nehmen müssen. Die Geburtsstunde des neuen Supra schlug bei Testfahrten auf der Nordschleife und ich darf mit tiefer Überzeugung sagen, dass dieses Auto großen Spaß macht und besser ist denn je."

die Antriebskräfte blitzschnell zwischen den Rädern verteilt – von null bis 100 Prozent. Eine elektronische Steuereinheit greift hierfür auf zahlreiche Faktoren zurück wie etwa Lenkwinkel, Gas- und Bremspedalbewegungen, Motordrehzahl und Gierrate.

Effekt: Das Differenzial verbessert die Fahrstabilität des neues GR Supra im Grenzbereich. Dies wirkt sich beim Bremsen und Einlenken in eine Kurve ebenso vorteilhaft aus wie beim Herausbeschleunigen.

IM PERFEKTEN GLEICHGEWICHT

Am Beginn einer Fahrzeug-Neuentwicklung steht zumeist die Festlegung der Außenmaße im Vordergrund. Am Fallbeispiel des neuen Toyota GR Supra orientierten sich die Abmessungen in erster Linie an der gewünschten Agilität und den sportlichen Handling-Eigenschaften des Sportwagens – ausgehend vom richtigen Faktor zwischen Radstand und Spurweite, der optimaler Weise ein Verhältnis zwischen 1,5 und 1,6 beschreibt. Mit dem neuen Supra erreichten die Toyota-Ingenieure die „goldene Mitte" von 1,55. Sie liefert die Grundlage für eine ideale Balance zwischen Wendigkeit und sicheren Fahreigenschaften.

INTENSIVE ENTWICKLUNG DER HANDLING-PERFORMANCE

Die Spezialisten von Toyota Gazoo Racing stellten höchste Ansprüche an die Handling-Eigenschaften des neuen GR Supra. Um sie zu erreichen, leiteten sie ein umfangreiches Testprogramm auf Straßen unterschiedlichster Qualität sowie auf der Nordschleife des Nürburgrings ein. Ausgehend von der perfekt zwischen Vorder- und Hinterachse ausbalancierten Gewichtsverteilung im Verhältnis 50:50, einer hohen strukturellen Steifigkeit sowie einem Schwerpunkt, der noch tiefer liegt als beim Toyota GT86, erreichten sie die hochgesteckten Fahrdynamikziele. Hierfür trafen sie auch mutige Entscheidungen. So ließ sich die angestrebte Gewichtsverteilung zum Beispiel nur durch die weit nach hinten versetzte Positionierung des Motors erreichen – woraus große Herausforderungen für den Produktionsprozess resultierten.

Dank der hohen Karosseriesteifigkeit – die sogar die Werte des Supersportwagens Lexus LFA übertreffen – konnten die Aufhängungsgeometrie und die Stoßdämpfer höchst präzise aufeinander abgestimmt werden. Das neue Fahrwerk besteht aus Doppelgelenk-MacPherson-Federbeinen an der Vorderachse und einer Fünflenker-Hinterachse. Der vordere Hilfsrahmen und die Anlenkungspunkte hat Toyota extrem steif ausgelegt und so die Lenkpräzision in Kurven erhöht. Leichtmetall-Lenker und -Schwenklager reduzieren die ungefederten Massen der Radaufhängungen und steigern somit Agilität und Effizienz. Der neue GR Supra verfügt zudem über High-Performance-Radnaben mit erhöhtem Sturz und optimierter Kinematik. Die Abstimmung der elektrischen Servolenkung fiel betont sportlich aus. Sie bietet einen Komfort- und einen Sport-Modus.

An der Hinterachse verbessern der leichte und hochfeste Hilfsrahmen und seine ebenso leichten Verankerungen die Präzision der Radführung. Die auf geschmiedete 19-Zoll-Leichtmetallfelgen aufgezogenen Michelin Pilot-Supersportreifen besitzen an der Hinterachse eine breitere Aufstandsfläche als vorne. Passend zur Performance des Fahrzeugs setzt Toyota auf Bremsen von Brembo mit Vierkolben-Bremssätteln.

TOYOTA GR SUPRA – DAS ERSTE VON TOYOTA GAZOO RACING PRODUZIERTE GR-MODELL FÜR DEN WELTMARKT

TOYOTA GAZOOO Racing surfte in den vergangenen zwölf Monaten auf einer einzigartigen Welle des Erfolgs: Die Dachorganisation des globalen Motorsport-programms von Toyota hat nach den 24 Stunden von Le Mans in der Langstrecken-Weltmeisterschaft auch die Herstellerwertung in der Rallye-WM sowie den Wüsten-Marathon „Dakar" gewonnen.

Im Kern basiert die Arbeit von Toyota GR auf drei Säulen: Durch Renneinsätze begeistert sie Fans für die Marke, bildet Mitarbeiter im hochkonzentrierten Wettbewerbsumfeld des Motorsports weiter und nutzt das erlangte Know-how für die Entwicklung von immer besseren Serienmodellen, die auf der Straße hohen Fahrspaß bereiten. Eingeführt hat dieses Konzept bereits Kiichiro Toyoda, der Gründer der Automobisparte von Toyota. Heute führt es

Akio Toyoda – der Präsident der Toyota Motor Corporation – mit dem selben Ziel fort.

Mit dem neuen Toyota GR Supra vollzieht TOYOTA GAZOO Racing jetzt den nächsten Schritt und lässt die technische Expertise, die es auf der Rennstrecke und Rallye-Wertungsprüfungen gesammelt hat, in besonders sportliche GR-Modelle fließen – abgesehen von Erkenntnissen, die bereits Millionen von Kunden zugute kommen.

EIN AUSSTATTUNGSPAKET SOWIE EINE EXKLUSIVE EDITION ZUM MARKTSTART

Toyota bietet den neuen GR Supra in Europa bereits mit allen Systemen an, die dem Fahrer das Ausschöpfen des vollen Fahrspaß-Potenzials ermöglichen. Hierzu zählen neben dem aktiven Hinterachsdifferenzial auch das adaptive Fahrwerk und die geschmiedeten 19-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie die Hochleistungs-Bremsanlage.

Hinzu kommen eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stop-and-Go-Funktion, das schlüssellose Zugangs- und Startsystem, ein Lederlenkrad mit Bedienelementen, ein digitales Kombiinstrument sowie Regensensor und Rückfahrkamera. Das Infotainment-System verfügt über zehn Lautsprecher, ein 8,8-Zoll-Display, Bluetooth, USB-Anschluss und ein Navigationssystem.

Die adaptiven Scheinwerfer, Rückleuchten und Tagfahrleuchten arbeiten allesamt mit LED-Technik. Innen- und Außenspiegel blenden automatisch ab. Die Sportsitze sind serienmäßig mit schwarzem Alcantara bezogen, beheizbar und elektrisch verstellbar mit Memory-Funktion. Auch die Lendenwirbelstütze lässt sich elektrisch einstellen.

Die serienmäßige Sicherheitsausstattung umfasst das Safety+ Paket mit Totwinkel-Assistent, Spurverlassenswarner, Rückfahrassistent und intelligenten Parksensoren mit automatischer Bremsfunktion. Auch eine Alarmanlage und das Notrufsystem E-Call sind ebenso an Bord wie ein Reifenluft-Kontrollsystem.

Das Premium-Ausstattungspaket umfasst eine schwarze Lederausstattung, ein JBL Premium-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern, ein Head-up-Display sowie eine kabellose Ladefunktion für das Smartphone. Weitere Details zur Ausstattung gibt Toyota demnächst bekannt. Der Toyota Supra wird in Deutschland für 62.900 Euro angeboten.

TOYOTA GR SUPRA A90 EDITION

Zum Start der neuen Supra Generation legt Toyota zudem die exklusive „A90 Edition“ auf. Sie feierte im Sommer des vergangenen Jahres im Rahmen des Goodwood Festival of Speed eine begeisternde Publikumspremiere. Die Bezeichnung zitiert den internen Modellcode und verweist zugleich auf die strenge Limitierung für die ersten 90 Interessenten. Der Toyota GR Supra A90 Edition enthält das Premium-Paket und verfügt darüber hinaus über einen exklusiven grauen Mattlack, mattschwarze Aluminiumfelgen und eine rote Lederausstattung.

KONZEPTFAHRZEUG TOYOTA GR SUPRA GT4

Neue Rennversion des Supra für potenziellen Einsatz im Motorsport

Auf Basis des Kult-Coupés Supra hat Toyota ein Konzeptfahrzeug nach dem technischen Reglement der GT4-Kategorie entwickelt: den GR Supra GT4. Der japanische Hersteller will damit die Möglichkeit ausloten, Motorsportlern ein kostengünstiges und konkurrenzfähiges Wettbewerbsgerät für den Einsatz in den weltweit aufstrebenden Rennserien mit GT4-Fahrzeugen anzubieten.

AUF DEM GENFER Autosalon 2019 präsentiert Toyota am 5. März das neue Concept Car GR Supra GT4 weltweit zum ersten Mal. Mit der technischen Studie prüft Toyota die Machbarkeit eines Kundenfahrzeugs für den internationalen GT4-Rennsport, der auf der jüngsten Generation der Sportwagenlegende Supra basiert. Das Wettbewerbsmodell soll für private Kundenteams bezahl- und beherrschbar sein. Es steht damit im Einklang mit der Philosophie von Toyota, Motorsport auch auf privater Ebene zu fördern.

Bereits die Serienversion des Toyota GR Supra bringt geradezu ideale Voraussetzungen für einen erfolgversprechenden GT4-Rennwagen mit: Der heckangetriebene Zweisitzer verfügt über ein sorgfältig ausbalanciertes Fahrwerk, eine hochsteife und leichte Karosserie sowie einen sehr niedrigen Schwerpunkt. Dank eines Verhältnisses von 1,55 zwischen Radstand und Spurweite kombiniert der Sportwagen vorbildliche Fahrstabilität mit großer Kurven-Agilität. Dies gereicht vor allem in GT-Rennserien zum Vorteil, die mittels einer „Balance of Performance“ die Wettbewerbsfähigkeit unterschiedlicher Fahrzeugtypen und -konzepte über Parameter wie Gewicht und Motorleistung ausgleichen.

Die von TOYOTA GAZOO Racing entwickelte Studie gibt sich auf den ersten Blick als echter Supra zu erkennen: Sie teilt sich die muskulöse, geduckte Form mit dem Serienmodell, vereint dies aber mit einer niedrigeren Gesamthöhe und einer gestreckten Fahrzeuglänge. Ein Frontdiffusor und der großzügig dimensionierte Heckflügel verbessern den Luftfluss, vermindern den Luftwiderstand und erhöhen den aerodynamischen Abtrieb. Beide Bauteile bestehen aus einem Verbundstoff aus Naturfasern wie Hanf und Flachs, der sehr viel umweltfreundlicher herzustellen ist als herkömmliche Kohlefaser-Komponenten. Anstelle der Leichtmetallräder der Serienversion rollt der GR Supra GT4 auf Fünfloch-Racing-Rädern von OZ in der Dimension 11 x 18 Zoll.

Die MacPherson-Federbeine und die Mehrlenker-Hinterachse übernimmt der GR Supra GT4 von der Serienversion. Aufgewertet mit Rennsport-Federn, -Stoßdämpfern und -Stabilisatoren entsprechen sie den höheren Wettbewerbsanforderungen. Hinzu kommt

eine High-Performance-Bremsanlage des Spezialisten Brembo, die der großen Dauerbelastung im Motorsporteinsatz standhält.

Unter der vorderen Haube des Toyota GR Supra GT4 arbeitet ein 3,0 Liter großer Reihensechszylinder-Turbobenziner in Kombination mit einem Sport-Automatikgetriebe. Das Motorsteuergerät ermöglicht die Leistungssteigerung des Triebwerks, der Kabelbaum wurde speziell für den Renneinsatz ausgelegt. Das gleiche gilt für die Antriebswellen und das Sperrdifferenzial.

Im Innenraum der ausgeräumten Fahrgastzelle sorgen ein hochfester Überrollkäfig, eine Feuerlöscheranlage sowie ein OMP-Rennsitz für bestmögliche Sicherheit. Sie alle entsprechen den strengen Standards des Motorsport-Weltverbands FIA. Der GR Supra GT4 verfügt zudem über einen Kraftstoff-Sicherheitstank und ein Schnellbetankungssystem.

Mit zahlreichen nationalen und regionalen Rennserien in Europa, Nordamerika, Asien und Ozeanien zählt die GT4-Klasse derzeit zu den global am schnellsten wachsenden Motorsportkategorien. 2006 von der FIA ins Leben gerufen, bietet sie ein attraktives und vergleichsweise kostengünstiges Betätigungsfeld für ambitionierte Privat- und Kundenteams. Für Nachwuchstalente und Amateurfahrer gilt die GT4 als potenzielles Sprungbrett in die höhere GT3-Klasse und den Profi-Rennsport.

Ob der GR Supra GT4 auf den Markt kommt, macht TOYOTA GAZOO Racing vom Interesse potenzieller Kunden abhängig.

CHASSIS	
Länge	4.460 mm
Breite	1.855 mm
Höhe	1.250 mm
Gewicht	derzeit noch nicht bekannt
Konstruktion	Stahlkarosserie mit hochfestem Überrollkäfig
Frontdiffusor	Naturfaser-Verbundmaterial
Heckflügel	Naturfaser-Verbundmaterial
Kraftstofftank	nach Motorsport-Spezifikationen mit Schnellbetankungssystem
Fahrersitz	FIA-Standard OMP-Racingsitz

MOTOR UND GETRIEBE	
Typ	Reihensechszylinder mit Twin-Scroll-Turbolader
Hubraum	2.998 cm^3
Max. Leistung	derzeit noch nicht bekannt
Max. Drehmoment	derzeit noch nicht bekannt
Getriebe	Sport-Automatik, Hinterradantrieb
Differenzial	Differenzial mit begrenztem Schlupf nach Motorsport-Spezifikationen
Antriebswellen	nach Motorsport-Spezifikation

FAHRWERK, LENKUNG UND BREMSEN	
Vorderradaufhängung	MacPherson-Federbeine
Hinterradaufhängung	Mehrlenkerachse
Schraubenfedern, Dämpfer, Stabilisatoren	nach Motorsport-Spezifikationen
Lenkung	Elektro-hydraulische Zahnstangenlenkung
Bremsen	Brembo Racing-Bremsen
Räder	Fünfloch-OZ-Räder, 11 x 18 Zoll

NEUER TOYOTA COROLLA TREK

Entwickelt für eine aktive Lebensweise und Outdoor-Abenteuer

MIT DEM NEUEN COROLLA TREK liefert Toyota eine attraktive Antwort auf die immer beliebteren Crossover-Fahrzeuge im europäischen C-Segment. Das Modell basiert auf der Touring Sports-Kombivariante und steht mit 1,8 oder 2,0 Liter großen Hybridantrieben zur Wahl.

Das Design des Corolla TREK richtet sich mit einer 20 Millimeter größeren Bodenfreiheit und robusten Karosserie-Elementen an Kunden mit einem besonders aktiven Lebensstil, die sich gerne sportlichen Herausforderungen außerhalb der eigenen vier Wände stellen. Zugleich legt der neue Corolla TREK das Fundament für die neue Kooperation zwischen Toyota und dem international vertretenen Fahrradhersteller Trek Bicycle.

Trek Bicycle wurde 1976 in den USA gegründet und hat sich seither mit gut 1,5 Millionen verkauften Rädern pro Jahr zur weltweit beliebtesten Fahrradmarke und einem Anbieter von hochwertigem Fahrradzubehör entwickelt. Trek überschreitet dabei immer wieder Grenzen, um seinen Kunden den Weg zu einer glücklicheren, gesünderen und aktiveren Lebensweise zu ebnen.

Im Rahmen der neu geschlossenen Partnerschaft unterstützt Toyota die Damen- und Herren-Teams von Trek-Segafredo – zu denen auch der deutsche Weltklasse-Sprinter John Degenkolb gehört – bei europäischen Radsport-Wettbewerben mit Corolla TREK-Mannschaftswagen.

Der Corolla TREK basiert auf der mittleren Ausstattungslinie der Touring Sports-Version. Zu seinen charakteristischen Details zählen spezielle Crossover-Design-Elemente wie Unterfahrschutz vorne und hinten, Nebel- und LED-Hauptscheinwerfer, 17-Zoll-Leichtmetallräder und getönte Privacy Glas-Scheiben hinten. Im Innenraum wartet der Corolla TREK mit einem sieben Zoll großen Multi-Info-Display, zweifarbigen Sitzpolstern und hierauf abgestimmten Holzdekoren auf.

DER NEUE COROLLA GR SPORT

Das zweite Modell der europäischen GR SPORT-Modellreihe von Toyota

NACH DER ERFOLGREICHEN Vorstellung des neuen, für seinen dynamischen Auftritt und die besonderen Fahreigenschaften hoch gelobten Corolla läuft sich eine nochmals athletischere Variante warm: Der Corolla GR SPORT trägt die Leidenschaft in sich, mit der Toyota Gazoo Racing von Sieg zu Sieg eilt. Das neue Modell folgt dem Yaris GR SPORT, der im Vorjahr auf dem Pariser Autosalon seine Weltpremiere feierte, als zweites Mitglied des europäischen GR SPORT-Teams von Toyota.

Der Corolla GR SPORT wird in der Schrägheckvariante und als Touring Sports zur Wahl stehen, auf der Antriebsseite kommen Hybridmotorisierungen mit 1,8 oder 2,0 Liter Hubraum zum Einsatz.

Basierend auf der mittleren oder hohen Ausstattungslinie, spricht der Corolla GR SPORT mit sportlich-markanten Design-Elementen vor allem jüngere, automobilbegeisterte Kunden an. Neben einem neuen Lufteinlass in der Frontpartie, der sich durch ein schwarz-verchromtes Finish auszeichnet, umfassen diese auch eine spezielle Frontschürze sowie entsprechende Seitenschweller und einen Diffusor für den Heckbereich. Besondere 18-Zoll-Leichtmetallräder, dunkle Privacy-Verglasung für die hinteren Scheiben, Nebel- und LED-Hauptscheinwerfer sowie eine Zweiton-Karosserielackierung in einer exklusiven Außenfarbe unterstreichen den attraktiven Auftritt.

Das durchtrainierte Erscheinungsbild setzt sich im Innenraum mit speziellen Sportsitzen fort. Sie besitzen ab Werk einen schwarzen Stoffbezug mit Seitenpolstern im Leder-Look, optional ist auch eine Lederausstattung erhältlich. Schwarz-rote Ziernähte für das Lenkrad, den Schalthebel und das Instrumentenbrett runden das Angebot ab.

COROLLA GR SPORT

NEUER TOYOTA PRIUS

In ausgewählten europäischen Ländern mit intelligentem Allradantrieb AWD-i

Neue Technologien führt Toyota fast schon traditionell an Bord des Prius auf dem Markt ein – so auch beim neuen Modell, das als erster Hybrid-Pkw[1] nun auch mit Allradantrieb zunächst in ausgewählten Märkten Westeuropas wie Skandinavien zur Verfügung stehen wird. Entwickelt speziell für den Prius, vereint das intelligente AWD-i-System ein markantes Plus an Traktion mit nur geringen Auswirkungen auf die außergewöhnlich hohe Kraftstoffeffizienz des Fahrzeugs und seine niedrigen Emissionen.

DAS ERSTE UND BISLANG meistverkaufte Hybridfahrzeug der Welt hört auf den Namen Toyota Prius. Das Kompaktmodell blickt auf eine mehr als 20-jährige Tradition in puncto technischer Innovation zurück. Seit 1997, als Toyota mit ihm auch den selbstaufladenden Hybridantrieb eingeführt hat, entwickelte sich der Prius von einem automobilen Nischenprodukt zur Speerspitze besonders effizienter und umweltverträglicher Mobilität für den Massenmarkt.

Der Prius hat den Weg für die Einführung des Hybridantriebs bereitet. Heute bietet Toyota teilelektrifizierte Motorisierungen nahezu in seiner gesamten europäischen Produktpalette an – vom Kleinwagen Yaris bis hin zum SUV-Modell RAV4. Zugleich hat der Autohersteller in der gesamten Automobilindustrie neue Maßstäbe für die Hybridtechnologie gesetzt und hierdurch die Grundlage dieser erfolgreichen Modellstrategie gelegt.

Als erste Baureihe basierte die aktuelle, 2016 eingeführte vierte Generation des Prius auf der Toyota New Global Architecture-Plattform. Sie bietet erhebliche Vorteile hinsichtlich Fahrdynamik, Design und Sicherheit.

Mit dem intelligenten elektrischen Allradantrieb AWD-i, der in einigen Märkten außerhalb Deutschlands optional ab Modelljahr 2019 erhältlich ist, reichert der neue Prius das Hybrid-Fahrerlebnis zusätzlich an. Die kompakte und leichte Kraftübertragung schaltet sich automatisch zu, wenn zusätzliche Traktion gefragt ist. So greift das System beim Anfahren aus dem Stand ebenso ein wie bei höheren Geschwindigkeiten, sobald äußere Bedingungen wie zum Beispiel verschneite, vereiste oder nasse Fahrbahnen dies erfordern. Ergebnis ist ein Plus an Sicherheit unter schwierigen Bedingungen und ein beruhigenderes Gefühl für den Fahrer.

Toyota hat das AWD-i-System speziell für den Prius entwickelt. Dank seines niedrigen Gewichts und der raumsparenden Bauweise beeinflusst es den Kraftstoffverbrauch und das Ladevolumen im Gepäckabteil nur marginal.

Neu ist auch: Dank aufgefrischtem Front- und Heck-Design punktet der neue Prius mit einem klareren und dynamischeren Erscheinungsbild. Hinzu kommen attraktiv gestaltete Räder, moderne Interieur-Details wie eine größere Ladeschale für das kabellose Aufladen geeigneter Smartphones sowie ein Toyota Touch 2-System, das sich noch intuitiver und schneller bedienen lässt. Auch den Funktionalitätsumfang des Head-up-Displays hat Toyota erweitert.

Serienmäßig verfügen alle Versionen des neuen Prius über das Toyota Safety Sense-Sicherheitspaket, das ein hohes Level an aktivem Schutz bietet.

Toyota präsentiert den neuen Prius zunächst in ausgewählten Märkten Westeuropas wie Skandinavien, Deutschland, Belgien, Luxemburg, Italien, Spanien, Portugal, der Schweiz, Österreich, Großbritannien und Irland. Die Markteinführung in weiteren zentral- und osteuropäischen Ländern erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

ERSTES HYBRIDFAHRZEUG MIT INTELLIGENTEM ALLRADANTRIEB AWD-i

AWD-i greift beim Beschleunigen aus dem Stand ebenso ein wie beim Fahren auf rutschigem Untergrund. Das System vermittelt

[1] Exklusive SUV

ein zusätzliches Gefühl von Sicherheit und verbessert die Fahrzeugkontrolle speziell auf nassen, gepflasterten oder schneebedeckten Straßen.

Der innovative Allradantrieb des Prius besteht aus einem magnetlosen Elektromotor, der an der Hinterachse von der Hybridbatterie mit Strom versorgt wird, sowie einem zusätzlichen Inverter. Beim Beschleunigen treibt das System die Hinterräder bis zu einem Tempo von zehn km/h automatisch an. Im Geschwindigkeitsbereich von zehn bis 70 km/h greift der Elektromotor ein, sobald Sensoren einen Gripverlust registrieren. Dies erhöht den Fahrspaß ebenso wie die Sicherheit. Da das System bedarfsgerecht arbeitet, muss der Fahrer den Allradantrieb nicht separat zuschalten. Unter normalen Bedingungen sowie beim Bremsen bleibt der Allradantrieb deaktiviert.

Im Gegensatz zu mechanischen Allradsystemen verfügt der Allradantrieb des Prius weder über eine Kardanwelle zwischen Vorder- und Hinterachse noch über ein Zentraldifferenzial. Das spart Gewicht und Platz, auch die Effizienz des Prius bleibt auf hohem Niveau erhalten. Lediglich das Kofferraumvolumen sinkt moderat um 45 Liter, während der Laderaumboden im Dienste der Praktikabilität auch weiterhin eben ist.

Der kompakte und effiziente Elektromotor leistet maximal 5,3 kW (7 PS), stellt dank seiner Untersetzung von 10,4:1 aber ein hohes Drehmoment von 570 Nm zur Verfügung. Er unterstreicht den Status des Prius als der Toyota mit den niedrigsten CO_2-Emissionen: Bei einem Kraftstoffverbrauch von 4,4 l/100 km[2] stößt er nach WLTP-Norm nur 99 g/km CO_2 (77 g/km korreliert nach NEFZ) aus. In Ländern mit sehr kaltem Klima bietet Toyota den Prius AWD-i mit einer neuen Nickel-Metallhydrid-Batterie an.

Den Hybrid-Antriebsstrang übernimmt der Prius AWD-i unverändert von seinem

[2] CO_2-Emissionen ab 94 g/km (WLTP) für Fronttriebler, Kraftstoffverbrauch von 4,1 l/100 km

frontgetriebenen Schwestermodell: Ein 1,8 Liter großer Atkinson-Vierzylinder-Benzinmotor mit 16 Ventilen und Dual VVT-i arbeitet Hand in Hand mit zwei kompakten, aber leistungsstarken Elektro-Generatormotoren. Dank zahlreicher Innovationen wie einem großvolumigen Abgasrückführungssystem, einer optimierten Verbrennung sowie Maßnahmen zur Wärme- und Reibungsreduzierung liefert das Triebwerk ein Paradebeispiel für hohe Effizienz – es erzielt einen thermischen Wirkungsgrad von 40 Prozent. Beim Prius verwendet Toyota zudem ein Motoröl mit niedriger Viskosität, das den Gleitwiderstand der Kolben verringert. Auch dies steigert die Kraftstoffeffizienz. Der Benziner erfüllt die neueste Euro 6d-Abgasnorm.

Der neue Prius verfügt über ein steiferes Gaspedal, das sich durch geringeres Spiel auszeichnet und eine optimierte Rückmeldung bietet. Seine angepasste Form ermöglicht Fahrern unterschiedlicher Größe einen größeren Bedienkomfort. Der reduzierte Pedalweg erfordert weniger Fußbewegungen, wenn Vollgas abgerufen wird.

ÜBERARBEITETES EXTERIEUR

Die vierte Modellgeneration des Prius geht mit einem neuen, markanten Auftritt an den Start. Er basiert auf der fortschrittlichen Toyota New Global Architecture-Plattform (TNGA), die den Schwerpunkt optisch absenkt und den Designern neue Möglichkeiten bei der Gestaltung des Fahrzeugs eröffnete. Das Resultat ist eine unverwechselbare und athletische Silhouette mit beeindruckend aerodynamischer Effizienz.

Während die charakteristischen Formen des Prius unverändert blieben, betont die Überarbeitung des Exterieurs die Klarheit seiner Linien jetzt noch deutlicher und spricht die Sinne stärker an. Zugleich heben schlankere und schärfere Scheinwerfereinheiten die horizontale Zeichnung des Prius, die das kräftige Erscheinungsbild bestimmt, klarer hervor. Sie verfügen über Bi-LED für Fern- und Abblendlicht, LED-Abstandsleuchten und Tagfahrleuchten in LED-Technik. Die runden Nebelscheinwerfer finden im unteren Kühlergrill Platz.

Die neu profilierte Form des vorderen Stoßfängers erinnert an einen Ponton. Seine Unterkante hebt den niedrigen Schwerpunkt des Fahrzeugs hervor, denn sie wirkt unter dem Kühlergrill, als würde sie schweben. Dem gegenüber steht die höher positionierte Motorhaubenspitze, die im Profil eine fließende

Linie und damit eine dynamischere Silhouette erzeugt.

Auch die neuen Heckleuchten leiten die Blicke auf die horizontalen Linien des Prius und betonen seinen niedrigen Schwerpunkt. Sie sind mit neuen Lichtleitern und Linsen ausgestattet. Ihre visuelle Wirkung gewinnt durch eine umgedrehte Trapezform, in deren Zentrum der Kennzeichenhalter positioniert wurde, zusätzlich an Präsenz.

Ab 2019 bietet Toyota den neuen Prius in acht Karosseriefarben an, darunter zwei neue Lackierungen.

Die Einstiegsvariante des neuen Prius zeichnet sich durch 15-Zoll-Stahlräder in einem kontrastierenden silber-schwarzen Finish aus. Die 17 Zoll großen Fünfspeichenräder besitzen ein Titanium-ähnliches Finish in Schwarz und Dunkelgrau.

Helleres Privacy Glas für die hinteren Scheiben und eine pianoschwarze B-Säule weisen auf den neuen Prius AWD-i hin.

HARMONISCHES UND QUALITATIV HOCHWERTIGES INTERIEUR

Der Innenraum des Toyota Prius vermittelt ein ruhiges Ambiente, ist einladend und komfortabel zugleich. Sein „Human Tech"-Ansatz vereint futuristische und stilvolle Elemente auf rationale und zugleich geniale Weise. Sein Bedienkonzept erfüllt moderne Ansprüche und erleichtert Fahrer und Beifahrern auch längere Reisen.

Den Schwerpunkt der Verbesserungen hat Toyota auf die Innenraumqualität und Einrichtungsdetails sowie neue, besonders hochwertige Sitzpolster gelegt. Die Mittelkonsole zeichnet mit pianoschwarzen Elementen ein harmonisches Bild. Gleiches gilt für die Schalthebelumrandung sowie die hierauf abgestimmten Einsätze im Lenkrad.

Auch die Schalter der beheizbaren Vordersitze rückten in die Mittelkonsole und lassen sich dort leichter erreichen. Bei Modellen ohne diese Funktion befindet sich an gleicher Stelle eine kleine praktische Ablage. Die kabellose Ladeschale für Smartphones hat Toyota vergrößert (siehe ‚Neue Ausstattungsfeatures').

Zeitgleich mit der vierten Generation des Prius hat Toyota neu konstruierte Vordersitze vorgestellt. Sie bieten mehr Komfort, sparen

Gewicht und benötigen weniger Platz. Dank ihrer exzellenten Passform überzeugen sie zugleich mit ausgezeichnetem Seitenhalt und ausgeprägten Komforteigenschaften auf langen Strecken. Ab 2019 kommen für die mittlere Ausstattungsvariante des Prius geprägte Stoffbezüge neu hinzu. Sie stehen in Schwarz oder einer Kombination aus kühlem Grau mit schwarzen Akzenten zur Wahl. Zusätzlichen Stauraum bieten verschließbare Rückenlehnentaschen für die Vordersitzen.

Ihre Liebe zum Detail stellen die Spezialisten von Toyota auch durch ein neues Schaltermodul unter Beweis, das auf der Fahrerseite des Armaturenbretts die Steuerung des optionalen Head-up-Displays und des Fernlichtassistenten ermöglicht: Es zeichnet sich durch eine klare Trennung zwischen beiden Bedienelementen aus – fortan kann der Fahrer den gewünschten Schalter auswählen, ohne den Blick von der Straße abwenden zu müssen. Obendrein ist eine versehentliche Betätigung der Schalter beim Ein- oder Aussteigen nahezu ausgeschlossen. Auch die Haptik der Schalter für die elektrischen Fensterheber und die Außenspiegel hat Toyota optimiert.

NEUE AUSSTATTUNGSFEATURES

Für die Produktpalette von Toyota übernimmt der Prius seit jeher eine Art Pionierfunktion: Viele fortschrittliche Technologien und Funktionen debütierten in dieser Baureihe, bevor sie im breit gefächerten Modellprogramm des japanischen Autoherstellers Erfolge feierten. Diese Tradition setzt der Prius auch 2019 mit besonderen Ausstattungsdetails

fort, die zum Beispiel mit Forderungen der Kunden nach schnellerer, intelligenterer Kommunikation und Zugang zu Online-Informationen Schritt halten.

So wertet ein sieben Zoll großer Touchscreen, der wie der Bildschirm eines Smartphones auf Streich- und Wischbewegungen reagiert, das Multimediasystem Toyota Touch 2 auf. Per Zwei-Finger-Zoom lässt sich die Darstellungsgröße variieren und die Karte auf dem Bildschirm verschieben – ähnlich funktioniert auch das Blättern durch Listen.

Zugleich reagiert das System schneller auf Befehle und kann noch intuitiver bedient werden als bisher – zum Beispiel durch Sprachbefehle. Ein neuer, leistungsfähigerer Verstärker mit Clari-Fi-Technologie hebt die Soundqualität komprimierter Audio-Files auf ein noch höheres Niveau.

Die kabellose Qi-Ladestation in der Mittelkonsole hält mit dem rasanten Entwicklungstempo von Elektronikgeräten

Schritt und nimmt fortan auch Smartphones mit einer Größe von bis zu 160 x 87 mm auf – damit eignet sie sich auch für Neuvorstellungen wie das Samsung Galaxy 8 oder Apple iPhone 8, Xr und Xs. Prius-Versionen ohne Ladeschale weisen an gleicher Stelle eine rutschfeste Gummimatte auf.

Ein echtes Sicherheitsfeature stellt das Head-up-Display dar, das Toyota für höhere Ausstattungsvarianten des Prius anbietet. Es versorgt den Fahrer mit wichtigen Informationen, ohne dass dieser seinen Blick von der Straße abwenden müsste. Das überarbeitete System verfügt nun über eine Routenführung von Kurve zu Kurve mit klaren Navigationsgrafiken, die es auf den unteren Bereich der Windschutzscheibe projiziert.

Die Einstiegsversion des Prius tritt mit neuen 15-Zoll-Stahlrädern, dem Multimediasystem Toyota Touch 2 sowie hochwertigen Stoffpolstern an. Zur weiteren Serienausstattung zählen Bi-LED-Scheinwerfer mit Lichtsensor und Fernlichtassistent, eine Follow-me-Home-Funktion, integrierte Nebelscheinwerfer, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik und eine Rückfahrkamera. Ab Werk verfügt der neue Prius für 2019 ebenfalls über Toyota Safety Sense. Dieses Sicherheitspaket umfasst ein Pre-Crash Safety-System mit Fußgängererkennung, eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, einen Spurwechselwarner mit Lenkeingriff sowie einen Fernlichtassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung.

Die mittlere Ausstattungsvariante des Prius rollt auf 17-Zoll-Leichtmetallrädern mit kontrastierender Lackierung in Schwarz/Dunkelgrau. Das Head-up-Display verfügt über eine Routenführung von Kurve zu Kurve. Zum Lieferumfang zählen auch beheizbare Vordersitze, ein Totwinkel-Assistent mit Rückraum-Assistent, ein lederbezogenes Lenkrad sowie Softtouch-Materialien in den oberen Türbereichen.

NEUER AYGO
x-style und x-cite

Auf dem Genfer Salon 2019 feiern zwei neue Editionsmodelle des Toyota AYGO ihre Weltpremiere: der AYGO x-style und der AYGO x-cite.

MIT EINEM UNVERWECHSELBAREN Frontdesign und umfangreichen Individualisierungsmöglichkeiten spricht die zweite Generation des AYGO ein stilbewusstes Publikum ebenso an wie Käufer, die ihre Autos aus rein rationalen Gründen aussuchen.

Im vergangenen Jahr zählte das Modell mit mehr als 91.700 verkauften Einheiten und einem Marktanteil von 7,4 % zu den Topsellern im europäischen A-Segment.

2018 hat Toyota das jugendliche und markante Erscheinungsbild des kompakten Viersitzers aufgefrischt, gleichzeitig aber auch die Effizienz seines Motors gesteigert und die Handling-Eigenschaften geschärft.

DESIGN

Auch der neue AYGO zeichnet sich durch die charakteristische Frontpartie im X-Design aus, löst die Graphik des Vorgängermodells jedoch aus ihrer Zweidimensionalität heraus und erweitert sie zu einem kraftvolleren, räumlich wirkenden Gestaltungselement.

Die im „Keen Look" modellierten Scheinwerfer-Einheiten unterstreichen den eigenständigen Auftritt des neuen AYGO. Sie nehmen auch das integrierte Tagfahrlicht auf und rahmen im unteren Bereich den Kühlergrill ein. Dies lässt den Kleinstwagen noch agiler und selbstsicherer wirken. Ornamente unterhalb der Scheinwerfer betonen das X-Design ebenso wie die Breite des Fahrzeugs.

Die LED-Rückleuchten stärken das unverwechselbare Erscheinungsbild des AYGO auch von hinten. Mit ihrer markanten Lichtsignatur lenken sie die Aufmerksamkeit auf die kompakte Passagierzelle, während der breite Stoßfänger dem Fahrzeug auch optisch einen stabilen Stand verleiht.

Im Innenraum werten modellspezifische Farben und Einrichtungselemente das Ambiente

auf – ein Effekt, der durch farbig abgesetzte Belüftungsöffnungen in den seitlichen Rändern des Armaturenbretts zusätzlich verstärkt wird.

EDITIONSMODELLE AYGO X-STYLE UND X-CITE

Zwei neue Varianten führen die Geschichte der Editionsmodelle in der zweiten Generation des Kleinstwagens fort: Mit durchdacht kombinierten Exterieur- und Interieur-Ausstattungen ziehen AYGO x-style und x-cite Kunden in ihren Bann, die sich von der Masse abheben und ein Statement setzen möchten.

Äußerlich glänzt der AYGO x-style in einer weißen Lackierung und mit einem großen elektrischen Faltdach in Orange Twist, das eine 785 x 730 mm große Öffnung freigibt. Hinzu kommen Farbakzente in Dark Orange an Front, Heck, Seiten und Außenspiegeln. Zusätzlich verfügt diese Version über Nebelscheinwerfer, Privacy Glas hinten und schwarze, 15 Zoll große Zehnspeichen-Räder mit orangefarbener Nabenabdeckung.

Im Innenraum bestimmt Piano-Schwarz die Oberflächen der Mittelkonsole und der Instrumenteneinfassung, während die seitlichen Belüftungsdüsen und das Schalthebelgehäuse in Orange attraktive Kontrastpunkte setzen. Auch die Teilledersitze sowie die Fußmatten des AYGO x-style tragen orangefarbene Akzente.

Im Gegensatz dazu besticht der AYGO x-cite durch eine Zweiton-Lackierung in „Mandarine“ mit schwarzem Dach, schwarzen Außenspiegeln und einem Frontspoilereinsatz in „Mandarine“. Nebelleuchten, Privacy Glas hinten und schwarz glänzende 15-Zoll-Leichtmetallräder im Zehnspeichen-Design runden die Außenausstattung ab.

Im Innenraum erwartet die Kunden ein glänzend schwarzes Finish für Mittelkonsole und Instrumenteneinfassung sowie ein verchromtes Schalthebelgehäuse und seitliche Belüftungsdüsen in Orange. Hinzu kommen das Polsterdesign „Manhattan“ sowie Fußmatten, die ebenfalls einen orangefarbenen Rand besitzen.

Beide Editionsmodelle überzeugen durch eine umfangreiche Serienausstattung, die neben Klimaanlage und Audiobedienelementen am Lenkrad auch einen höhenverstellbaren Fahrersitz und – in Verbindung mit Schaltgetriebe – einen einstellbaren Geschwindigkeitsbegrenzer umfasst.

Das Multimedia-Audiosystem mit sieben Zoll großem Display zeichnet sich durch eine Smartphone-Integration powered by Pioneer mit Apple CarPlay und Android Auto aus. Eine Rückfahrkamera gehört ebenfalls zum Serienumfang.

Optional ist die Digitalradio-Funktion DAB ebenso erhältlich wie ein Smart Key System und Toyota Safety Sense.

TOYOTA SAFETY SENSE

Das Sicherheitspaket Toyota Safety Sense umfasst aktive Sicherheitstechnologien, die in zahlreichen Verkehrssituationen Unfälle vermeiden oder deren Folgen minimieren können.

So erkennt das Pre-Crash Safety System (PCS) vorausfahrende Fahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 80 km/h und reduziert das Risiko eines Aufpralls. Bei einer möglichen Kollision warnt es den Fahrer optisch und akustisch.

Zudem bereitet PCS das Bremssystem auf maximale Verzögerung vor, sobald der Fahrer die Bremse betätigt. Sollte der Fahrer nicht rechtzeitig bremsen, aktiviert das System automatisch die Bremsen, reduziert die Geschwindigkeit um bis zu 30 km/h[1] oder bringt das Fahrzeug sogar zum Stehen. Dadurch sinken die Gefahr einer Kollision sowie die Schwere eines Aufpralls.

Der Spurverlassenswarner (LDA) registriert Straßenmarkierungen und hilft, Unfälle durch unbeabsichtigtes Verlassen der eigenen Spur zu vermeiden. Sollte der Wagen seine Fahrspur ohne aktivierten Blinker wechseln, warnt das System den Fahrer optisch und akustisch.

ANTRIEB

Angetrieben wird der Toyota vom preisgekrönten Dreizylinder-DOHC-Motor mit 998 cm³ Hubraum und zwölf Ventilen. Das Dual VVT-i-Triebwerk zeichnet sich durch eine ideale Balance von Leistung, Drehmoment und Kraftstoffeffizienz aus. Es leistet 53 kW (72 PS) bei 6.000 U/min und liefert ein Drehmoment von 93 Nm bei 4.400 U/min. Der AYGO beschleunigt in 13,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Die Editionsmodelle bietet Toyota in einer Standard- und einer Eco-Version an. Letztere profitiert von einer längeren Übersetzung des vierten und fünften Gangs, einem Start-Stopp-System sowie einer optimierten Aerodynamik.

In der Standardversion verbraucht der AYGO nur 4,1 Liter Kraftstoff auf 100 km bei einem CO_2-Ausstoß von 93 g/km (112 g/km nach WLTP). Die Eco-Version begnügt sich sogar mit dem klassenbesten Verbrauch von 3,8 Litern auf 100 km und CO_2-Emissionen von nur 86 g/km[2] (110 g/km nach WLTP).

In Verbindung mit dem automatisierten Schaltgetriebe x-shift verbraucht der neue AYGO 4,2 Liter Kraftstoff auf 100 km. Dabei emittiert er nur 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer (117 g/km nach WLTP).

[1] Messergebnis erzielt mit einem 30 km/h schnellen Fahrzeug und einem stehenden Fahrzeug. Systemfunktion in Abhängigkeit zu äußeren Einflüssen (Straße, Witterung) und dem Fahrzeugzustand
[2] Basierend auf der Richtlinie EC 2017/1153 und dem Anhang EC 2017/1231

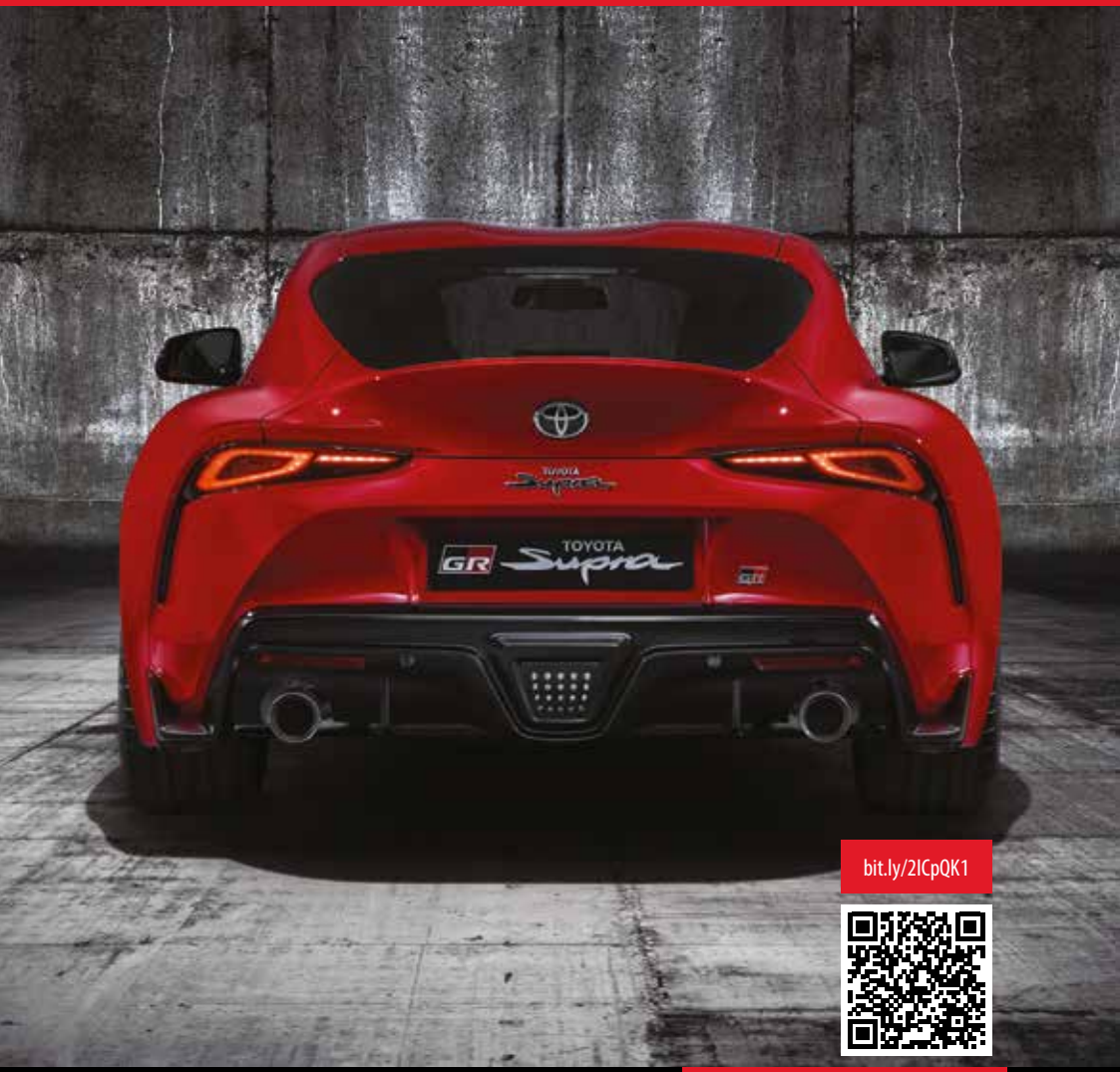
BILDMATERIAL

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

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/2ICpQK1