1. **Toyota auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA)**
Weltpremiere des Toyota Yaris und RAV4 2

2. **Der neue Toyota Yaris**
Kraftvolles Design und intelligente Ausstattung für den Toyota Topseller 5

3. **Toyota RAV4**
Die neue Generation des beliebten SUV steht in den Startlöchern 21

4. **Toyota ENDO**
Ein zeitgemäßes Konzept für unsere Städte 35

5. **Toyota i-unit**
Mehr Mobilität für alle 39

6. **Toyota D-4D**
Toyota präsentiert seine neue Diesel-Palette 43

7. **Der neue Toyota Hilux**
Für Freizeit und Abenteuer 53

8. **Toyota AYGO**
Neuer 1,4-Liter Dieselmotor komplettiert die Baureihe 61

9. **Toyota Prius**
Die Akzeptanz des Hybrid Synergy Drive steigt 69

10. **Formel 1**
Pansonic Toyota Racing auf dem Vormarsch 71



TOYOTA

# Toyota auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA)

## Weltpremiere des Toyota Yaris und RAV4

- **Neuer Yaris mit besonders umfangreicher Ausstattung**
- **Neuer RAV4 bietet noch mehr Fahrspaß**
- **ENDO und i-unit: zwei Studien für neue Mobilitätskonzepte**
- **Neue Dieselmotoren für Corolla Verso und AYGO**
- **Nächste Generation des Hilux**
- **Technik-Displays von Prius und Toyota Formel 1 Rennwagen**

Auf der diesjährigen Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA) feiern zwei der wichtigsten Toyota-Modelle in neuer Form ihr weltweites Debüt: der neue Yaris und der neue RAV4.

## Der neue Yaris

Der neue Toyota Yaris übernimmt die Stärken seines Vorgängers und verfügt dazu über ein Ausstattungspaket, das hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Komfort das Niveau dieser Fahrzeugklasse weit übertrifft. Mit neuem Design und Styling aus der Feder der europäischen Toyota Design-Schmiede ED² hat die neue Yaris Generation in jeder Hinsicht mehr zu bieten als ihr Vorgänger.

## RAV4 der dritten Generation

Mit der Präsentation des ersten RAV4 vor elf Jahren schuf Toyota den Vorreiter einer neuen Fahrzeuggattung: Das Kompakt-SUV war geboren. Der Toyota RAV4 der dritten Generation vermittelt gesteigerte Fahrfreude und –dynamik. Dazu bietet er mehr wahrnehmbare Premium-Qualität und faszinierende Technologie sowie ein innovatives modulares Sitzkonzept für mehr Platz im Innenraum.

## Konzept-Fahrzeuge

Der drei Meter kurze Toyota ENDO, die neueste Kreation von ED², ist eine Studie zur Lösung der Probleme im innerstädtischen Verkehr.

Toyota präsentiert dazu ein hochinteressantes neues Mobilitätskonzept in Form der i-unit, die dem Fahrer die Interaktion mit der Umgebung ermöglicht. Die Anregung für die Gestaltung der i-unit stammt von einem Laubblatt als Ausdruck des natürlichen Lebens auf der Erde.

## Größere Auswahl

Der Corolla Verso erhält nach dem Avensis als zweiter Toyota den neuen Diesel D-4D D-CAT mit 130 kW (177 PS) Leistung. Zusätzlich wird ein 100 kW (136 PS) Dieselmotor angeboten.

Auf der IAA stellt Toyota auch den AYGO mit 1,4-Liter Dieselmotor vor.

Der neue Toyota Hilux bietet ein deutliches Plus an Raumangebot, Fahrdynamik, Komfort und Qualität.

## Weitere Highlights auf der IAA

Am Toyota Stand auf der IAA können die Besucher darüber hinaus die fortschrittliche Technologie des Toyota Prius bewundern, und mit dem ausgestellten Toyota F1 Rennwagen in die faszinierende Welt der Formel 1 eintauchen.

YARiS

# Der neue Toyota Yaris

## Kraftvolles Design und intelligente Ausstattung für den Toyota Topseller

- **Verkaufsstart: Januar 2006; Absatzziel: 250.000 Einheiten in Europa im ersten Jahr**
- **Im europäischen Toyota Designstudio ED² entstandenes Karosserie-Design**
- **Umfangreiche Verbesserungen im Bereich der wahrnehmbaren Qualität**
- **Gewachsene Abmessungen (Länge +110 mm, Breite +35 mm, Höhe + 30 mm)**
- **Mehr Platz im Innenraum mit einem um 45 mm vergrößerten Sitzabstand (entspricht dem C-Segment)**
- **Größter Gepäckraum im Segment: 737 Liter (Rückbank umgeklappt, Beladung bis Oberkante Vordersitze)**
- **Rücksitze im Verhältnis 60:40 individuell verschieb- und umklappbar, Lehnenneigung einstellbar**
- **Ebene Ladefläche durch leicht bedienbares Toyota Easy Flat™ Sitzsystem**
- **Optimierter Sitzkomfort auf dem mittleren Rücksitz durch flacheren Unterboden**
- **Smart Entry & Start System (je nach Ausstattungsvariante)**
- **Neues Audio-System mit CD-Player für MP3-Betrieb und DSP-Verstärker (Digital Sound Processor)**
- **ABS, EBD und Brems-Assistent in allen Modellen serienmäßig**
- **Erster Knie-Airbag im Segment**
- **Erstes Fahrzeug, das nach strengeren internen Normen für Crashtests entwickelt wurde**
- **Drei Motoren: 1.0 VVT-i 51 kW (69 PS), 1.3 VVT-i 64 kW (87 PS) und 1.4 D-4D Diesel 66 kW (90 PS)**
- **Jeder Motor kann mit dem Multi-Mode-Getriebe (M-MT) kombiniert werden (nicht in allen Ländern)**
- **Vier Ausstattungsvarianten: Yaris, Yaris Luna, Yaris Sol und Yaris Executive (nicht in allen Ländern)**

Auf der diesjährigen IAA in Frankfurt feiert der komplett neue Toyota Yaris seine Welt-Premiere. Er repräsentiert die zweite Generation des in Europa bestverkauften Toyota Modells.

Der neue Toyota Yaris baut auf die Stärken seines Vorgängers. Denn schon der erste Yaris konnte mit seinem innovativen Design- und Innenraumkonzept neue Standards in Sachen Raumangebot und Vielseitigkeit setzen und galt von Beginn an als neuer Maßstab im B-Segment.

Die erste Generation des Yaris ging 1999 an den Start und zählte zu den ersten Toyota Modellen, die in Europa und vor allem für Europa entwickelt wurden. Von Beginn an gewann das erfolgreiche Produkt viele neue Kunden für die Marke Toyota.

Obwohl der Yaris mittlerweile schon sechs Jahre auf dem Markt ist, wurden Jahr für Jahr mehr Autos dieses Typs abgesetzt. Im Jahr 2004 schloss Toyota mit einem Rekord-Ergebnis von **227.616 Einheiten** des Yaris ab. Europaweit fanden insgesamt mehr als **1,2 Millionen** Yaris der ersten Modellgeneration einen Käufer. Heute trägt jeder vierte in Europa verkaufte Toyota den Namen Yaris.

Seit seiner Markteinführung erhielt der Yaris zahlreiche Auszeichnungen. Er wird bis heute für sein attraktives Design, sein hohes Ausstattungs- und Sicherheitsniveau sowie für seine Zuverlässigkeit geschätzt. Mit der Wahl zum European Car of the Year 2000 und zum Japanese Car of the Year 1999-2000 war der Yaris das erste Automobil, das beide Auszeichnungen in einem Jahr erhielt. Ebenfalls im Jahr 2000 absolvierte der Yaris den Euro NCAP-Test als sicherstes Fahrzeug seiner Klasse in Europa, und auch heute noch zählt er in dieser Disziplin zu den Besten.

Erst kürzlich wies der TÜV Auto Report 2005 den Yaris als zuverlässigstes Fahrzeug unter den vier- bis fünfjährigen Gebrauchten aus. Und im J.D. Power Kundenzufriedenheits-Index 2005 für Frankreich und Deutschland finden sich Yaris und Yaris Verso auf Platz eins und zwei ihrer Kategorie wieder.

Der neue Yaris wartet mit einem fortschrittlichen Ausstattungspaket auf, das den Vorgänger hinsichtlich Komfort, Vielseitigkeit, Qualität und Sicherheit noch einmal übertrifft. Auch in Sachen Styling sammelt der Nachfolger zahlreiche Extra-Punkte, womit die neue Yaris Generation in jeder Hinsicht dazu gewonnen hat.

Der neue Yaris wird ab Ende 2005 an die europäischen Händler ausgeliefert, die ersten vorbereitenden Aktivitäten starten bereits im Oktober. Toyota erwartet, dass die attraktive Neuauflage des Modells der Marke weitere Neukunden bescheren wird und rechnet bereits im ersten Verkaufsjahr mit einem Absatz von **250.000 Einheiten**, was einem Plus von 10 % gegenüber dem letzten Verkaufsjahr entsprechen würde. Toyota ist sicher, dass der neue Yaris viele Kunden in allen Altersgruppen ansprechen wird, die einen qualitätsbewussten Lebensstil zu schätzen wissen.

# Design und wahrnehmbare Qualität

- **Die jüngste Kreation aus dem europäischen Designstudio ED²**
- **Unveränderter typischer Yaris Charakter**
- **Verbesserte wahrnehmbare Qualität**

Der neue Yaris ist die jüngste Kreation des europäischen Toyota Designstudios **ED²**. Er weist eine Reihe von Charaktereigenschaften und Styling-Merkmalen auf, die schon dem Vorgängermodell zu einer hohen Akzeptanz verholfen haben. Yaris Fahrer schätzen den Charakter ihres Fahrzeugs, deshalb bewahrt das neue Modell die typischen Karosserieproportionen. Zugleich vermittelt der neue Yaris einen noch kraftvolleren Auftritt.

Obwohl auch der neue Yaris dem B-Segment zuzuordnen ist, strotzt er vor Selbstbewusstsein. Diese Ausstrahlung ist dem Konzept der “Powerful Simplicity” zu verdanken. So vermitteln die markante Formgebung und die Liebe zum Detail einen hohen Qualitätsanspruch, der durchaus an Fahrzeuge aus höheren Segmenten erinnert. Hinzu kommt eine sportliche Linienführung, die den neuen Yaris als dynamischen Kompaktwagen ausweist, der Fahrer aller Altersgruppen und jeden Geschlechts anspricht.

*Erste Design-Entwürfe*

Zu den wesentlichen Design-Elementen zählt die kraftvoll geschwungene Monoform der Karosserie, die einen sportlichen Auftritt erzeugt und den tiefen Schwerpunkt des Yaris unterstreicht. Auch die integrierten Stoßfänger sind ein typisches Merkmal des Yaris, und die gewölbte Gürtellinie unterhalb der Seitenfenster vermittelt einen sportlichen Vorwärtsdrang.

Dabei ist das Karosserie-Design nicht nur modern, sondern gleichermaßen funktionell. Der Yaris verbrachte immerhin mehr als **1.000 Stunden** im Windkanal und wurde Windgeschwindigkeiten von bis zu **180 km/h** ausgesetzt. Testbedingungen, die für ein Fahrzeug des B-Segments keinesfalls üblich sind. Im Ergebnis weist der neue Yaris mit **cW = 0,30** einen der niedrigsten Luftwiderstandsbeiwerte seiner Klasse auf.

Während des gesamten Design- und Entwicklungsprozesses zählte der Qualitätsanspruch zu den wesentlichen Faktoren. Der Kunde wird deshalb nicht nur die hohe Zuverlässigkeit seines Fahrzeugs zu schätzen wissen. Es sind vor allem die Qualitäten, die er wahrnehmen, also sehen, hören und fühlen kann. So vermittelt die moderne, geometrische Oberflächenstruktur der Armaturentafel einen sehr wertigen Eindruck. Die Spaltmaße zwischen den einzelnen Komponenten wurden um **30 %** reduziert. Farbgebung und Beleuchtung der Mittelkonsole sind aufeinander abgestimmt.

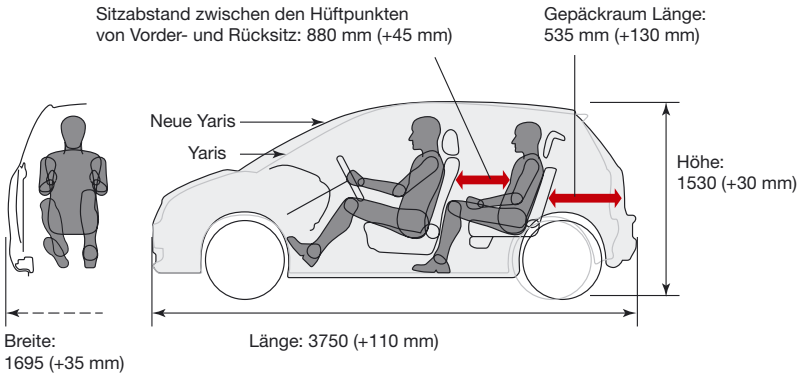
Die Türen sind mit einer großflächigen Textilverkleidung versehen. Struktur und Schlossmechanismus wurden optimiert, um einen satten Sound beim Schließen zu erzeugen. Die mittleren Belüftungsdüsen verfügen über **verstellbare Lamellen**, und alle Türen weisen eine **doppelte Dichtung** auf.

# Intelligente Ausstattung

- **Noch mehr Platz im Innenraum**
- **Größter Gepäckraum im Segment (272-737 Liter)**
- **Einzigartiges Toyota Easy Flat™ Sitzsystem**

Die um 110 mm gewachsene Gesamtlänge des neuen Yaris und sein um 90 mm längerer Radstand vermitteln einen kompakten, sportlichen Auftritt. Auch das **“Cab-forward” Konzept** der Karosserie wurde weiterentwickelt: Da Frontscheibe und Armaturentafel weiter vorn ansetzen, wuchs der Innenraum um ein noch größeres Maß als die Karosserie selbst. Außerdem ist der neue Yaris 35 mm breiter und 25 mm höher. Trotz der größeren Abmessungen fällt der Wendekreis geringer aus als beim Vorgängermodell: Mit **9,40 m** (8,8 m bei 14 Zoll Rädern) schlägt der Yaris alle Mitbewerber.

Der neue Yaris weist einen um 45 mm größeren Sitzabstand auf und hat entsprechend mehr Beinfreiheit zu bieten. Mit 880 mm Sitzabstand zwischen den Hüftpunkten von Vorder- und Rücksitz liegt er **gleichauf mit Fahrzeugen des C-Segments**. Auch die Kopffreiheit hat auf allen Plätzen hinzugewonnen, und das Ein- und Aussteigen fällt den Passagieren jetzt dank höherer Hüftpunkte noch leichter. Dank des gewonnenen Raumes und der nach vorn verlagerten Pedale finden auch groß gewachsene Fahrer eine komfortable Sitzposition. Und weil der Abstand zwischen den Sitzschienen der Vordersitze um 38 mm vergrößert wurde, steht jetzt auch den Fond-Passagieren mehr Fußraum zur Verfügung.




Dank der neu verlegten Auspuffanlage konnte der Unterboden flacher gestaltet werden, was den Komfort auf dem mittleren Rücksitz erhöht.

Einen deutlichen Zuwachs verzeichnet der neue Yaris auch in Sachen Gepäckraumvolumen. Im Vergleich zum Vorgänger stehen bei aufrechter Sitzbank statt 205 nun 272 Liter zur Verfügung, was einem Plus von **33 %** entspricht. Wird die Rückbank ganz nach vorn geschoben, fasst das Gepäckabteil sogar **363 Liter**. Bei umgeklappten Sitzen steigt die Kapazität schließlich auf **737 Liter** (Beladung bis Oberkante Vordersitze), womit der neue Yaris den **größten Gepäckraum im Segment** bereitstellt. Erreicht wurde der Zuwachs durch den um 130 mm tieferen Laderaum und durch die überarbeiteten Radaufhängungen hinten, dank derer die Höhe der Federbeindome um 45 mm reduziert werden konnte. Außerdem präsentiert sich der Gepäckraum 29 mm breiter und wird damit dem Wunsch vieler Kunden gerecht, die einen Kinderwagen transportieren möchten, ohne die Sitzbank umzuklappen. Unter einer Bodenklappe verbirgt der neue Yaris darüber hinaus ein 50 Liter großes Unterflur-Staufach. Durch Entfernen der Abdeckung lässt sich auf Wunsch auch die nutzbare Ladehöhe vergrößern.

Ein im Segment einzigartiges Merkmal ist das **modulare Sitzkonzept des Yaris**, das eine enorme Flexibilität hinsichtlich der Beförderung von Personen und/oder Gepäck schafft. Die hintere Sitzbank ist im Verhältnis 60:40 geteilt, wobei beide Segmente unabhängig voneinander um
150 mm nach vorn oder hinten verschoben werden können. Auch die Neigung der Rückenlehnen lässt sich unabhängig voneinander um 10° variieren.

Erfahrungen mit dem Corolla Verso haben dem neuen Yaris schließlich das **Toyota Easy Flat™ Sitzsystem** beschert. Ein einziger Handgriff genügt, um die hinteren Sitze zu einem ebenen Ladeboden herunter zu klappen. Dabei müssen weder die Sitzflächen noch die Kopfstützen entfernt werden. Außerdem funktioniert der Vorgang selbst dann, wenn die Vordersitze vollständig nach hinten geschoben sind. Die Bedienung erfolgt über einen Hebel, der im oberen Bereich der Rückenlehnen angebracht ist und sowohl vom Innenraum wie vom Gepäckabteil aus leicht erreichbar ist. Mit dem neuen Mechanismus geht das Umklappen der hinteren Sitze um **65%** schneller vonstatten als im nun abgelösten Modell.

*Toyota Easy Flat™ Sitzsystem*

# Raffiniert und kultiviert

- **Hightech-Ausrüstung**
- **30 % mehr Ablagemöglichkeiten als beim Vorgänger**
- **Optimierte Sicherheitsausstattung**

Der neue Yaris wartet mit umfangreicher Spitzentechnologie auf, die sonst nur in Fahrzeugen höherer Klassen zum Einsatz kommen. Kunden dürfen sich daher auf echte Innovationen freuen.

Das Smart Entry & Start System, das in Deutschland Bestandteil der Executive Ausstattung ist, verzichtet auf einen Kartenschlitz in der Armaturentafel. Bei entladener Smart Key Batterie muss der Schlüssel lediglich in die Nähe des Startknopfes gehalten werden, um den Motor durch Druck auf den Knopf zu starten.

*Smart Key*

*Smart Start*

Der neue Yaris ist das erste Toyota Modell mit komplett **neuer Audio-Einheit**, deren CD-Player **MP3-Dateien** (in Deutschland ab der Ausstattungsvariante Sol) abspielen kann. Zur weiteren Ausstattung zählen ein digitaler Audio-Tuner, eine Mehrweg-AM/FM-Rauschunterdrückung und ein digitaler DSP-Vierkanal-Verstärker mit 40 W Ausgangsleistung. Der DSP-Verstärker arbeitet mit dem Live Acoustic System (Live-ACS). Dabei werden Bässe betont, ohne den Mittelton-Bereich zu verzerren. Das Audio-System wird je nach Ausstattungsvariante mit 4 oder 6 Lautsprechern angeboten.

Die neue Audio-Einheit ist zudem für das Toyota Turn-by-Turn Navigationssystem vorbereitet.

Wie sein Vorgänger zeichnet sich auch der neue Yaris durch eine Vielzahl an Staufächern und Ablagen aus. Neu hinzugekommen sind ein Handschuhfach auf der Fahrerseite, eine Ablage in der Mittelkonsole, die kleinere Gegenstände wie Mobiltelefone aufnimmt, sowie ein weiteres Fach auf der Fahrerseite, in das Dokumente und Papiere abgelegt werden können. Insgesamt bietet der neue Yaris **30 %** mehr Stauraum als das abgelöste Modell.

Zu den Sicherheitseinrichtungen des neuen Yaris zählen ABS, die elektronische Bremskraftverteilung EBD und der **Brems-Assistent** BA, die in allen Modellen serienmäßig an Bord sind. Hinzu kommen in einigen Ländern die Fahrzeugstabilitätskontrolle VSC und die Antriebsschlupfregelung TRC. Zudem haben die Ingenieure dem Yaris größere Bremsscheiben spendiert, die zu den leistungsfähigsten im Segment gehören. Vorn kommen 258 mm große, innenbelüftete Scheiben zum Einsatz, während hinten je nach Ausstattungsvariante 278 mm große Scheiben arbeiten (für in Europa gefertigte Fahrzeuge). Das Bremspedal lässt sich jetzt noch feinfühliger dosieren.

Der erste Yaris war nach seinem Erscheinen das sicherste Fahrzeug seiner Klasse und nimmt auch heute noch einen Spitzenplatz in der Euro NCAP Bewertung ein. Mit dem neuen Modell will Toyota das erzielte Ergebnis noch einmal übertreffen. Ausgerüstet mit einem kompletten Sicherheitspaket peilt der neue Yaris daher fünf Sterne im aktuellen Euro NCAP Test und drei Sterne in der Disziplin Fußgängerschutz an.

Vier Airbags (Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie zwei Seiten-Airbags) zählen zur Standardausrüstung jedes Modells. Kopf-Airbags und ein **Knie-Airbag** auf der Fahrerseite – letzterer erstmals im Segment – sind ebenfalls erhältlich und in manchen Ländern wie zum Beispiel in Deutschland sogar serienmäßig. Bestandteil der Serienausstattung sind für die vorderen Sitze ferner Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie ein akustisches Gurtwarnsystem, dessen Lautstärke sich regulieren lässt.

*Airbags*

Die Struktur der neuen Yaris Karosserie basiert auf der von Toyota entwickelten, verformungssteifen MICS Sicherheitsfahrgastzelle **(Minimal Intrusion Cabin System)** und leitet die bei einem Frontal- oder Seitenaufprall auftretende Energie um die Fahrgastzelle herum in andere Karosseriebereiche ab. Auf diese Weise werden die einwirkenden Kräfte von den Insassen weitgehend ferngehalten. Beispielsweise kommen an der B-Säule hochfeste Spezialbleche zum Einsatz, welche die Passagiere bei einem Seitenaufprall noch besser schützen.

*Verteilung und Ableitung der Aufprallenergie bei MICS*

Darüber hinaus ist der neue Yaris das erste Toyota Modell, dessen Sitze mit der zweiten Generation des Schleudertrauma-Schutzsystems **WIL** (**Whiplash Injury Lessening**) ausgerüstet sind. Im Vergleich zur ersten Generation (vom ADAC als bestes System im Segment bewertet) präsentieren sich die Struktur der Rückenlehnen und die Gestaltung der Kopfstützen wesentlich optimiert. Bei einem Heckaufprall können Kopf- und Nackenbewegung daher noch schneller abgefangen werden.

*Sitz mit WIL-System*

Zu den weiteren Sicherheitseinrichtungen im neuen Yaris zählen die **energieabsorbierende Lenksäule** und die **einziehbare Pedalerie**. Bei einem Frontalaufprall verhindern die Systeme das Eindringen von Lenkrad und Pedalen in den Innenraum und reduzieren so das Verletzungsrisiko für den Fahrer. Der **Beifahrer-Airbag** ist darüber hinaus **abschaltbar**.

Der neue Yaris musste als erstes Toyota Modell die **strengere interne Norm für Crashtests** erfüllen. Bislang erfolgten die internen Toyota Tests mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h auf ein stehendes Hindernis. Die Praxis zeigt aber, dass die Mehrzahl der Kollisionen im öffentlichen Straßenverkehr zwischen zwei Fahrzeugen erfolgt. Daher erfolgen die neuen Tests mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 55 km/h auf ein kollidierendes Fahrzeug. Diese Methode liefert realistischere Ergebnisse.

*Frontalaufprall mit 110 km/h (Relativgeschwindigkeit)*

*Heckaufprall mit 55 km/h*

*Seitenaufprall mit 55 km/h*

TOYOTA

Beim Frontalaufprall, bei dem das Kollisionsfahrzeug 2.000 kg wiegt, gilt die Aufprallgeschwindigkeit von 55 km/h sogar für beide Fahrzeuge. Dieser Test sowie der Heckaufprall erfolgt mit einer Überdeckung von 50 %, der Seitenaufprall erfolgt zentral.

# Ein Auto für jeden Geschmack

- **Kraftvolle und zugleich effiziente Motoren**
- **M-MT-Getriebe auf Wunsch für jedes Modell (nicht in allen Ländern)**
- **Vier Ausstattungsvarianten (nicht in allen Ländern)**

Um möglichst vielen Kundenbedürfnissen gerecht zu werden, steht der neue Yaris von Beginn an in einer Vielzahl von Varianten zur Verfügung. Dabei präsentieren sich alle Modelle in Sachen Leistung und Umweltverträglichkeit auf Topniveau.

Der erfolgreiche und hoch gelobte **1,3-Liter VVT-i Vierzylinder** ist aus dem Vorgänger-Modell bekannt und leistet im neuen Yaris 64 kW (87 PS) bei 6.000 U/min. Sein maximales Drehmoment von 122 Nm liegt bei 4.200 U/min an. Ebenso bewährt ist die jüngste Generation des hocheffizienten und sparsamen **1,4-Liter D-4D** Dieselmotors, der bei 3.600 U/min 66 kW (90 PS) mobilisiert und zwischen 1.800 und 3.600 U/min ein Drehmoment-Maximum von 190 Nm freisetzt. Für den Spurt von 0 auf 100 km/h benötigt der neue Yaris 1.4 D-4D lediglich **10,7** Sekunden (vorläufiger Wert). Damit setzt er sich im Segment der dieselgetriebenen Fahrzeuge mit 1,3 bis 1,5 Liter Hubraum eindeutig an die Spitze.

Als neues Mitglied der Yaris Motorenfamilie empfiehlt sich der fortschrittliche **1,0-Liter VVT-i Dreizylinder** mit 51 kW (69 PS), der seine Premiere unlängst im Toyota AYGO feierte. Dank seiner flüssigen Kraftentfaltung, der geringen Verbrauchswerte und seines agilen Charakters wurde der kleine Benziner bereits mit viel Lob bedacht. Mit einem Gewicht von gerade einmal **67 kg** ist er das leichteste Pkw-Triebwerk am Markt und damit die ideale Einstiegsmotorisierung für den neuen Yaris.

| | **1.0 VVT-i** | **1.3 VVT-i** | **1.4 D-4D** |
|---|---|---|---|
| Max. Leistung (kW/PS bei U/min) | 51/69 bei 6000 | 64/87 bei 6000 | 66/90 bei 3600 |
| Max. Drehmoment (kW/PS bei U/min) | 93 bei 3600 | 121 bei 4200 | 190 bei 1800-3000 |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 155 | 170 | 175 |
| Beschleunigung 0-100 km/h (Sek) | 15,7 | 11,5 | 10,7 |
| Beschleunigung 0-400 m (Sek) | 19,6 | 18,2 | 17,8 |
| Gesamtverbrauch (l/100 km) | 5.4 (M-MT: 5.3) | 6.0 (M-MT: 5.8) | 4.5 |
| $CO_2$-Emission (g/km) | 127 (M-MT: 125) | 141 (M-MT: 136) | 119 |

Hinweis: Vorläufige Daten für Modelle mit Schaltgetriebe

Alle Motorvarianten werden serienmäßig mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgeliefert. Erstmals lassen sich sämtliche Triebwerke, also auch der 1.4 D-4D Dieselmotor, auf Wunsch mit dem **Toyota Multi-Mode-Getriebe** (M-MT) kombinieren, das sowohl manuelles Schalten wie auch den automatischen Wechsel der Fahrstufen erlaubt (nicht in allen Ländern).

Auch in Sachen Ausstattung hat der Kunde die Qual der Wahl. Der Yaris wird in verschiedenen Ausstattungsstufen angeboten, wobei schon in der Einstiegsversion eine umfangreiche Serienausstattung an Bord ist. Dazu zählen elektrisch verstellbare Außenspiegel, Audio-System mit CD-Player und vier Lautsprechern, Multi-Info-Display mit Bordcomputer und Außentemperaturanzeige.

Die höheren Ausstattungsstufen heißen je nach Land Yaris Luna, Yaris Sol sowie Yaris Executive und verfügen zusätzlich über ein verstellbares Lederlenkrad und ein Audio-System mit sechs Lautsprechern, das den Betrieb von MP3-Dateien ermöglicht. In der Top-Ausstattung Yaris Sol rollt der neue Toyota auf 15 Zoll großen Leichtmetallrädern, außerdem verfügt er über eine Klima-Automatik, und auf Wunsch kann er mit dem Smart Entry & Start System geordert werden.

ENGINE
START
STOP

# Vorläufige Technische Daten

| Motor | 1,0-Liter VVT-i | 1,3-Liter VVT-i | 1,4-Liter D-4D |
|---|---|---|---|
| Motorkürzel | 1KR-FE | 2SZ-FE | 1ND-TV |
| Typ | 3-Zylinder-Reihenmotor | 4-Zylinder-Reihenmotor | 4-Zylinder-Reihenmotor |
| Kraftstoffart | Ottokraftstoff mit min. 95 Oktan | Ottokraftstoff mit min. 95 Oktan | Dieselkraftstoff mit 48 Cetane |
| Ventilsteuerung | DOHC 12 Ventile | DOHC 16 Ventile | OHC 8 Ventile |
| Hubraum ($cm^3$) | 998 | 1.296 | 1.364 |
| Bohrung x Hub (mm) | 71,0 x 84,0 | 72,0 x 79,6 | 73,0 x 81,5 |
| Verdichtungsverhältnis (:1) | 10,5 | 11,0 | 17,9 |
| Max. Leistung kW (PS) / U/min | 51 (69) bei 5.000 | 64 (87) bei 6.000 | 66 (90) bei 3.800 |
| Max. Drehmoment (Nm/ U/min) | 93 bei 3.600 | 121 bei 4.200 | 190 bei 1.800-3.000 |

## Kraftübertragung

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antrieb | Vorderradantrieb | | | | | |
| Kupplung | Einscheiben-Trockenkupplung | | | | | |
| Getriebeauslegung | 1,0-Liter VVT-i | | 1,3-Liter VVT-i | | 1,4-Liter D-4D | |
| Kraftübertragung | 5.Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5.Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5.Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe |
| Gangüber-setzungen 1. | 3,545 | | 3,545 | | 3,545 | |
| 2. | 1,913 | | 1,913 | | 1,904 | |
| 3. | 1,310 | | 1,310 | | 1,310 | |
| 4. | 1,027 | | 1,027 | | 0,969 | |
| 5. | 0,850 | | 0,850 | | 0,725 | |
| Rück-wärtsgang | 3,214 | | 3,214 | | 3,250 | |
| Endübersetzung | 4,411 | | 4,055 | | 3,526 | |

| Bremsen * | Standard | Optional |
|---|---|---|
| Vorn | Innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 258 mm) | |
| Hinten | Trommelbremsen (Ø 203 mm) | Scheibenbremsen (Ø 278 mm) |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | ABS mit EBD und BA (Brems-Assistent)<br>VSC serienmäßig bei Modellen mit Scheibenbremsen hinten | |

* Bei in Europa produzierten Fahrzeugen



TOYOTA

## Lenkung

| | |
|---|---|
| Lenkungsauslegung | Zahnstangenlenkung |
| Untersetzungsverhältnis (:1) | 14,2 |
| Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag | 3,0 (3,2 mit 165/70R14 Reifen) |
| Min. Wendekreis – am Reifen gemessen (m) | 9,4 (8,8 mit 165/70R14 Reifen) |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | Elektrische Servolenkung |

| **Reifen** | **1,0-Liter VVT-i, Basisversion *** | **Übrige Modelle** |
|---|---|---|
| Reifengröße | 165/70R14 | 185/60 R 15 |

* nur in ausgewählten Ländern

## Außenabmessungen

| | |
|---|---|
| Länge (mm) | 3.750 |
| Breite (mm) | 1.695 |
| Höhe (mm) | 1.530 |
| Radstand (mm) | 2.460 |
| Spur (mm) vorn | 1.470 (1.480 mit 165/70R14 Reifen) |
| Spur (mm) hinten | 1.460 (1,470 mit 165/70R14 Reifen) |
| Überhang (mm) vorn | 725 |
| Überhang (mm) hinten | 565 |

## Innenabmessungen

| | |
|---|---|
| Länge (mm) | 1.865 |
| Breite (mm) | 1.390 |
| Höhe (mm) | 1.270 |

## Gepäckraum

| | |
|---|---|
| Gepäckraumvolumen bei hochgeklappter Rücksitzbank ($m^3$) | 0,272-0,363 |
| Gepäckraumvolumen bei umgeklappter Rücksitzbank[1] ($m^3$) | 0,737 |
| Länge[2] (mm) | 1.325 |
| Max. Breite (mm) | 1.310 |
| Höhe[3] (mm) | 767 |

[1] Beladungshöhe bis Oberkante Vordersitze

[2] Mit umgeklappter Rücksitzbank

[3] Ohne Gepäckraumabdeckung

| Gewichte | 1,0-Liter VVT-i | 1,3-Liter VVT-i | 1,4-Liter D-4D |
|---|---|---|---|
| Leergewicht (kg) | 980-1.035 | 1.010-1.055 | 1.055-1.115 |
| Zulässiges Gesamtgewicht (kg) | 1.440 | 1.480 | 1.525 |

| Fahrleistungen | 1,0-Liter VVT-i | | 1,3-Liter VVT-i | | 1,4-Liter D-4D | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 155 | 155 | 170 | 170 | 175 | 175 |
| 0-100 km/h (Sek.) | 15,7 | 16,9 | 11,5 | 13,1 | 10,7 | 11,8 |
| 0-400 m (Sek.) | 19,6 | 20,5 | 18,2 | 18,5 | 17,8 | 18,2 |

| Kraftstoffverbrauch * | 1,0-Liter VVT-i | | 1,3-Liter VVT-i | | 1,4-Liter D-4D | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe |
| Gesamt (l/100km) | 5,4 | 5,3 | 6,0 | 5,8 | 4,5 | 4,5 |
| Tankinhalt (l) | 42 | 42 | 42 | | | |

| $CO_2$-Emissionen * | 1,0-Liter VVT-i | | 1,3-Liter VVT-i | | 1,4-Liter D-4D | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe | 5. Schalt-getriebe | 5. Multi-Mode-Schaltgetriebe |
| Gesamt (g/km) | 127 | 125 | 141 | 136 | 119 | 119 |

* Gemäß Direktive 1999/100/EC

Die in dieser Presseinformation angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten hängen von zahlreichen Faktoren ab und können daher in den verschiedenen Märkten variieren. Toyota Motor Marketing Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern.



TOYOTA

RAV4

# Toyota RAV4

## Die neue Generation des beliebten SUV steht in den Startlöchern

- **Neues kraftvolles und modernes Design**
- **Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Fahrfreude**
- **Optimiertes Fahrverhalten, hervorragendes Handling und noch mehr Sicherheit dank IADS und aktivem Allradantrieb ATC 4WD**
- **Mit Toyota D-CAT Dieseltechnologie**
- **Modularer Innenraum mit variablem Toyota Easy-Flat™-Sitzkonzept**
- **Toyota RAV4 D-4D D-CAT Executive als neues Topmodell**

Auf der IAA in Frankfurt feiert Toyota die Weltpremiere des neuen RAV4 – die jüngste Generation eines der bedeutsamsten Modelle, die der Konzern je hervorgebracht hat.

Mit der Präsentation des ersten RAV4 vor elf Jahren schuf Toyota den Inbegriff einer neuen Fahrzeuggattung: Das Kompakt-SUV war geboren. Mit seiner starken Synthese aus Geländetauglichkeit, hervorragenden Fahreigenschaften auf der Straße und markant-kraftvollem Erscheinungsbild legte der RAV4 die Messlatte für das neues Marktsegment gleich zu Anfang sehr hoch.

*„Ich habe mich gefragt, was solch einen SUV eigentlich ausmacht“,* verrät Kiyataka Ise, der Chef-Ingenieur des neuen Toyota RAV4. *„SUV wirken deshalb so attraktiv auf ihre Käufer, weil sie so ungewöhnlich sind, so völlig anders als normale Pkw. Der neue RAV4 musste an dieses Flair des Außergewöhnlichen anknüpfen. Mit seinen Vorläufern haben wir eine Menge Know-how erworben, und ich bin der festen Überzeugung, dass es uns gelungen ist, diese wertvolle Erfahrung zum Vorteil des Kunden in den neuen RAV4 einzubringen“.*

Der RAV4 der dritten Generation vermittelt nochmals deutlich mehr Fahrfreude und Fahrdynamik und bietet dazu ein Plus an wahrnehmbarer Qualität und faszinierender Technologie, mehr Platz im Innenraum sowie ein innovatives modulares Sitzkonzept. Das völlig neue Design ist kraftvoll, zeitgemäß und knüpft unübersehbar an die erfolgreichen Vorläufer-Modelle an.

Der neue Toyota RAV4 setzt zudem mit leistungsstarken Motoren sowie mit dem hochmodernen IADS (Integrated Active Drive System) und dem aktivem Allradantrieb ATC 4WD im SUV Segment neue Maßstäbe in Sachen Fahrverhalten.

Auch die wahrnehmbare Qualität des Interieurs und der Insassen-Komfort konnten nochmals deutlich gesteigert werden – die intelligente Raumaufteilung sorgt für mehr Geräumigkeit und

für gesteigerte Variabilität. Dank des Toyota Easy-Flat™-Sitzkonzepts lassen sich die im Verhältnis 60 : 40 geteilten Rücksitze mit nur einem Handgriff zu einer völlig ebenen Ladefläche zusammenklappen, ohne dass Sitzpolster oder Kopfstützen abgenommen werden müssen.

Während der RAV4 äußerlich also ein SUV bleibt, überschreitet er von der Funktion her die Grenzen zu anderen Fahrzeuggattungen: Er bietet das Ambiente eines hochwertigen Pkw, die Variabilität eines Kompakt-Van und die Geräumigkeit eines klassischen Kombi.

Der neue Toyota RAV4 ist ab Februar beziehungsweise März 2006 europaweit im Handel.

### Das meistverkaufte SUV Europas

In Europa 1994 vorgestellt, definierte der Toyota RAV4 (Recreational Active Vehicle with 4-wheel drive) die neue Klasse der Kompakt-SUV mit seiner Synthese aus modernem, kraftvollem Design, bemerkenswerter Geländetauglichkeit und hervorragenden Fahreigenschaften auf der Straße.

Der Toyota RAV4 avancierte umgehend zum Bestseller und ist bis heute das meistverkaufte Fahrzeug seiner Klasse in ganz Europa geblieben. Fast 600.000 RAV4 wurden seit der Markteinführung in Europa abgesetzt – und anders als bei manchem Mitbewerber entschieden sich in jedem Jahr mehr Kunden für einen RAV4 als im jeweiligen Vorjahreszeitraum. Der jüngste Verkaufsrekord stammt dementsprechend aus dem Jahr 2004 mit 109.059 verkauften Einheiten in Europa, was einem Marktanteil von 25,6 Prozent entspricht.

## Neues Design für die dritte Generation

- **Kraftvolles, zeitgemäßes Design**
- **Deutlich mehr Platz im Innenraum**
- **Modulares Toyota Easy-Flat™-Sitzkonzept mit einem Höchstmaß an Variabilität**
- **Neues Topmodell RAV4 D-4D D-CAT Executive**

### Karosseriedesign

Jede neue RAV4 Generation folgte bislang jenen wegweisenden Konstruktions- und Styling-Prinzipien, mit denen Toyota die Kompakt-SUV-Klasse definierte – die perfekte Synthese aus Variabilität, Design und Fahrdynamik.

Auch der jüngste RAV4 bildet hier keine Ausnahme mit einem markanten und zugleich zeitgemäßen, sportiven Styling. Bereits die keilförmige Linienführung im Bereich der Gürtellinie verspricht agiles Handling auf kurvigen Straßen, während die kraftvoll-flache Gesamtform, unterstrichen von dynamisch geschwungenen Kotflügeln, bereits im Stand höchste Stabilität bei kraftvoller Beschleunigung suggeriert.

Die elegante Schlichtheit des Designs resultiert dabei aus der insgesamt verringerten Zahl an

Styling-Elementen, während zugleich jedes einzelne der verbliebenen Elemente stärker betont wurde. Der trapezförmige Kühlergrill stellt unmissverständliche Marken-Bezüge zu den anderen Toyota SUV und Offroadern her und sorgt für eine klare Abgrenzung von der Pkw-Palette.

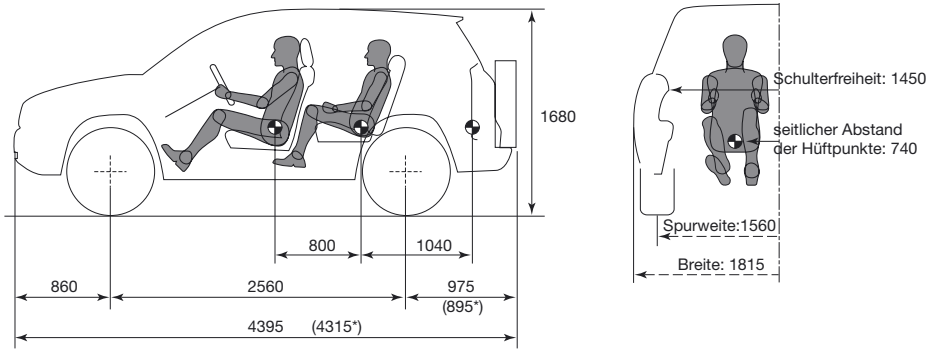
Das dynamische Design und die klaren Formen des neuen RAV4 entsprechen ganz der Toyota Design-Philosophie „Vibrant Clarity".

*„Bereits in den frühesten Stadien der Konzeption fertigten wir erste Design-Skizzen an. Wir verwendeten diese Zeichnungen, um die Reaktion von Kunden aus Ländern der ganzen Welt zu testen",* erläutert Kiyataka Ise. *„Anhand dieser Rückmeldungen entschieden wir uns für „kraftvoll und modern" als designerisches Leitmotiv. Vor dem Hintergrund dieses Themas entwarfen wir ein elegantes und zugleich markantes Design mit hoher Qualitäts-Anmutung, das bei allen Befragten auf ungeteilte Zustimmung traf."*

Der neue Toyota RAV4 ist 145 Millimeter länger als sein Vorgänger, hat einen um 70 Millimeter verlängerten Radstand und einen vergrößerten hinteren Überhang. Damit war die Voraussetzung für ein deutliches Komfort-Plus geschaffen – der Sitzabstand zwischen vorderen und hinteren Passagieren ist jetzt beispielsweise um 55 Millimeter größer.

Auch die Breite wuchs um 80 Millimeter, wodurch die Vordersitze zugunsten einer größeren Schulterfreiheit und damit einem zusätzlichen Plus an Komfort weiter auseinander gerückt werden konnten. In der Höhe liegt der RAV4 weiterhin unterhalb derjenigen zahlreicher Mitbewerber. Dies unterstreicht schon optisch seinen dynamischen Auftritt um ein gehobenen Pkws entsprechendes Fahrerlebnis. Trotz des größeren Radstandes ist es den Toyota Konstrukteuren gelungen, den Wendekreis auf 10,20 Meter zu reduzieren und so die Handlichkeit des Toyota RAV4 nochmals zu erhöhen.

***Abmessungen***




(*= ohne Reserverad am Heck)



TOYOTA

Die klare Linienführung und die hervorragende Aerodynamik des neuen RAV4 resultieren in einem eindrucksvollen Luftwiderstandsbeiwert (cW) von nur 0,31 – dem besten seiner Klasse. Die aerodynamisch günstige Form des Autos leistet einen wesentlichen Beitrag zu seinem geringen Kraftstoffverbrauch, seinem niedrigen Fahrgeräuschniveau bei hoher Geschwindigkeit und zu seiner beeindruckenden Geradeauslauf-Stabilität.

## Innenraumgestaltung

An keiner Stelle tritt die wahrnehmbare Qualität des neuen RAV4 deutlicher zu Tage als bei der erstklassigen Verarbeitung des Interieurs. Stufenlose Übergänge, minimale Spaltmaße und nahtlos ineinander übergehende Oberflächen tragen zur außergewöhnlich hochklassigen Anmutung bei.

*„Unser Ziel war es, einen typischen SUV-Innenraum zu gestalten, der jedoch zugleich eine exklusive Premium-Ausstrahlung besitzt“,* erläutert Kiyataka Ise. *„Um den kraftvollen Charakter eines kernigen SUV zu unterstreichen, platzierten wir eine senkrechte Säule in der Mitte der Armaturentafel und gaben letztere eine geschwungene Form und zwei Ebenen, um eine elegante Premium-Anmutung zu erzielen. Darüber hinaus verstärken neue Oberflächen und die exakte Passform aller Verkleidungen den Eindruck höchster Qualität“.*

Moderne Optitron Anzeigen sind ebenso serienmäßig wie eine Vielzahl funktionaler Details – von beleuchteten Getränkehaltern vorn bis hin zu einem zweiten, oben liegenden Handschuhfach als praktische Ablagemöglichkeit für Karten und andere Gegenstände.

Sowohl die gewachsenen Außen-Abmessungen als auch die optimierte Raumaufteilung tragen zum geräumigen, hochwertigen Fahrgastraum bei, mit dem die Passagiere des neuen RAV4 verwöhnt werden. Der um 150 auf 1.885 Millimeter verlängerte Innenraum ist der größte seiner Klasse, und dank des verlängerten hinteren Überhangs sowie der neu konstruierten Hinterachse konnte auch der Gepäckraum deutlich vergrößert werden. Der neue RAV4 bietet gegenüber seinem Vorgänger 25 Prozent mehr Stauraum und erzielt damit auch in diesem Kriterium Klassenbestwert.

Am deutlichsten wird die Funktionalität und Modularität des neuen RAV4 beim Blick auf das in diesem Marktsegment einzigartige Toyota Easy-Flat™-Sitzkonzept. Mit nur einem Handgriff an einem von der Hecktür aus bequem zu erreichenden Hebel lassen sich die Sitze zu einer ebenen Ladefläche zusammenklappen, ohne dass Sitzpolster oder Kopfstützen entfernt werden müssen.

Die im Verhältnis 60 : 40 geteilten Rücksitze bieten ein Höchstmaß an Variabilität und besitzen getrennt in der Neigung einstellbare Rückenlehnen. Sie sind überdies für noch mehr Insassenkomfort in Längsrichtung um 165 Millimeter verschiebbar.

## RAV4 D-4D D-CAT Executive

Der RAV4 D-4D D-CAT Executive ist als Topmodell der neuen RAV4 Baureihe klar gegen die Premium-Mitbewerber im Kompakt-SUV-Segment positioniert. Er ist mit dem leistungsstarken 2,2-Liter D-4D D-CAT Turbodiesel mit 130 kW (177 PS) ausgerüstet und rollt auf modernsten Run Flat-Reifen mit Notlaufeigenschaften. Der RAV4 D-4D D-CAT Executive zeichnet sich innen und außen durch zahlreiche exklusive Merkmale aus, zu denen getönte Scheinwerfer, ein spezieller Kühlergrill, eine verstärkte Tönung der hinteren Scheiben, Kotflügelverbreiterungen und exklusive 18-Zoll-Leichtmetallräder gehören. Die umfangreiche Premium-Ausstattung des RAV4 D-4D D-CAT Executive umfasst darüber hinaus serienmäßig elektrisch einstellbare und beheizbare Ledersitze, das Smart-Key-System mit Chipkarte, Regen- und Lichtsensoren sowie einen automatisch abblendenden Innenspiegel. Dadurch reduziert sich die Liste der erhältlichen Sonderausstattung auf ein modernes modernes Multivisions-, Audio-, DVD-Navigationssystem mit Bluetooth™-Technologie und Rückfahrkamera sowie ein elektrisch betätigtes Glas-Schiebe-/Hebedach.

# Hervorragende Fahrdynamik

- **Toyota D-CAT Dieseltechnologie**
- **Optimiertes Fahrverhalten, hervorragendes Handling und noch mehr Sicherheit dank IADS und aktivem Allradantrieb ATC 4WD**
- **Noch mehr Fahrstabilität und Federungskomfort dank neu konstruierter Radaufhängungen vorn und hinten**
- **Erweiterte Sicherheitsausstattung – unter anderem mit aufprallenergieabsorbierendem Chassis und dem ersten Fahrer-Knieairbag in seiner Klasse**

Der neue Toyota RAV4 verbindet herausragende Fahrleistungen mit dem Komfort, der Sicherheit und der Fahrkultur eines Premium-Pkw. Der Kunde hat die Wahl zwischen drei leistungsstarken und wirtschaftlichen Motoren, zu denen der leistungsstärkste Diesel der Kompakt-SUV-Klasse zählt.

Der neue Toyota RAV4 ist das jüngste Modell der Toyota Modellpalette, das mit dem neuen 2,2-Liter Dieselmotor erhältlich sein wird – wahlweise als D-4D mit 100 kW (136 PS) oder als D-4D D-CAT mit 130 kW (177 PS) und Toyota Speicherkatalysator-Technologie. Beide Motoren sind serienmäßig an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt.

In der Ausführung mit Toyota D-CAT Motor mit einem maximalen Drehmoment von 400 Nm erreicht der RAV4 eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h und beschleunigt aus dem Stand in 9,3 Sekunden auf 100 km/h – die besten Fahrleistungen seiner Klasse. Dennoch zählt der neue RAV4 auch in dieser leistungsstarken Motorisierung mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,2 Litern Dieselkraftstoff auf 100 Kilometern zu den wirtschaftlichsten Fahrzeugen des Kompakt-SUV-Segments.

Der D-4D mit 100 kW (136 PS) ist sogar noch wirtschaftlicher und bietet ebenfalls hervorragende Fahrleistungen: Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h, bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verstreichen nur 10,5 Sekunden. Der Kraftstoffverbrauch im EU-Drittelmix liegt bei sparsamen 6,7 Liter auf 100 Kilometer.

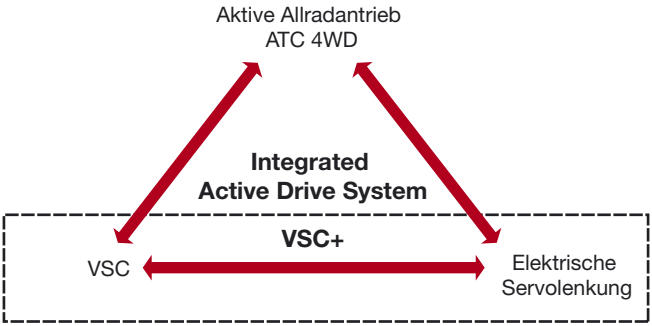
Beide Motoren unterschreiten die Euro-IV-Grenzwerte; der D-4D D-CAT ist darüber hinaus mit der einzigartigen Toyota Abgasreinigungs-Technologie ausgestattet, die zugleich Rußpartikel und $NO_X$ im Dieselabgas konvertiert. Dieser Motor ist damit der sauberste serienmäßige Diesel seiner Klasse.

Als Benziner geht der neue RAV4 mit der jüngsten Evolutionsstufe des 2,0-Liter VVT-i-Motors mit 152 PS (112 kW) an den Start, wahlweise mit manuellem Fünfgang-Getriebe oder Vierstufen-Automatik. Die Höchstgeschwindigkeit liegt hier bei 185 km/h (beziehungsweise 175 km/h mit Automatik), die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h erfolgt in 10,6 Sekunden (Automatik: 12,0 Sekunden). Der Kraftstoffverbrauch liegt im Durchschnitt bei 8,8 Liter auf 100 Kilometer (Automatik: 9,1 Liter auf 100 Kilometer).

Sowohl auf als auch abseits befestigter Straßen hat der Fahrer den neuen Toyota RAV4 dank Integrated Active Drive System jederzeit sicher im Griff.

Das Fahrdynamik-Management VSC+ wird in dieser Klasse weltweit erstmals angeboten. Bei den meisten anderen Fahrzeugen arbeiten aktive Sicherheits- und Stabilitätssysteme wie das Antiblockiersystem ABS, die Antriebsschlupfregelung TRC, das elektronische Stabilitätsprogramm VSC und die elektrische Servolenkung EPS unabhängig voneinander. Das Integrated Active Drive System hingegen koordiniert diese Funktionen über den Hochgeschwindigkeits-CAN-BUS und integriert zusätzlich die Funktionen des aktiven Allradantriebs ATC 4WD. Diese Integration aller Systeme gestattet eine Echtzeit-Regelung in Abhängigkeit von den Aktionen des Fahrers und den Reaktionen des Fahrzeugs, die im Endeffekt eine deutliche Optimierung der Fahrleistungen, der Straßenlage und des Bremsverhaltens bewirkt.

*Integrated Active Drive System*




Das Fahrdynamik-Management VSC+ nutzt die elektrische Servolenkung EPS, um das Stabilitätsprogramm VSC mit gezielt eingesteuertem Lenkmoment zu unterstützen. Es antizipiert ein Über- oder Untersteuern des Fahrzeugs und unterstützt den Fahrer, indem es die korrekte Lenkreaktion erleichtert, Lenkfehler jedoch erschwert.

Es erlaubt überdies das Bremsen und Beschleunigen auf unterschiedlich griffigen Oberflächen, indem es unerwünschte „Lenkeffekte“ durch zusätzlich eingesteuertes Lenkmoment automatisch entgegen wirkt.

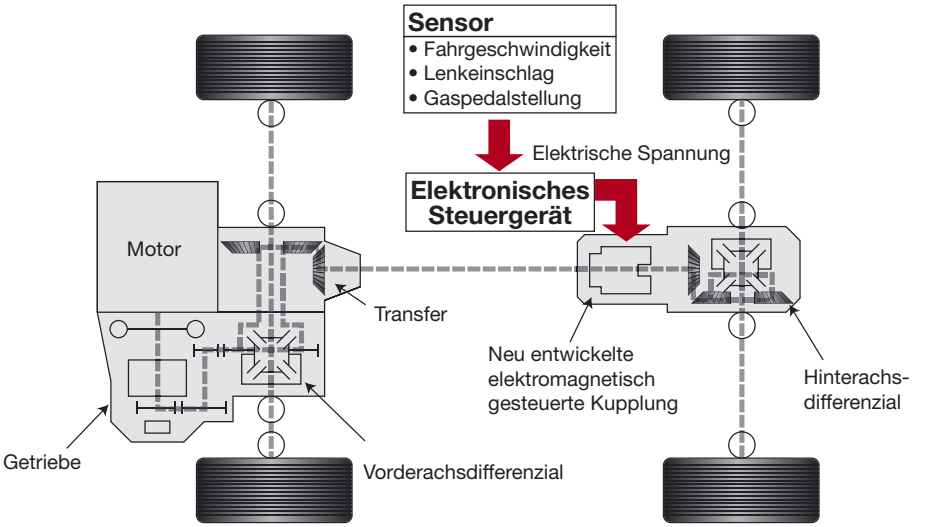
Darüber hinaus gestattet die Integration des aktiven Allradantriebs ATC 4WD die Einbeziehung des elektronischen Stabilitätsprogramms VSC in die Antriebskraftverteilung. Dadurch wird jedes Über- oder Untersteuern beim Beschleunigen auf glattem Untergrund minimiert und die Fahrstabilität sowie die Beschleunigungsleistung optimiert.

Der aktive Allradantrieb ATC 4WD überwacht und reguliert kontinuierlich die Antriebskraft-Verteilung auf Vorder- und Hinterachse. Das System ermöglicht einen Wechsel zwischen Front- und Allradantrieb und optimiert auf diese Weise nicht nur in jeder Situation die Fahrstabilität, sondern minimiert auch den Kraftstoffverbrauch. Es trägt so dazu bei, die Fahrdynamik im Hinblick auf Stabilität, Beschleunigung und Kurvenfahrt zu optimieren. Ein herkömmliches Verteilergetriebe mit Mitteldifferenzial entfällt folglich. Elektronische Sensoren liefern dem Steuergerät des aktiven Allradantriebs permanent die für die Steuerung notwendigen Daten über die Stellung der elektronischen Drosselklappe, das anliegende Motordrehmoment, die Motordrehzahl, den eingelegten Gang, die Fahrzeuggeschwindigkeit und den Lenkeinschlag.

Anhand dieser Daten wählt der aktive Allradantrieb ATC 4WD eine von drei Betriebsarten, in denen das Antriebsmoment zwischen Vorder- und Hinterachse wie folgt aufgeteilt wird:

- Die Betriebsart „Anfahrhilfe“ verteilt die Antriebskraft im Verhältnis 55 vorn : 45 hinten und sorgt damit für optimale Traktion und maximales Beschleunigungsvermögen.
- Die Betriebsart „Normalbetrieb“ gestattet es dem System, die Antriebskraft zwischen Vorderradantrieb (100 : 0) und Allradantrieb im Verhältnis 55 : 45 zu variieren und somit je nach Bedarf optimale Beschleunigung oder minimalen Kraftstoffverbrauch sicher zu stellen.
- Die Betriebsart „Kurvensteuerung“ erhöht die Kurvenstabilität, indem sie die Gierrate überwacht, der das Fahrzeug maximal ausgesetzt werden soll.

*Aktive Allradantrieb ATC 4WD*



Das Ergebnis sind deutlich gesteigerte Fahrleistungen und mehr Fahrstabilität unter allen Bedingungen, präziseres Handling in Kurven, beim Bremsen und beim Beschleunigen sowie ein reduzierter Kraftstoffverbrauch.

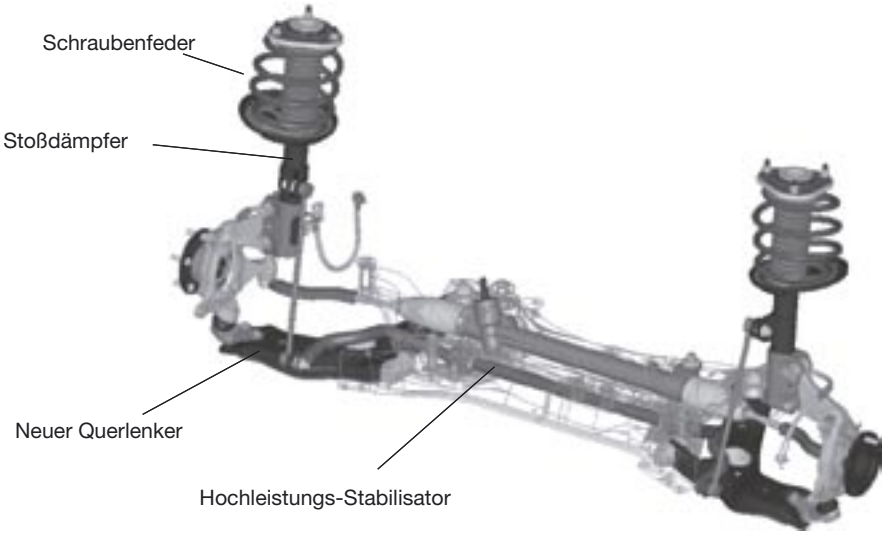
Darüber hinaus kann der Fahrer manuell über den 4WD LOCK-Schalter eine feste Antriebskraft-Verteilung von 55 : 45 einstellen.

Zu den weiteren serienmäßigen Regelanlagen zählen die elektronische Berganfahrkontrolle HAC (Hill Start Assist Control), die ein kontrolliertes Anfahren bergauf selbst auf rutschigem Untergrund ermöglicht, sowie in Verbindung mit dem Automatikgetriebe die elektronische Bergabfahrkontrolle DAC (Downhill Assist Control), die den Fahrer an Steilabfahrten dabei unterstützt, die Raddrehzahl – und damit die Geschwindigkeit – unter Kontrolle zu halten.

Die vorderen und hinteren Radaufhängungen des RAV4 wurden neu konstruiert und sorgen für noch mehr Stabilität und ein Plus an Fahrkomfort.

Die McPherson-Vorderachse wurde vom unteren Querlenker über die Schraubenfedern bis zu den Stoßdämpfern völlig neu konstruiert. Die unteren Kugelgelenke wurden weiter vorn platziert, um den Nachlauf zu vergrößern und so ein Untersteuern gegen die Seitenkräfte bei Kurvenfahrt zu erzielen. Das Rollzentrum wurde tiefer gelegt, um die Geradeauslaufstabilität zu optimieren.

*Vorderachse*






TOYOTA

An der Hinterachse kommt eine neue gezogene Doppelquerlenker-Konstruktion zum Einsatz, die bei Kurvenfahrt die Fahrstabilität durch Untersteuern gegen die Seitenkräfte optimiert. Außerdem konnte durch die diagonale Anordnung der Stoßdämpfer der Gepäckraum um 230 Millimeter verbreitert werden.

Zugunsten des Fahrkomforts auf unebener Fahrbahn sind beide Achsen jetzt weniger straff gedämpft.

Auf befestigten Straßen sorgt die Lenkung des neuen RAV4 mit ihrer in Länge und Neigung einstellbaren Lenksäule und der elektrischen Servounterstützung für ein noch exakteres Lenkverhalten. Trotz der gewachsenen Gesamtlänge des Wagens ist der Wendekreis auf nur noch 10,20 Meter geschrumpft.

Auch der passiven Sicherheit widmeten die Ingenieure bei der Konstruktion des neuen RAV4 besonderes Augenmerk. Toyota rechnet daher mit neuen Bestwerten beim Euro NCAP Crashtest. Das neu entwickelte Chassis ist darauf ausgelegt, im Fall einer Kollision Aufprallenergie zu absorbieren und die Deformation der Sicherheits-Fahrgastzelle auf ein Minimum zu begrenzen.

Der neue Toyota RAV4 wird über eine komplette Airbagausstattung verfügen: mit zweistufigen SRS-Fahrer- und Beifahrer-Airbags vorn, mit SRS-Seitenairbags, SRS-Kopfairbags über die gesamte Länge und erstmals in dieser Klasse mit einem Fahrer-Knieairbag.

*„Die Vorstellung des ersten „Recreational Active Vehicle with 4-wheel drive“ im Jahr 1994 hat einen der dynamischsten Trends ausgelöst, den die Automobilindustrie in den letzten Jahren erlebt hat“,* sagt Andrea Formica, Vice President Sales & Marketing bei Toyota Motor Marketing Europe. *„Diese Erfolgsgeschichte hat das Toyota Image in Europa stark geprägt. Unser neuer RAV4 wird mit seiner Synthese aus Hightech, Vielseitigkeit und Qualität die Maßstäbe, die sein Vorgänger vor einem Jahrzehnt gesetzt hat ebenso neu definieren wie die Erwartungen der Kunden.“*

# Vorläufige Technische Daten

| **Motor** | **2,0-Liter VVT-i** | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|
| Typ | 4-Zylinder-Reihenmotor | | |
| Kraftstoffart | Ottokraftstoff mit 95 Oktan | Ottokraftstoff mit 95 Oktan | Dieselkraftstoff mit 48 Cetane |
| Ventilsteuerung | DOHC 16 Ventile | DOHC 16 Ventile | DOHC 16 Ventile |
| Hubraum ($cm^3$) | 1.998 | 2.331 | 2.331 |
| Bohrung x Hub (mm) | 86,0 x 86,0 | 86,0 x 96,0 | 86,0 x 96,0 |
| Verdichtungsverhältnis (:1) | 9,8 | 16,8 | 15,8 |
| Einspritzdruck (bar) | - | 1.700 | 1.800 |
| Max. Leistung kW (PS) / U/min | 112 (152) | 100 (136) bei 3.600 | 130 (177) bei 3.600 |
| Max. Drehmoment (Nm/ U/min) | 195 | 310 bei 2.000-2.800 | 400 bei 2.000-2.600 |

## Kraftübertragung

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Antrieb | | Elektronisch gesteuerter Allradantrieb | | | |
| Kupplung | | Einscheiben-Trockenkupplung | | | |
| Motor | | 2,0-Liter VVT-i | | 2,2-Liter D-4D | 2,2-Liter D-4D D-CAT |
| Getriebe-auslegung | | 5. Schalt-getriebe | 4. Automatik-getriebe | 6. Schaltgetriebe | |
| Gangüber-setzungen | 1. | 3,833 | 3,938 | 3,818 | 3,818 |
| | 2. | 2,045 | 2,194 | 1,913 | 1,913 |
| | 3. | 1,333 | 1,411 | 1,218 | 1,218 |
| | 4. | 1,028 | 1,019 | 0,880 | 0,880 |
| | 5. | 0,820 | - | 0,809 | 0,809 |
| | 6. | - | - | 0,711 | 0,711 |
| | Rück-wärtsgang | 3,583 | 3,141 | 4,139 | 4,139 |
| Endübersetzung | | 4,562 | 3,291 | 4,312 (1.-4.)<br>3,631 (5.-6.) | 4,312 (1.-4.)<br>3,631 (5.-6.) |



TOYOTA

## Bremsen*

| | |
|---|---|
| Vorn | Innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 296 x 28 mm) |
| Hinten | Scheibenbremsen (Ø 281 x 12 mm) |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD und Brems-Assistent BA<br>Antriebsschlupfregelung TRC (Traction Control)<br>Fahrzeugstabilitätsprogramm VSC (Vehicle Stability Control)<br>Elektronische Berganfahrkontrolle HAC (Hill-start Assist Control)<br>Elektronische Bergabfahrkontrolle DAC (Downhill Assist Control)<br>bei Modellen mit Automatik-Getriebe |

| **Lenkung** | **2,0-Liter VVT-i** | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|
| Lenkungsauslegung | Zahnstangenlenkung | | Zahnstangenlenkung |
| Untersetzungsverhältnis (:1) | 14,4 | | 14,6 |
| Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag | 2,8 | | 2,7 |
| Min. Wendekreis – am Reifen gemessen (m) | 10,2 | | 10,8 |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | Elektronische Servolenkung (EPS) | | |

| **Reifen** | **2,2-Liter D-4D** | | **2,2-Liter D-4D D-CAT** | |
|---|---|---|---|---|
| Verfügbarkeit | Serie | Option | Serie | Option |
| Reifengröße | 215/70 R 16 | 225/65 R 17 | 235/55 R 18 (mit Notlauf-eigenschaften) | 225/65 R 17 |
| Räder | 16” x 6.5J | 17”x7J (Leichtmetallräder)<br>17”x7J (Leichtmetall) | 18”x7.5J (Leichtmetall)<br>(Radabdeckungen) | 17”x 6.5J (Stahlräder) |

## Außenabmessungen

| | |
|---|---|
| Länge (mm) | 4.395 (4.315*) |
| Breite (mm) | 1.815 |
| Höhe (mm) | 1.685 |
| Radstand (mm) | 2.560 |
| Spur (mm) vorn | 1.560 |
| Spur (mm) hinten | 1.560 |
| Überhang (mm) vorn | 860 |
| Überhang (mm) hinten | 975 (895*) |
| Luftwiderstandsbeiwert (CW) | 0,31 |

* Ohne außen montiertes Reserverad

## Innenabmessungen

| | |
|---|---|
| Länge (mm) | 1.805 |
| Breite (mm) | 1.495 |
| Höhe (mm) | 1.240 (1.165 mit Glas-/Schiebe-Hebedach) |

## Gepäckraum

| | |
|---|---|
| Gepäckraumvolumen (m3) | 450 + 63 (Unterbodenstaufach) |

| **Gewichte** | **2,0-Liter VVT-i** | | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 4. Automatikgetriebe | 6. Schaltgetriebe | |
| Leergewicht (kg) | 1.465 | 1.505 | 1.585 | 1.595 |
| Zulässiges Gesamtgewicht (kg) | 2.070 | 2.110 | 2.190 | 2.190 |
| Zulässige Anhängelast gebremst (kg) | 1.500 (opt: 2000) | 1.500 | 2.000 | 2.000 |
| Zulässige Anhängelast ungebremst (kg) | 750 | 750 | 750 | 750 |

| **Fahrleistungen** | **2,0-Liter VVT-i** | | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 4. Automatikgetriebe | 6. Schaltgetriebe | |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 185 | 175 | 180 | 200 |
| 0-100 km/h (Sek.) | 10,6 | 12,0 | 10,5 | 9,3 |

| **Kraftstoffverbrauch *** | **2,0-Liter VVT-i** | | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 4. Automatikgetriebe | 6. Schaltgetriebe | |
| Gesamt (l/100km) | 8,8 | 9,1 | 6,7 | 7,2 |
| Tankinhalt (l) | 60 | 60 | 60 | |

| **$CO_2$-Emissionen *** | **2,0-Liter VVT-i** | | **2,2-Liter D-4D** | **2,2-Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 4. Automatikgetriebe | 6. Schaltgetriebe | |
| Gesamt (g/km) | 209 | 218 | 177 | 190 |

* Gemäß Direktive 1999/100/EC

Die in dieser Presseinformation angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten hängen von zahlreichen Faktoren ab und können daher in den verschiedenen Märkten variieren. Toyota Motor Marketing Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern.



TOYOTA

# Toyota ENDO

## Ein zeitgemäßes Konzept für unsere Städte

- **Die neueste Entwicklung der europäischen Toyota Designschmiede ED²**
- **Ein drei Meter langes Fahrzeug mit viel Komfort für vier Passagiere und Gepäck**
- **Türen mit Zweigelenk-Scharnier-System für den bequemen Zugang auch auf engen Parkplätzen**
- **Innovatives Armaturen-Display mit einem umfassenden Informationsangebot und vielfältigen Einstellungen**
- **Zahlreiche Sitzeinstellmöglichkeiten für ein hohes Maß an Vielseitigkeit**

Bei der IAA in Frankfurt feiert der ENDO seine Premiere, die neueste Studie von Toyota zur Lösung der Probleme des innerstädtischen Verkehrs.

Nach dem CS&S (Frankfurt 2003) und dem Motor Triathlon Race Car (Genf 2004) ist der ENDO das dritte von Toyotas europäischer Designschmiede ED² entwickelte Konzeptfahrzeug. Alle drei stehen im Kontext der Design-Philosophie „Vibrant Clarity“, die als Grundlage des gesamten Toyota Stylings dient.

Die Entwicklung des ENDO setzt bei den Problemen der Ballungsräume an. Der städtische Verkehrsraum stellt Fahrzeugentwickler und Stadtplaner immer wieder vor schwierige Aufgaben: Einerseits schränken räumliche Enge, Emissionen und Verkehrsstaus die Lebensqualität ein, andererseits streben die Menschen auch in Ballungsgebieten nach individueller Mobilität.

Das Konzeptfahrzeug ENDO bietet einen Lösungsansatz zur Überwindung dieses Zwiespalts. Dank kompakter Abmessungen und niedrigen Gewichts nutzt er den Verkehrsraum auf optimale Weise und glänzt er mit niedrigen Emissionswerten. Vier Passagiere finden im ENDO komfortabel Platz, und trotzdem bietet das Konzeptfahrzeug noch zusätzlichen Stauraum.

Das Fahrzeug ist nur drei Meter lang, aber 1,52 Meter hoch und 1,69 Meter breit und verfügt damit über einen geräumigen Innenraum. Durch seine innovative Vielseitigkeit und Modularität kommen die Passagiere beim alltäglichen Gebrauch in den Genuss hoher Funktionalität.

Die Konstrukteure richteten sich bei ihrer Entwicklungsarbeit ganz nach der Design-Philosophie der Vibrant Clarity, die Toyota in die Lage versetzt, jetzt und in Zukunft neue Wege zu pfiffigen, intelligenten Lösungen abseits des Mainstream einzuschlagen, und dabei hilft, die neue globale Identität von Toyota zu definieren.

Die Hauptmerkmale von „Vibrant“ lassen sich mit den Begriffen Invigorating (bekräftigend, belebend, stärkend, erfrischend, pulsierend) und Engaging (gewinnend, verpflichtend, verbindlich, einnehmend) beschreiben, während „Clarity“ mit Worten wie klar, logisch und schlicht gefasst werden kann.

Die “Vibrant Clarity” findet ihren Ausdruck auf vier Ebenen (kurz PASS), wie sich am ENDO leicht nachvollziehen lässt:

in den Proportionen → P wie Proportion
im Aufbau → A wie Architecture
in den Flächen → S wie Surface
im besonderen Charakter → S wie Special touch

Die Proportionen des ENDO entsprechen seinem Einsatzzweck: so breit wie möglich; so kurz, wie es das städtische Umfeld verlangt; optimal auf vier Passagiere abgestimmte Größenverhältnisse.

Der Aufbau des ENDO ist schnörkellos und ausdrucksstark. Sein Erscheinungsbild manifestiert sich im Zusammenspiel der beiden Haupt-Baugruppen: dem Oberteil der Karosserie mit seinem ovalen Grundriss und dem aus Freiformen kombinierten Unterteil, das ein Gefühl von Sicherheit vermittelt.

Die klaren, straffen Flächen des ENDO erfahren eine Betonung durch die dynamisch geschwungene Schulterlinie, um die Hightech-Anmutung des Autos zu unterstreichen.

Der besondere Charakter des ENDO manifestiert sich in seiner Vielseitigkeit und seinen Hightech-Features. Dazu gehören so innovative Neuerungen wie das ausgeklügelte Zweigelenk-Scharnier-System der beiden Türen, das großzügigen Zugang zum Fahrzeug selbst in der engsten Parklücke gewährleistet. Die Heckklappe des ENDO öffnet ähnlich weit und platzsparend.

*Seitentür mit Zweigelenk-Scharnier und praktische Heckklappe*

Augenfälligstes Merkmal im Innenraum des ENDO ist das große Informations-Display, das sich über die gesamte Armaturentafel erstreckt. Seine immense Größe garantiert beispiellosen Bedienkomfort und erzeugt ein futuristisches Image. Der Bildschirm liefert nicht nur die Informationen der sonst üblichen Instrumente, sondern er dient auch der Kontrolle und Steuerung von Navigations- und Audiosystem sowie der Klimaanlage. Darüber hinaus funktioniert das Display als Rückspiegel, hält es benutzerdefinierte Anwendungen wie E-Mail und Internet bereit, und bietet es eine Vielzahl individueller Einstellungen.

*Großes Informations-Display*

Zu diesen individuellen Einstellungen gehört auch die Hintergrundfarbe des Bildschirms, die der Benutzer wählen kann. Das farbige Licht des Displays spiegelt sich in den weißen Türverkleidungen wider und erzeugt so ein ganz außergewöhnliches Innenraumambiente, das durch das große Glasdach zusätzlich verstärkt wird.

Die Breite des ENDO lässt großen Spielraum für erhöhte Funktionalität. Der Beifahrersitz lässt sich beispielsweise in vier Richtungen verstellen: nach vorn, nach hinten, nach links und nach rechts. Dadurch entsteht sowohl Ablageraum neben dem Sitz als auch ein großzügiger Zugang zu den Sitzplätzen im Fond.

*Funktionalität*

Die hinteren Sitze mit ihren in verschiedene Richtungen drehbaren Rückenlehnen bieten ein Höchstmaß an Funktionalität. Der Fahrgastraum lässt sich auf diese Weise kinderleicht an die jeweiligen Bedürfnisse anpassen, ob mit vier Sitzplätzen, mit drei Plätzen und einem Tisch oder mit zwei Sitzen und viel Raum für Gepäck.

Auf diese Weise kann der ENDO an die sich immer schneller wandelnden Bedürfnisse der urbanen Familie der Zukunft angepasst werden.

# Toyota i-unit

## Mehr Mobilität für alle

- **Ein neues Mobilitätskonzept für den Individualverkehr**
- **Europa-Premiere des für die Expo 2005 in Aichi, Japan, entwickelten Fahrzeugs**
- **Design inspiriert von einem Blatt**
- **Hochentwickelte IT-Technologie mit biometrischer Erkennung**

Die Besucher am Toyota Stand der IAA in Frankfurt erwartet ein hochinteressantes neues Mobilitätskonzept – die Toyota i-unit. Sie wurde bei der Expo 2005 in Aichi, Japan, am Toyota Pavillon ausgestellt sowie vorgeführt und ist nun zum ersten Mal in Europa zu sehen.

Die Anregung für die Gestaltung der i-unit stammt von einem Laubblatt als Ausdruck des natürlichen Lebens auf der Erde. Seine organische Form fügt sich harmonisch in die Landschaft ein und wird eins mit dem Passagier. Die i-unit bewegt sich wie ein lebender Organismus, und sie passt sich sowohl ihrer Umgebung als auch ihrem Passagier an.

Yoshiaki Kato, der Chefingenieur des Entwicklungsteams erläutert: *„Mobilität stärkt die Individualität eines jeden Einzelnen von uns und hat somit unmittelbaren Einfluss auf die Gesellschaft und auf die Welt. Mobilität beeinflusst das Selbstverständnis und damit auch die Ausrichtung der Gesellschaft. Eben dies möchte ich mit der i-unit zum Ausdruck bringen.“*

*„Menschen jeden Alters werden die i-unit interessant finden und sie benutzen wollen; und wenn sie damit fahren, dann werden sie den Eindruck gewinnen, sie sei etwas Lebendiges. In meiner Vorstellung ist die ideale Gesellschaft der Zukunft keine unorganische, die sich mit Maschinen umgibt, sondern eine, in der die Natur und das Leben miteinander im Einklang stehen und in der die Menschen natürlich leben.“*

Die i-unit ist nicht viel größer als ein Mensch. Sie realisiert platzsparende Mobilität, sie kann sowohl in Gebäuden als auch im Freien genutzt werden und passt ihre Länge den Gegebenheiten an. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit, die ihrerseits an die Umgebung angepasst wird, verändert die i-unit ihre Höhe.

Bei niedriger Geschwindigkeit rollt sie aufrecht und unterstützt die Interaktion des Menschen mit seiner Umwelt. Der Passagier befindet sich dann auf Augenhöhe mit den Menschen in seiner Umgebung und kann mit ihnen aus der offenen Kabine heraus kommunizieren.

Bei höherer Geschwindigkeit nimmt der Passagier eine liegende Position ein, und die i-unit verwandelt sich in einen futuristischen Sportwagen. Dank des niedrigen Schwerpunkts und der außergewöhnlich hohen Stabilität erlaubt die i-unit dann alle nur erdenklichen Richtungswechsel

– wie beim Laufen oder auf einem Skateboard. Man empfindet die i-unit tatsächlich wie eine Ergänzung des eigenen Körpers.

*Niedrige Geschwindigkeit* *Hohe Geschwindigkeit*

Auf öffentlichen Straßen ist automatisiertes Fahren in speziellen Spuren denkbar, in denen die i-units Kolonne fahren und mit der vorausliegenden Straße kommunizieren. Unfälle und Staus gehören der Vergangenheit an.

Mit einem tragbaren, persönlichen Terminal ruft der Nutzer seine i-unit zu sich, die ihn dank ihres integrierten persönlichen Erkennungssystems anhand der Handflächen und der Gesichtszüge identifiziert.

Zudem reagiert die i-unit auf die individuelle Stimmung ihres Nutzers und versorgt den Fahrer in Abhängigkeit von seiner Gemütslage, seiner physischen Verfassung und seiner persönlichen Vorlieben mit Musik und Informationen. Selbst die Fahrzeugfarbe kann geändert werden und mittels LED-Leuchten den persönlichen Vorstellungen angepasst werden.

Die Fortbewegung mit der i-unit gestaltet sich so intuitiv wie der Gebrauch der eigenen Hände und Füße. Der Fahrer dirigiert mittels eines Joysticks per Drive-by-Wire-Technologie – wird der Stick nach vorn gedrückt, geht's vorwärts; nach links gedrückt fährt auch die i-unit nach links. Die unabhängig voneinander gesteuerten Vorderräder bestimmen die Richtung, die Nabenmotoren in den Hinterrädern sorgen für den Vortrieb. Der Fahrer hat die volle Kontrolle, ob er schnell vorwärts kommen oder auf der Stelle wenden will.

Ein IT-Controller versorgt den Fahrer optisch, akustisch und seismisch mit den nötigen Informationen. Auf einem Display wird die aktuelle Position des Fahrzeugs in die tatsächliche Umgebung projiziert. Diese Funktionen sowie eine sprachgesteuerte Kommunikation ermöglichen eine benutzerfreundliche und realistische Interaktion.

Das intelligente Transportsystem ITS verhindert durch vorausschauende Fahrweise Unfälle. Es erfasst die Fahrzeugumgebung, die eigene Position im Vergleich zu anderen Fahrzeugen sowie den Straßenverlauf, um optimale Sicherheit und Bequemlichkeit zu gewährleisten.

Selbstverständlich ist der gesamte Lebenszyklus der i-unit von einem hohen Maß an Umweltfreundlichkeit geprägt. Bei der Herstellung der Karosserie findet beispielsweise die Naturfaser Kenaf Verwendung, spritzgegossene Teile wie die Armlehnen sind aus Polyactat gefertigt.

## Aichi Expo 2005

Die Aichi Expo 2005 in Japan hat vom 25. März bis zum 25. September 2005 ihre Tore geöffnet.

Im Rahmen der Ausstellung präsentiert Toyota die unterschiedlichsten Mobilitätskonzepte, um die Bedürfnisse einer zukünftigen Wohlstandsgesellschaft zu befriedigen und gleichzeitig die Umweltbelastung zu reduzieren. Die Präsentation und Vorführung futuristischer Fahrzeuge und Roboter am Toyota Pavillon verdeutlicht die Ziele von Toyota.

Zudem können Besucher der Aichi Expo 2005 die nächste Generation der Beförderungssysteme von Toyota erleben. Dazu zählen neben dem Intelligent Multi-mode Transit System IMTS auch Brennstoffzellen-Hybrid-Fahrzeuge, die Besucher über das Expo-Gelände transportieren.

TOYOTA
D-CAT

# Toyota D-4D

## Toyota präsentiert seine neue Diesel-Palette

- **Schlüsselfunktion beim weiteren Wachstum der Marke Toyota in Europa**
- **Einzigartige Kombination innovativer und umweltverträglicher Diesel-Technologien**
- **Dynamische Fahrleistungen bei höchster Wirtschaftlichkeit**
- **Toyota D-CAT jetzt für Avensis, Corolla Verso und den neuen RAV4**

Die diesjährige Frankfurter IAA steht für Toyota ganz im Zeichen der hauseigenen Diesel-Markenzeichen Toyota D-CAT und D 4D. Kraftvolle und wirtschaftliche Diesel-Motoren sind jetzt für die gesamte Toyota Modellpalette verfügbar, wobei die Präsentation der Modelle Corolla Verso und RAV4 mit 2,2 Liter D-4D D-CAT Motor sowie des Yaris 1.4 D-4D mit 90 PS im Mittelpunkt des Interesses stehen.

Den Diesel-Motoren kommt eine entscheidende Rolle beim weiteren Wachstum der Marke Toyota in Europa zu. Als erster japanischer Hersteller entwickelte Toyota moderne Dieselmotoren für die europäischen Märkte. Heute haben D-4D Motoren einen Anteil von 41 Prozent der in Europa verkauften Toyota Automobile.

Den europäischen Kunden stellte Toyota das D-4D Konzept (D für Direkteinspritzung, 4 für Viertakt, D für Diesel) erstmals 1999 im Toyota Avensis 2.0 D-4D vor. Mit dem 110-PS-Motor präsentierte Toyota seinerzeit ein Bündel technischer Innovationen, die bis heute die Eckpfeiler der D-4D Palette markieren und seither kontinuierlich weiterentwickelt und verfeinert wurden.

Allen Toyota D-4D und D-4D D-CAT Motoren liegen die gleichen anspruchsvollen Eckwerte zu Grunde: kraftvolle Fahrleistungen, höchste Wirtschaftlichkeit, geringe Emissionen und äußerste Laufruhe. Diese Ziele erreicht Toyota durch die konsequente Umsetzung modernster Diesel-Technologien:

- Die Hochdruck-Common-Rail-Einspritzung kommt in den modernsten Motoren derzeit in der dritten Generation zum Einsatz. Diese Technologie gewährleistet einen hohen Einspritzdruck und ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit.
- Die Diesel-Direkteinspritzung sorgt dank elektronischer Steuerung für äußerste Präzision und garantiert zugleich höchste Kraftstoff-Effizienz dank der direkten Verbrennung im Zylinderkopf statt in einer Vorkammer.
- Dank der Turbo-Aufladung mit serienmäßiger Ladeluftkühlung erreichen alle Toyota D-4D-Motoren einen herausragenden Wirkungsgrad. Die Aufladungs-Technologie wird zugleich kontinuierlich weiterentwickelt, um den steigenden Anforderungen zu genügen.
- Die Konstruktion mit oben liegenden Nockenwellen gestattet eine exakte Ventilsteuerung bei minimalem Wartungsaufwand und höchster Langlebigkeit.

Zur D-4D Modellpalette für Europa zählen die folgenden Modelle:

### Pkw

| Hubraum, Leistung | Modell |
|---|---|
| 1,4-Liter, 66 kW (90 PS) | Neuer Yaris, Corolla |
| 2,0-Liter, 85 kW (116 PS) | Corolla, Avensis, Avensis Verso, Previa |
| 2,2-Liter, 100 kW (136 PS) | Corolla Verso, neuer RAV4 |
| 2,2-Liter, 110 kW (150 PS) | Avensis |
| 3,0-Liter, 122 kW (166 PS) | Land Cruiser |
| 2,2-Liter, 130 kW (177 PS), mit Toyota D-CAT Technologie | Avensis, Corolla Verso, neuer RAV4 |
| 4,2-Liter, 150 kW (204 PS) | Land Cruiser 100 |

### Leichte Nutzfahrzeuge

| Hubraum, Leistung | Modell |
|---|---|
| 2,5-Liter, 65 kW (88 PS) | Hiace, Dyna |
| 2,5-Liter, 75 kW (102 PS) | Hilux (4x2), 200 Nm |
| 2,5-Liter, 75 kW (102 PS) | Hilux (4x4), Hiace 260 Nm |

# D-4D D-CAT: Das Flaggschiff der Toyota Dieselmotoren

- **D-4D mit Toyota D-CAT verfügbar für Avensis, Corolla Verso und in Kürze für den neuen RAV4**
- **Herausragende Fahrleistungen bei geringsten Emissionen**
- **Einzigartige Kombination innovativer Technologien**
- **Einzigartige Toyota D-CAT Abgasreinigung**

Die jüngste Entwicklung im Bereich D-4D bildet der D-4D Motor mit Toyota D-CAT.

Der erste Motor mit Toyota D-CAT ist für die Modelle Avensis und Corolla Verso sowie in Kürze für den neuen RAV4 erhältlich. Er vereint herausragende Fahrleistungen mit äußerst geringen Schadstoff-Emissionen: Der D-4D D-CAT ist im Hinblick auf die $NO_X$- und Rußpartikel-Emissionen der sauberste Dieselmotor seiner Klasse.

Dieses Triebwerk nutzt modernste Technologien bei der Motorenkonstruktion, der Einspritzregelung und der Abgasreinigung, um beste Fahrleistungen, geringen Kraftstoffverbrauch, niedriges Geräuschniveau und äußerst niedrige Emissionen in Einklang zu bringen. Zu den wichtigsten Merkmalen des 2,2 Liter D-4D Motors zählen neben dem vollständig aus Leichtmetall gefertigten Motorblocks ein niedriges Verdichtungsverhältnis, modernste Turbolader-Technologie, eine Hochdruck-Common-Rail-Kraftstoffeinspritzung mit piezoelektrischen Einspritzventilen und Toyotas einzigartiges Abgasreinigungssystem D-CAT.

Toyota D-CAT (Diesel Clean Advanced Technologie) bildet ein integriertes Technologiepaket mit dem Ziel, die Schadstoffemissionen weiter als bei jedem anderen modernen Dieselmotor zu reduzieren. Dank dieser Technologie, die für eine äußerst effiziente Reduzierung von Kohlenwasserstoffen (HC), Kohlenstoffmonoxid (CO), Stickoxiden ($NO_X$) und Rußpartikeln (PM) sorgt, unterschreitet der 2,2 Liter D-4D Motor bereits heute die strengen EURO-IV-Emissionsgrenzwerte.

Das Herzstück von Toyota D-CAT bildet der DPNR-Speicherkatalysator (Diesel Particulate $NO_X$ Reduction), eine weitere von Toyota entwickelte Schlüsseltechnologie. Das System reduziert als derzeit einziges System auf dem Markt zugleich die Schadstoffe PM und $NO_X$. Dank der parallelen und kontinuierlichen Reduktion von PM und $NO_X$ durch den DPNR-Speicherkatalysator wird der Dieselantrieb zu einer deutlich saubereren Antriebsquelle.

Größte Bedeutung kommt dabei dem Umstand zu, dass DPNR wartungsfrei ist und keine seiner Komponenten planmäßig ausgetauscht werden müssen.

Dank Toyota D-CAT glänzt der D-4D Motor mit den geringsten kombinierten $NO_X$-und PM-Emissionen aller Dieselmotoren seines Segments. Darüber hinaus erreicht das Triebwerk auch Spitzenwerte in puncto Leistung (177 PS) und Drehmoment (400 Nm zwischen 2.000 und 2.600/min), es glänzt mit äußerster Laufruhe und höchster Fahrkultur, und es verbraucht weniger Kraftstoff als Motoren mit vergleichbarer Leistung.

# Der Corolla Verso mit zwei neuen Motoren: 2.2 D-4D und 2.2 D-4D D-CAT

- **Mehr Fahrfreude mit den 2,2 Liter D-4D Motoren**
- **Leistungsstärkste Dieselmotoren des Segments**
- **Ein Höchstmaß an Laufruhe und Fahrkultur**
- **Wirtschaftliches SechsgangSchaltgetriebe**

Toyota erweitert die Corolla Verso Palette im Oktober mit dem anerkannt herausragenden 2,2-Liter-D-4D Dieselmotor in den Versionen D-4D und D-4D D-CAT. Dank der neuen Motorisierung bietet der Corolla Verso, der bereits bei seinem Verkaufsstart im April 2004 zahlreiche überkommene Denkweisen in der CompactVan-Klasse in Frage gestellt hat, jetzt noch dynamischere Fahrleistungen und ein Plus an Fahrfreude.

# Neuer D-4D mit Toyota D-CAT

- **130 kW (177 PS), 400 Nm**
- **Toyota D-CAT**
- **Direkteinspritzung mit piezoelektrischen Einspritzventilen**

Der neue D-4D mit Toyota D-CAT gestattet es dem Corolla Verso, sein volles Potenzial auszuspielen. Dank überlegener Fahreigenschaften, eines flexiblen Innenraums und einem geschmeidigen Drehmoment-Verlauf bietet der Corolla Verso mit dieser Motorisierung ein außergewöhnliches Fahrerlebnis.

Der neue Motor ist der leistungsstärkste Diesel im CompactVan-Segment und der erste echte Hochleistungs-Diesel in einem Automobil dieser Klasse. Der Corolla Verso beschleunigt damit in nur 9,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Der Kraftstoffverbrauch beträgt dabei im Mittel lediglich 6,6 Liter auf 100 Kilometer.

Toyota D-CAT bildet jedoch nicht das einzige faszinierende Technologie-Merkmal dieses beeindruckenden Antriebs. Erstmals kommen in diesem Marktsegment piezoelektrische Einspritzventile zum Einsatz, die eine schnellere und noch exaktere Kraftstoffdosierung im Verbrennungstakt gewährleisten. Bei einem Einspritzdruck von bis zu 1.800 bar liefert das piezoelektrische Toyota Common-Rail-System bis zu fünf Einspritzungen pro Zyklus für gesteigerte Effizienz und für einen sanfteren Druckaufbau beim Verbrennungsvorgang.

Der D-4D weist mit 15,8 das niedrigste Verdichtungsverhältnis seiner Klasse auf. Dank dieser geringen Verdichtung benötigt der Motor weniger Energie beim Verdichtungsvorgang, was sich in einer geringeren Verbrennungsgeräuschentwicklung, einem gesteigerten Wirkungsgrad, höherer Leistung und einem geringeren Kraftstoffverbrauch niederschlägt.

Der neue D-4D Diesel des Corolla Verso ist ferner mit den neuesten von Toyota entwickelten Keramik-Glühkerzen ausgestattet. Nur wenige Werkstoffe zeichnen sich durch eine größere Hitzebeständigkeit aus als Keramik.

Die verwendete Keramik-Glühkerze weist eine deutlich höhere Wärmeleitfähigkeit auf als Metall. Aus diesem Grund erreicht die Keramik-Glühkerze ihre optimale Betriebstemperatur deutlich schneller als Metall-Glühkerzen. Dies führt zu schonenden Kaltstarts auch bei äußerst geringen Außentemperaturen. Darüber hinaus haben Keramik-Glühkerzen auch eine deutlich höhere Lebensdauer als herkömmliche Metall-Glühkerzen.

# 2,2 Liter D-4D 136 PS

- **136 PS Leistung**
- **Von 0 auf 100 km/h in 9,4 Sekunden**
- **Nur 6,3 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer im Gesamtzyklus**

Der neue D-4D Motor wird erwartungsgemäß den Löwenanteil beim Diesel-Absatz des neuen Corolla Verso bestreiten. Er löst den bisherigen 2,0 Liter D-4D mit 116 PS ab. Diese Motorisierung wird in allen Ausstattungsvarianten des Corolla Verso erhältlich sein und bietet den Kunden mehr Leistung, eine kraftvollere Leistungsentfaltung und eine beachtenswerte Kombination von Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit.

Obgleich nicht ganz so temperamentvoll wie mit dem D-4D D-CAT, zeichnet sich der Corolla Verso auch mit diesem Motor durch ein sportlich-dynamisches Fahrerlebnis aus. Er beschleunigt in 9,4 Sekunden von 0 auf 100 km/und erreicht zügig seine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h. Von größter Bedeutung für die Käufer dürfte jedoch sein kraftvolles Drehmoment von 310 Nm sein, das der Motor bereits ab 2.000/min frei setzt und das dem Corolla Verso zu außergewöhnlichem Durchzug verhilft und dadurch Überholmanöver sicherer gestaltet.

Diese hervorragenden Fahrleistungen gehen jedoch keineswegs mit einem gesteigerten Kraftstoffkonsum einher: Der D-4D verbraucht im Durchschnitt nur 6,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer und weist einen entsprechend geringen $CO_2$–Ausstoß von nur 167 g/km auf.

# Modernes Sechsgang-Schaltgetriebe

- **Optimierte Schaltvorgänge**
- **Moderne Drei-Achsen-Konfiguration**
- **Kompakte Konstruktion**

Beide Varianten des neuen 2,2 Liter D-4D Dieselmotors für den Corolla Verso sind serienmäßig an ein manuelles Toyota Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, das sanfte, präzise und schnelle Schaltvorgänge erlaubt. Die sechs Gangübersetzungen wurden sorgfältig auf die bestmögliche Umsetzung der Mehrleistung bei einem äußerst geringen Kraftstoffverbrauch optimiert.

Eine Mehrfach-Konus-Synchronisation für die ersten vier Gänge reduziert bei diesem Getriebe die benötigte Schaltkraft und trägt entscheidend zum geschmeidigen und exakten Eindruck beim Schalten bei. Lagerbuchsen an Schaltwelle und Gabelwelle minimieren Reibungsverluste, eine Schaltkulisse mit präziser Führung des Schalthebels sorgt für minimales Spiel am Schalthebel. Ein neu gestalteter Massendämpfer trägt ebenfalls zu sanften Gangwechseln bei.

Durch die Drei-Wellen-Konstruktion baut das Getriebe um 17 Prozent kürzer als vergleichbare herkömmliche Schaltboxen mit zwei Wellen. Mit einer Länge von nur 384 Millimeter baut es

kompakter als alle anderen Sechsganggetriebe, selbst wenn diese nicht auf die Übertragung solch großer Drehmomente ausgelegt sind.

## Geringeres Innenraum-Geräuschniveau

- **Stärker isolierte Motorhaube**
- **Spezielle Werkstoffe für untere Motorkapselung**
- **Optimierte Schalldämmung in Unterboden und Mitteltunnel**

Zusammen mit dem 2,2 Liter D-4D-Motor erhielt der Corolla Verso ein optimiertes Geräusch- und Vibrations-Dämmpaket. Im Ergebnis übertrifft die Fahrkultur des neuen Automobils sämtliche Mitbewerber in der CompactVan-Klasse deutlich.

Zu den optimierten Merkmalen zählen eine stärkere Schalldämmung der Motorhaube sowie zusätzliche geräuschdämpfende Komponenten im Motorraum. Die untere Motorabdeckung und der Innenkotflügel bestehen aus einem speziellen Absorptions-Werkstoff. Zugleich wurde die Materialstärke der Dämmstoffe im Unterboden sowie im Mitteltunnel der Bodenplatte erhöht.

## Dynamisch und variabel

- **Einzigartig in diesem Segment: Toyota Easy7-Sitzkonzept™**
- **Fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest**
- **Neue Ausstattungsvariante Luna und exklusives Ausstattungspaket Premium Active Pack**

Mit dem Corolla Verso stellte Toyota von Anfang an überkommene Ansichten über Automobile im CompactVan-Segment in Frage. Das Vorurteil, dass Funktionalität automatisch mit einem eintönigen, kastenförmigen Design einher geht, gehört mit dem jüngsten Corolla Verso endgültig zur Geschichte.

Der neue Corolla Verso bietet dank zahlreicher äußerst innovativer Design-Lösungen auf einer kompakten Plattform bis zu sieben Insassen komfortablen Sitzplatz. Dank des Toyota Easy7-Sitzkonzepts™ können beim Corolla Verso als einzigem Siebensitzer in der CompactVan-Klasse alle fünf Rücksitze zu einer ebenen Ladefläche umgelegt werden. Zudem ist das Toyota Easy7-Sitzkonzept™ einfacher zu handhaben als jedes andere System dieser Klasse.

Der Toyota Corolla Verso zählt darüber hinaus auch in puncto Sicherheit zur absoluten Spitzengruppe seiner Klasse. Das Automobil ist mit der verformungssteifen MICS Fahrgastzelle (Minimal Intrusion Cabin System) ausgestattet, einer Aufprallenergie absorbierenden Struktur, die im Fall einer Kollision ein Höchstmaß an Insassenschutz bietet. Mit der Bestwertung von fünf Sternen im Euro NCAP Crashtest sowie vier Sternen in der zusätzlichen Kindersicherheits-Wertung wird der Corolla Verso der Reputation der Marke Toyota voll und ganz gerecht. Premieren in dieser

Klasse sind auch der Fahrer-Knieairbag und die innovativen Frontkamera mit Seitenblickfunktion, die für den Fahrer des Corolla Verso praktisch „um die Ecke schaut“.

Zeitgleich mit der Präsentation der neuen Motorisierungen stellt Toyota die neue mittlere Ausstattungsvariante Luna vor. Der D-4D D-CAT erhält zudem serienmäßig ein neues Premium Active Pack, zu dem unter anderem Leichtmetallräder im 17-Zoll-Format und verstärkt getönte hintere Scheiben gehören.

Dank der attraktiven neuen Motoren rechnet Toyota mit einem Absatz von bis zu 95.000 Einheiten in Europa in diesem Jahr und einer Steigerung des Marktanteils in dieser Klasse von 4,6 auf 6,2 Prozent.

# Technische Daten

| **Motor** | **2,2 Liter D-4D** | **2,2 Liter D-4D D-CAT** |
|---|---|---|
| Bauart | Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Schaufelrad-Geometrie und Ladeluftkühler | |
| Zylinderkopf-Werkstoff | Leichtmetall | |
| Motorblock-Werkstoff | Leichtmetall | |
| Kraftstoff | Diesel (min. 48 Cetan) | |
| Einspritzung | Common-Rail-Direkteinspritzung mit Pilot-Einspritzung | |
| Abgasreinigungssystem | Oxidationskatalysator | Toyota D-CAT und Oxidationskatalysator |
| Ventilsteuerung | DOHC, 16 Ventile | |
| Hubraum ($cm^3$) | 2.231 | |
| Bohrung x Hub (mm) | 86,0 x 96,0 | |
| Verdichtungsverhältnis | 16,8 | 15,8 |
| Einspritzdruck (Bar) | 1.700 | 1.800 |
| Max. Leistung (kW) PS bei /min | (100) 136 bei 3.600 | (130) 177 bei 3.600 |
| Max. Drehmoment (Nm bei /min) | 310 bei 2.000-2.800 | 400 bei 2.000-2.600 |

**Kraftübertragung**

| Antrieb | | Vorderrad-Antrieb | |
|---|---|---|---|
| Getriebe | | manuelles Sechsgang-Getriebe | |
| Übersetzungen | 1. | 3,538 | 3,538 |
| | 2. | 1,913 | 1,913 |
| | 3. | 1,219 | 1,219 |
| | 4. | 0,881 | 0,881 |
| | 5. | 0,810 | 0,810 |
| | 6. | 0,674 | 0,638 |
| | Rückwärtsgang | 3,831 | 3,831 |
| Endübersetzung | 1. – 4. | 4,059 | 4,059 |
| | 5., 6., Rückwärtsgang | 3,450 | 3,450 |

**Fahrleistungen**

| | | |
|---|---|---|
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 195 | 205 |
| Beschleunigung von 0 auf 100km/h (s) | 9,4 | 8,8 |

**Verbrauch (l/100km)**

| | | |
|---|---|---|
| Durchschnitt | 6,3 | 6,6 |
| Außerstädtisch | 5,3 | 5,7 |
| Innerstädtisch | 8,0 | 8,3 |

* Gemäß EU-Richtlinie 1999/100/EC

**$CO_2$-Emissionen (g/km)**

| | | |
|---|---|---|
| Durchschnitt | 167 | 175 |
| Außerstädtisch | 141 | 151 |
| Innerstädtisch | 211 | 219 |

* Gemäß EU-Richtlinie 1999/100/EC

**Andere Emissionen* (g/km)**

| | | |
|---|---|---|
| $NO_X$ | 0,219 | 0,147 |
| PM | 0,0167 | 0,0026 |
| CO | 0,097 | 0,207 |

* Gemäß EU-Richtlinie 1999/100/EC

# Der neue Toyota Hilux

## Für Freizeit und Abenteuer

- **Sechste Generation der Nummer zwei unter den Toyota Erfolgstypen weltweit**
- **Entwicklung im Rahmen des globalen IMV-Projekts**
- **Europäische Markteinführung ab Oktober**
- **Verkaufsziel für Europa im Jahr 2006: 25.000 Einheiten**
- **Mehr Karosserievarianten als die Wettbewerber (Single Cab, Extra Cab und Double Cab)**
- **Mehr Platz im Innenraum und zahlreiche aufgewertete Details**
- **Um 45 % erhöhte Verwindungssteifigkeit des Rahmens, dadurch verbesserte Fahrdynamik**
- **Optimiertes Fahrwerk mit einer 1,5-fach höheren Wankstabilität**
- **2,5-Liter D-4D Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung der zweiten Generation**
- **Verbesserungen an Getriebe und Kraftübertragung**

Der neue Hilux repräsentiert die sechste Generation eines Erfolgsmodells, das im Jahr 1967 in Japan erstmals vom Band lief. Mit mehr als 12 Millionen Einheiten ist der Hilux nach dem Corolla der meistverkaufte Toyota weltweit.

Die Geschichte des Hilux ist von kontinuierlicher Weiterentwicklung und stetiger Optimierung geprägt. So konnte er den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen in den verschiedenen Regionen der Welt gerecht werden. Mit den Jahren hat sich der Hilux auf allen Kontinenten einen Ruf erworben, der für unübertroffene Robustheit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit steht. Mit dem neuen Modell stellt Toyota nun ein Fahrzeug vor, das seine Trümpfe auch im Freizeit- und Abenteuerbereich ausspielen kann. Gleichwohl verfügt die Neuauflage über jene Verarbeitungsqualität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit, die schon die vorangegangenen Generationen auszeichnete.

Der neue Hilux ist eines von drei Fahrzeugen, die im Rahmen des globalen Toyota IMV-Projekts (Innovative International Multi-purpose Vehicle) entstanden sind.

Die im IMV-Projekt produzierten Automobile werden in mehr als 140 Länder der Welt verkauft und werden dabei höchsten Anforderungen in Sachen Qualität, Robustheit und Komfort gerecht. Die Fertigung der IMV-Modelle erfolgt in Südafrika, Thailand, Indonesien und Argentinien. Wesentliche Komponenten wie die Dieselmotoren stammen aus Thailand, während zum Beispiel die Schaltgetriebe in Indien vom Band laufen.

Die für Europa bestimmten Hilux Versionen Single Cab und Double Cab werden in Südafrika montiert, der Extra Cab entsteht in Thailand.

Das neue Freizeit- und Abenteuer-Fahrzeug trifft je nach Markt im Oktober beziehungsweise November 2005 bei den europäischen Händlern ein. Toyota rechnet in diesem Jahr mit einem Absatz von 5.000 Fahrzeugen, für die ersten 12 Monate wird ein Verkaufsziel von ca. 25.000 Einheiten angestrebt.

Der neue Hilux ist ein weiterer Baustein jener Toyota Strategie, die dem Kunden ein möglichst breites Modellangebot offerieren möchte. Er ergänzt die bestehenden SUV- bzw. Offroad-Baureihen wie RAV4 und Land Cruiser um eine kernige und zugleich erschwingliche Alternative.

In Sachen Raumangebot, Fahrdynamik, Qualität und Komfort hat der neue Hilux deutlich hinzu gewonnen. Damit liefert er beste Voraussetzungen, um die Absatzentwicklung besonders im rasch wachsenden Segment der freizeitorientierten Mehrsitzer-Pickups zu beleben.

Der Hilux wird europaweit in drei Karosserie-Varianten angeboten: als Single Cab, Double Cab und Extra Cab. Darüber hinaus kann der Kunde zwischen Heck- und Allradantrieb wählen. Schließlich stehen auf ausgesuchten Märkten spezielle Ausführungen zur Verfügung, die den regionalen Anforderungen Rechnung tragen.

Der Hilux Single Cab etwa empfiehlt sich als leistungsfähiges und dennoch komfortables Arbeitstier, während der Hilux Double Cab ein kerniger Begleiter bei Freizeit- und Outdoor-Aktivitäten ist. Der dazwischen angesiedelte Hilux Extra Cab ist ein echter Allrounder, der eine praktische Mischung aus Innenraum-Angebot und Ladekapazität bereitstellt.

Schon auf den ersten Blick beeindruckt der neue Hilux durch seinen robusten Auftritt. Er ist um einiges größer als der Vorgänger und wird auch optisch seiner neuen Rolle als freizeitorientiertes Fahrzeug gerecht.

Alle drei Modellvarianten bieten sowohl im Innenraum als auch auf der Ladefläche mehr Platz. In der Kabine finden die Passagiere eine hochwertige und komfortable Ausstattung vor. Mit 5.255 mm ist der neue Hilux Double Cab 4x4 um bis zu 530 mm länger als das Vorgängermodell und zudem 45 mm breiter und 25 mm höher.

Mit der Länge wuchs auch der Radstand auf 3.085 mm. Diese Maßnahme bringt nicht nur einen beachtlichen Zugewinn im Innenraum, sondern verbessert zudem Straßenlage und Fahrstabilität.

Vor allem Single Cab und Double Cab bieten jetzt eine deutlich größere Ladefläche. Die Breite ist beim Double Cab um 50 mm gewachsen (Single Cab: 55 mm), die Länge beim Single Cab um 155 mm, beim Double Cab sogar um 165 mm.

Die Gesamtlänge der Ladefläche beträgt nun 2.315 mm beim Hilux Single Cab, 1.520 mm beim Double Cab und 1.805 mm beim Extra Cab.

Wie in den Toyota Pkw genießt der Kunde auch im neuen Hilux ein hohes Maß an Fahrfreude, verbunden mit einer sicht- und fühlbaren Ausstattungsqualität im Innenraum.

Schon die klar gezeichnete Armaturentafel erinnert an eine Limousine und vermittelt einen überaus wertigen Eindruck. Dabei ist sie nicht nur sportlich-modern, sondern zugleich auch praktisch und funktionell. Zur Ausrüstung zählen drei Rundinstrumente, ergonomisch platzierte Schalter und Hebel sowie übersichtlich gestaltete Bedienelemente für Heizung und Lüftung. Hochwertige Verkleidungsstoffe unterstreichen je nach Ausstattungsvariante den Qualitätsanspruch.

Der Fahrer findet einen komfortablen Arbeitsplatz vor, an dem sämtliche Bedienelemente nach Pkw-Manier angeordnet sind. So befindet sich zum Beispiel die Handbremse zwischen den Vordersitzen. Vor allem aber ist es das großzügige Raumangebot, das Fahrer und Passagiere gleichermaßen schätzen werden. Der neue Hilux Double Cab hält komfortable Sitzplätze für fünf Erwachsene bereit.

Der Fahrgastraum des Double Cab wurde um 25 mm verlängert. Da Fahrer- und Beifahrersitz weiter vorn platziert sind, vergrößert sich die Beinfreiheit auf den hinteren Plätzen um 42 mm. Dank des erhöhten Hüftpunktes genießen alle Passagiere zudem eine natürlichere Sitzhaltung. Die äußeren Plätze der hinteren Sitzreihe sind serienmäßig mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten ausgerüstet, alle drei Plätze verfügen über verstellbare Kopfstützen.

Die Vordersitze bieten jetzt in Längsrichtung wie auch in puncto Lehnenneigung einen größeren Verstellbereich. Zusammen mit den verlängerten Sitzflächen ist so für ein deutliches Plus an Sitzkomfort gesorgt. Im Hilux Double Cab können die hinteren Sitze zudem hochgeklappt werden, so dass bei Bedarf auch im Fahrgastraum größere Gepäckstücke untergebracht werden können.

Der Hilux baut auf einem komplett neuen Leiterrahmen-Chassis auf. Die Konstruktion ist außerordentlich robust und verleiht dem Fahrzeug zudem echte Offroad-Qualitäten. Darüber hinaus trägt sie dazu bei, die Kabine in puncto Geräusche und Vibrationen vom Fahrwerk zu entkoppeln.

Das speziell für den Hilux entwickelte Chassis zeichnet sich durch ein hohes Maß an Crash-Sicherheit und Fahrstabilität aus. Im Vergleich zum Vorgänger kommen größer dimensionierte Trägerprofile zum Einsatz, die eine um 45 % erhöhte Verwindungssteifigkeit bewirken. Neben verbesserten Fahr- und Handlingeigenschaften wird damit auch das Geräuschniveau im Innenraum reduziert.

Vorn kommt eine Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern und Schraubenfedern zum Einsatz, die sich durch maximale Federwege, gute Geradeauslaufstabilität und satte Straßenlage auszeichnet. An der Hinterachse vertraut der Hilux nach wie vor auf bewährte Blattfedern, die Voraussetzung für möglichst hohe Zuladung und eine gute Spurführung auch im Gelände.

Im neuen Hilux ersetzt eine Zahnstangenlenkung das traditionelle Kugelumlaufgetriebe, was nicht zuletzt dem Fahrkomfort und der Sicherheit zugute kommt. Dank einer verbesserten Fahrwerksabstimmung weist das neue Modell darüber hinaus eine im Vergleich zum Vorgänger 1,5 Mal höhere Wankstabilität auf.

Bei Markteinführung wird der neue Toyota Hilux mit einem 2,5-Liter D-4D Dieselmotor angeboten, der mit einer Common-Rail-Einspritzung der zweiten Generation arbeitet. Das Triebwerk leistet 75 kW (102 PS) bei 3.600/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 260 Nm zwischen 1.600 und 2.400/min in den Allrad-Modellen bzw. 200 Nm zwischen 1.400 und 3.400/min in den zweiradgetrieben Ausführungen. Der besonders wirtschaftliche Selbstzünder verursacht nur geringe Unterhaltskosten und ist dank seiner Leistungscharakteristik die ideale Motorisierung im Berufs- wie im Freizeiteinsatz.

Für mehr Fahrspaß sorgt schließlich das überarbeitete Fünfgang-Schaltgetriebe, das sich leicht und exakt schalten lässt und ein verbessertes Schaltgefühl vermittelt. Über das Verteilergetriebe kann wahlweise zwischen Hinterrad- oder Allradantrieb geschaltet werden. An der Hinterachse arbeitet je nach Ausstattungsvariante ein Differenzial mit begrenztem Schlupf, das die Traktion bei rutschigen Straßenverhältnissen verbessert.

# Technische Daten

| **Motor** | **2,5 D-4D (4x2)** | **2,5 D-4D (4x4)** |
|---|---|---|
| Motorkürzel | 2KD-FTV | 2KD-FTV |
| Typ | 4-Zylinder-Reihenmotor | 4-Zylinder-Reihenmotor |
| Kraftstoffart | Dieselkraftstoff mit 48 Cetane | Dieselkraftstoff mit 48 Cetane |
| Ventilsteuerung | DOHC 16 Ventile | DOHC 16 Ventile |
| Hubraum ($cm^3$) | 2.494 | 2.494 |
| Bohrung x Hub (mm) | 92,0 x 93,8 | 92,0 x 93,8 |
| Verdichtungsverhältnis (:1) | 18,5 | 18,5 |
| Max. Leistung kW (PS) / U/min | (75) 102@3.600 | (75) 102@3.600 |
| Max. Drehmoment (Nm/ U/min) | 200@1.400-3.400 | 260@1.600-2.400 |

| **Kraftübertragung** | | | |
|---|---|---|---|
| Antrieb | | 4x2 | 4x4 |
| Kupplung | | Einscheiben-Trockenkupplung | Einscheiben-Trockenkupplung |
| Getriebeauslegung | | 5. Schaltgetriebe | 5. Schaltgetriebe |
| Gear ratios | 1. | 3,928 | 4,313 |
| | 2. | 2,333 | 2,330 |
| | 3. | 1,451 | 1,436 |
| | 4. | 1,000 | 1,000 |
| | 5. | 0,798 | 0,838 |
| | Rückwärtsgang | 4,743 | 4,220 |
| Endübersetzung (vorn/hinten) | | - / 4,100 | 3,909 / 3,909 |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | | Differenzial mit begrenztem Schlupf optional | |

| **Bremsen** | **4x2** | | **4x4** | |
|---|---|---|---|---|
| | **Single/Double Cab** | **Extra Cab** | **Single/ Double Cab** | **Extra Cab** |
| Front | Innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 257x28 mm) | | | |
| Rear | Trommelbremsen (Ø 254 mm) | | | |
| Weitere Ausstattungs-merkmale | ABS optional erhältlich (Serien beim 4x4) mit beladungsabhängiger Bremskraftverteilung LSPV (Load Sensing Proportioning & Bypass Valve) | | | |



TOYOTA

| **Lenkung** | |
|---|---|
| Lenkungsauslegung | Zahnstangenlenkung |
| Untersetzungsverhältnis (:1) | 18,9 (4x2), 19,4 (4x4) |
| Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag | 3,82 (4x2); 3,72 (4x4) |
| Min. Wendekreis – am Reifen gemessen (m) | 5,9 (4x2); 6,2 (4x4) |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | Hydraulische Servolenkung (HPS) |

| **Pick-up spezifische Eckdaten** | **4x2** | | | **4x4** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Karosserievariante | Single Cab | Extra Cab | Double Cab | Single Cab | Extra Cab | Double Cab |
| Zulässige Anhängelast gebremst bis 12% Steigung (kg) | 1.800 | 1.800 | 1.800 | 2.250 | 2.250 | 2.250 |
| Zulässige Anhängelast ungebremst (kg) | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 |
| Minimale Bodenfreiheit (mm) | N/A | N/A | N/A | 212 | 212 | 212 |
| Vorderer Böschungswinkel (°) | N/A | N/A | N/A | 30 | 30 | 30 |
| Hinterer Böschungswinkel (°) | N/A | N/A | N/A | 26 | 26 | 26 |
| Rampenwinkel (°) | N/A | N/A | N/A | 25 | 25 | 25 |

| **Außenabmessungen** | **Single Cab** | **Extra Cab** | **Double Cab** |
|---|---|---|---|
| Länge (mm) | 5.255 | 5.255 | 5.255 |
| Breite (mm) | 1.760 (1.835*) | 1.760 (1.835*) | 1.760 (1.835*) |
| Höhe (mm) | 1680 (4WD: 1.795) | 1680 (4WD: 1.795) | 1695 (4WD: 1.810) |
| Radstand (mm) | 3.085 | 3.085 | 3.085 |
| Spurweite (mm) vorn | 1.510 (1.540*) | 1.510 (1.540*) | 1.510 (1.540*) |
| Spurweite (mm) hinten | 1.510 (1.540*) | 1.510 (1.540*) | 1.510 (1.540*) |
| Überhang (mm) vorn | 885 | 885 | 885 |
| Überhang (mm) hinten | 1.285 | 1.285 | 1.285 |

* Inklusive Radhäuser

| **Innenabmessung** | **Single Cab** | **Extra Cab** | **Double Cab** |
|---|---|---|---|
| Länge (mm) | 1.340 | 1.840 | 2.130 |
| Breite (mm) | 1.475 | 1.475 | 1.475 |
| Höhe (mm) | 1.190 | 1.190 | 1.195 |

| Maße der Ladefläche | Single Cab | Extra Cab | Double Cab |
|---|---|---|---|
| Höhe der Ladekante (mm) | 745 (4x4: 860) | 750 (4x4: 855) | 730 (4x4: 850) |
| Länge (mm) | 450 | 450 | 450 |
| Breite (mm) | 2.315 | 1.805 | 1.520 |
| Höhe (mm) | 1.520 | 1.515 | 1.515 |
| Volumen ($m^3$) | 1.530 | 1.178 | 0.983 |

| Gewichte | Single Cab | | Extra Cab | | Double Cab | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antrieb | 4x2 | 4x4 | 4x2 | 4x4 | 4x2 | 4x4 |
| Leergewicht (kg) | 1.515-1.605 | 1.695-1.790 | 1.555-1.640 | 1.715-1.800 | 1.665-1.710 | 1.770-1.875 |
| Zulässiges Gesamtgewicht (kg) | 2.770 | 2.735 | 2.700 | 2.680 | 2.645 | 2. 760 |

| Fahrleistung | Single Cab | | Extra Cab | | Double Cab | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Antrieb | 4x2 | 4x4 | 4x2 | 4x4 | 4x2 | 4x4 |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| 0-100 km/h (Sek) | 16,8 | 17,5 | 16,8 | 17,5 | 17,3 | 18,2 |

Die in dieser Presseinformation angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten hängen von zahlreichen Faktoren ab und können daher in den verschiedenen Märkten variieren. Toyota Motor Marketing Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern.

AYGO
AYGO

# Toyota AYGO

## Neuer 1,4-Liter Dieselmotor komplettiert die Baureihe

- **Neuer 1,4-Liter Dieselmotor mit überragender Kraftstoffeffizienz (Gesamtverbrauch 4,1 l/100 km)**
- **Bestes Innenraumangebot im Segment**
- **Vier Sterne (26 Punkte) beim Euro NCAP Test für die Sicherheit erwachsener Insassen**
- **Neueste Generation des Bosch ABS mit EBD bei allen Modellen serienmäßig**
- **Europaweite Dreijahres-Garantie bis 100.000 km**
- **Werbespot mit Soundtrack vom DJ und Produzenten Paul Oakenfold**

Um den Ansprüchen der europäischen Kunden gerecht zu werden, erweitert Toyota die Motorenpalette des AYGO um einen neuen, besonders effizienten 1,4-Liter Dieselmotor. Der neue Motor stammt von PSA Peugeot Citroën und wird ab Anfang nächsten Jahres erhältlich sein.

Der komplett aus Leichtmetall gefertigte Motor bietet ein hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen – gerade im Stadtverkehr ein großer Vorteil. Dank der Common-Rail Dieseltechnologie geht er nicht nur äußerst effizient, sondern auch leise und vibrationsarm zu Werke.

Das 1,4-Liter Triebwerk mit Turbolader leistet 40 kW (54 PS) bei 4.000/min, entwickelt ein maximales Drehmoment von 130 Nm bei 1.750/min und ist serienmäßig mit einem manuellen Fünfgang-Getriebe verbunden.

Sein Gesamt-Kraftstoffverbrauch beträgt 4,1 l/100 km, außerorts verbraucht er 3,4 l/100 km, innerorts 5,3 l/100 km. Der AYGO mit 1,4 Liter Dieselmotor erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 154 km/h und beschleunigt in 16,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Wie beim aktuellen Benziner kommt auch beim neuen Diesel eine revolutionäre Motoraufhängung zum Einsatz, welche die Übertragung von Geräuschen und Vibrationen in die Karosserie drastisch senkt. Anstelle der herkömmlichen Dreipunkt-Aufhängung ist der AYGO an allen vier Seiten mit einem Aufhängungspunkt ausgerüstet, deren gedachte Verbindungslinien sich im Masseschwerpunkt des Motors kreuzen. Zusätzlich

wurde die untere Motorhalterung durch eine Schubstrebe ersetzt, die im Schiebebetrieb und beim Beschleunigen die Drehbewegung des Motors um die Kurbelwellenachse wirksam unterbindet.

Für den AYGO gewährt Toyota eine europaweite Dreijahres-Garantie bis 100.000 km sowie eine Zwölfjahres-Garantie gegen Durchrostung.

# Ein Komplettpaket

- **Durchdachtes Angebot an Motoren und Getrieben**
- **Geräumiger und praktischer Innenraum**
- **Hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau**

Trotz der kompakten Abmessungen eines flinken Urbanizers bietet der Toyota AYGO den Kunden ein Maß an Geräumigkeit, Komfort und Vielseitigkeit, an dem sich selbst viele größere Fahrzeuge messen lassen müssen.

Der Innenraum des AYGO trägt selbst den Bedürfnissen sehr groß gewachsener Passagiere Rechnung. Die innovativ auf der Lenksäule platzierten Instrumente verändern ihre Position mit der Höheneinstellung des Lenkrads und garantieren so optimale Ablesbarkeit.

Der AYGO wartet im Vergleich zu seinen Mitbewerbern mit den kürzesten Überhängen und dem zu Folge mit einem ungewöhnlich geräumigen Innenraum auf. Der Abstand zwischen vorderem und hinterem Hüftpunkt ist beispielsweise größer als üblich im Segment. Besonderes Augenmerk legten die Konstrukteure auf einen bequemen Zugang zum Fond des Dreitürers, der einen großen Einstieg zwischen B-Säule und Rückenlehne des Vordersitzes zu bieten hat.

Um das Kofferraumvolumen flexibel zu gestalten ist der AYGO mit einer umklappbaren Rücksitzlehne ausgerüstet, die bei einigen Ausführungen zudem noch im Verhältnis 50:50 teilbar ist. Darüber hinaus bietet er jede Menge weiteren Stauraum, Ablagemöglichkeiten, Getränkehalter sowie abdeckbare Make-up-Spiegel.

Die Einstiegsmotorisierung des AYGO stellt der komplett neue 1,0-Liter Dreizylinder-Benziner dar. Als stärkster Motor seines Segmentes leistet er 50 kW (68 PS) bei 6.000/min und liefert ein Drehmoment von 93 Nm bei 3.600/min. Mit einem Gewicht von nur 69 kg ist er derzeit der leichteste aller Serienmotoren.

Darüber hinaus besticht dieses Triebwerk mit Verbrauchs- und Emissionswerten, die unter den Benzinmotoren im Segment rekordverdächtig sind: 4,6 l/100 km und 109 g/km $CO_2$ im Mittel.

Für den AYGO mit 1,0 VVT-i Motor kann der Kunde auf Wunsch nun das Multi-Mode-Getriebe MMT bekommen. Dieses Getriebe ist mit einer automatisierten Kupplung ausgestattet und verfügt über einen Automatik-Modus E sowie über einen manuellen Schaltmodus M. Es stellt eine ideale Alternative zum Automatikgetriebe dar und erhöht den Fahrkomfort im Stadtverkehr.

Aktive und passive Sicherheitsaspekte spielten bei der Entwicklung des AYGO eine entscheidende Rolle. Im Euro NCAP Test erzielte er eine Vier-Sterne-Wertung mit 26 Punkten für die Sicherheit erwachsener Insassen. Dieses Ergebnis unterstreicht den Rang des AYGO als Qualitätsprodukt im Segment der Kompakten, ein Rang, den eine hervorragende Drei-Sterne-Wertung (36 Punkte) für Kinderschutz sowie zwei Sterne (14 Punkte) für Fußgängerschutz ebenfalls bekräftigen.

Zum einen reduziert die von Toyota entwickelte Sicherheitskarosserie mit MICS Fahrgastzelle (Minimal Intrusion Cabin System) wirkungsvoll das Risiko ernsthafter Verletzungen bei einem Aufprall. Zum anderen verfügt der AYGO über das umfangreichste Sicherheitspaket seiner Klasse. Dazu zählen Front-, Seiten- und Kopfairbags, Gurtstraffer vorn, Abschaltung für den Beifahrerairbag sowie die ISOFIX Kindersitzfixierungen. Gleichzeitig bietet der AYGO ein im Segment keinesfalls selbstverständliches Ausstattungsmerkmal: ein serienmäßiges akustisches Gurtwarnsystem.

Seine hervorragenden Verzögerungsleistungen verdankt der AYGO nicht zuletzt dem neuesten Bosch ABS 8 System mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD, das in allen Versionen des AYGO serienmäßig zum Einsatz kommt.

## Erste Zusammenarbeit mit Paul Oakenfold

- **Partnerschaft bei verschiedenen Projekten**
- **Neuer Soundtrack von Paul für AYGO TV-Spot**
- **Weltweit 1,5 Millionen verkaufte Exemplare seines letzten Albums**

Bei der Entwicklung und Umsetzung einer Musik-Strategie für den AYGO arbeitet Toyota mit dem weltberühmten DJ und Produzenten Paul Oakenfold zusammen. Diese Zusammenarbeit erstreckt sich neben dem Künstlerischen auch auf Promotions. Paul Oakenfold wird den Track für die AYGO TV-Werbung produzieren und das Stück auf seinem nächsten Album veröffentlichen. Zudem wird er bei ausgewählten AYGO Events persönlich anwesend sein.

Paul Oakenfold ist bestens bekannt für seinen großen Einfluss auf die elektronische Dance Music Szene in Europa. Gemeinsam mit seinem Studiopartner Steve Osbourne hat er für die größten Künstler wie U2, Simply Red, New Order, The Cure, Massive Attack, The Rolling Stones, Stone Roses und Snoop Doggy Dogg produziert und re-mixed, und er hat am Soundtrack für zahlreiche Filme wie Collateral, Matrix: Reloaded, Golden Eye und Shrek 2 mitgewirkt. Sein Album Creamfields wurde 2004 für einen Grammy nominiert. Weltweit hat Paul Oakenfold über 1,5 Millionen Alben verkauft, Ende des Jahres veröffentlicht er seine nächste Solo-Produktion.

Die Kooperation zwischen Toyota und Paul Oakenfold fußt auf der großen Anziehungskraft, die seine kraftvolle und unverwechselbare Musik auf die Zielgruppe des AYGO ausübt. Dynamisch, lebendig und klar – diese Eigenschaften beschreiben nicht nur seine Musik, sondern schwingen auch beim AYGO mit und zielen auf eine neue und jüngere Kundschaft für die Marke Toyota.

AYGO

# Technische Daten

| **Motor** | **1,0-Liter VVT-i** | **1,4-Liter Diesel** |
|---|---|---|
| Motorkürzel | 1KR-FE | 2WZ-TV |
| Typ | 3-Zylinder-Reihenmotor | 4-Zylinder-Reihenmotor |
| Kraftstoffart | Ottokraftstoff mit min. 95 Oktan | Dieselkraftstoff mit 48 Cetane |
| Ventilsteuerung | DOHC 12 Ventile | OHC 8 Ventile |
| Hubraum ($cm^3$) | 998 | 1.398 |
| Bohrung x Hub (mm) | 71,0 x 84,0 | 73,7 x 82,0 |
| Verdichtungsverhältnis (:1) | 10,5 | 17,9 |
| Einspritzdruck (bar) | - | 1.500 |
| Max. Leistung kW (PS) / U/min | 50 (68) bei 6.000 | 40 (54) bei 4.000 |
| Max. Drehmoment (Nm/ U/min) | 93 bei 3.600 | 130 bei 1.750 |
| Abgasnorm | EURO IV | EURO IV |

| **Kraftübertragung** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Antrieb | | Vorderradantrieb | | |
| Kupplung | | Einscheiben-Trockenkupplung | | |
| Motor | | 1,0-Liter VVT-i | | 1,4-Liter Diesel |
| Getriebeauslegung | | 5. Schaltgetriebe | 5. Multi-ModeSchaltgetriebe | 5. Schaltgetriebe |
| Gangüber-setzungen | 1. | 3,545 | 3,545 | 3,545 |
| | 2. | 1,913 | 1,913 | 1,913 |
| | 3. | 1,310 | 1,310 | 1,161 |
| | 4. | 1,027 | 1,027 | 0,829 |
| | 5. | 0,850 | 0,850 | 0,608 |
| | Rückwärtsgang | 3,214 | 3,214 | 3,214 |
| Endübersetzung | | 3,550 | 3,550 | 3,550 |

| **Bremsen** | |
|---|---|
| Vorn | Innenbelüftete Scheibenbremsen (Ø 247 mm) |
| Hinten | Trommelbremsen (Ø 200 mm) |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | ABS und Elektronische Bremskraftverteilung EBD |

| **Lenkung** | |
|---|---|
| Lenkungsauslegung | Zahnstangenlenkung |
| Untersetzungsverhältnis (:1) | 16,5 |
| Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag | 3,3 |
| Min. Wendekreis – am Reifen gemessen (m) | 9,46 |
| Weitere Ausstattungsmerkmale | Elektrische Servolenkung (EPS) |

| **Reifen und Räder** | **Standard** | **Optional** |
|---|---|---|
| Radgröße | 14 x 4 1⁄2 J (Stahl) | 14 x 4 1⁄2 J (Leichtmetall) |
| Reifengröße | 155/65 R 14 | 155/65 R 14 |

| **Außenabmessungen** | |
|---|---|
| Länge (mm) | 3.405 |
| Breite (mm) | 1.615 |
| Höhe (mm) | 1.465 |
| Radstand (mm) | 2.340 |
| Spur (mm) vorn | 1.420 |
| Spur (mm) hinten | 1.410 |
| Überhang (mm) vorn | 645 |
| Überhang (mm) hinten | 420 |

| **Innenabmessungen** | |
|---|---|
| Länge (mm) | 1.758 |
| Breite (mm) | 1.375 |
| Höhe (mm) | 1.245 |

| **Gepäckraum** | |
|---|---|
| Gepäckraumvolumen ($m^3$) | 0,139 |
| Höhe (mm) | 850 |
| Länge (mm) | 477 |
| Breite, Radkästen (mm) | 510 |
| Ladehöhe (mm) | 767 |

| **Gewichte** | **1,0-Liter VVT-i** | | **1,4-Liter Diesel** | |
|---|---|---|---|---|
| Karosserievariante | 3-Türer | 5-Türer | 3-Türer | 5-Türer |
| Leergewicht (kg) | 790-850 | 800-860 | 880-905 | 890-915 |
| Zulässiges Gesamtgewicht (kg) | 1.180 | 1.190 | 1.235 | 1.245 |

| **Fahrleistungen** | **1,0-Liter VVT-i** | | **1,4-Liter Diesel** |
|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 5. Multi-ModeSchaltgetriebe | 5. Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 157 | 157 | 154 |
| 0-100 km/h (Sek.) | 14,2 | 14,9 | 16,8 |
| 0-400 m (Sek.) | 19,5 | 19,9 | 19,9 |

| **Kraftstoffverbrauch** | **1,0-Liter VVT-i** | | **1,4-Liter Diesel** |
|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 5. Multi-ModeSchaltgetriebe | 5. Schaltgetriebe |
| Gesamt (l/100km) | 4,6 | 4,6 | 4,1 |
| Außerorts (l/100km) | 4,1 | 4,1 | 3,4 |
| Innerorts (l/100km) | 5,5 | 5,5 | 5,3 |
| Tankinhalt (l) | 35 | | 35 |

| **$CO_2$-Emissionen** | **1,0-Liter VVT-i** | | **1,4-Liter Diesel** |
|---|---|---|---|
| Getriebeauslegung | 5. Schaltgetriebe | 5. Multi-ModeSchaltgetriebe | 5. Schaltgetriebe |
| Gesamt (g/km) | 109 | 109 | 109 |
| Außerorts (g/km) | 97 | 97 | 90 |
| Innerorts (g/km) | 129 | 129 | 138 |

Die in dieser Presseinformation angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten hängen von zahlreichen Faktoren ab und können daher in den verschiedenen Märkten variieren. Toyota Motor Marketing Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern.



TOYOTA

PRIUS

# Toyota Prius

## Die Akzeptanz des Hybrid Synergy Drive steigt

- **Das laut ADAC EcoTest umweltfreundlichste Automobil in Deutschland**
- **Die geringsten $CO_2$-Emissionen laut französischem ADEME Ranking**
- **Motor des Jahres 2005 in den Kategorien „1,4 bis 1,8 Liter“ und „Beste Kraftstoffeffizienz“**
- **Auto des Jahres 2005 in Europa**
- **Verkaufsziele für 2005: weltweit mehr als 170.000 Einheiten, 20.000 davon in Europa**

Zwei Jahre nach seinem europäischen Debüt auf der IAA 2003 in Frankfurt genießt der Toyota Prius weiterhin das Ansehen als das technisch fortschrittlichste Serienfahrzeug mit niedrigen Emissionen in Europa.

Im ADAC EcoTest wurde der Prius zwei Jahre nach der Markteinführung als umweltfreundlichstes Automobil in Deutschland ausgezeichnet. Der ADAC EcoTest ist eine Studie, die vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club ADAC in Zusammenarbeit mit der FIA veröffentlicht wird.

Auch im $CO_2$-Ranking der staatlichen französischen Organisation ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) für Benzinfahrzeuge belegt der Toyota Prius den ersten Platz.

Diese Ergebnisse unterstreichen eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit der fortschrittlichen Toyota Antriebstechnologie, die den Ausstoß schädlicher Emissionen auch unter realen Fahrbedingungen minimiert.

Bei der internationalen Preisverleihung zum „Motor des Jahres 2005” belegte der Toyota Hybrid Synergy Drive gleich in zwei Kategorien den ersten Platz. Sowohl in der Kategorie „1,4 bis 1,8 Liter“ als auch in der Kategorie „Beste Kraftstoffeffizienz“ konnte der revolutionäre Hybrid Synergy Drive dank seines überragend niedrigen Kraftstoffverbrauchs von nur 4,3 l/100 km (Gesamtverbrauch gemäß EC-Modus) den Sieg für sich verbuchen.

Diese Auszeichnungen erhält der Toyota Prius in einem Jahr, in dem er bereits als europäisches Automobil des Jahres ausgezeichnet wurde und in dem er seine Verkaufszahlen in einigen europäischen Märkten im Vergleich zum Vorjahr verdoppeln konnte.

Toyota geht davon aus, dass der Prius das angestrebte Verkaufsziel von 20.000 Einheiten in Europa in diesem Jahr sogar übertreffen wird. Das weltweite Verkaufsziel liegt 2005 bei 170.000 Einheiten, eine Zahl, die selbst das Verkaufsvolumen mancher Fahrzeuge aus dem D-Segment übertrifft.

Von Januar bis Juli 2005 verkaufte Toyota 10.777 Einheiten des Prius in Europa. Das entspricht einem Zuwachs von 263% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Panasonic
17
KDDI
TOYOTA
Panasonic
16
KDDI
TOYOTA

# Formel 1

## Pansonic Toyota Racing auf dem Vormarsch

- **Vom ersten Rennen an konkurrenzfähig**
- **Zum ersten Mal Podiumsplätze erreicht**
- **Vierte Saison für Toyota in der Formel 1**

Panasonic Toyota Racing hat sich nun endgültig als eines der erfolgreichsten Teams in der hart umkämpften Formel-1 Weltmeisterschaft 2005 etabliert und durch eine Reihe guter Startplätze und Podiumsplätze eine hervorragende Ausgangsposition für die letzten Rennen der Saison geschaffen.

Mit einem brandneuen Rennwagen und neuen Fahrern konnte Panasonic Toyota Racing von Anfang der Saison an Erfolge verbuchen: Schon beim ersten Grand Prix im März in Australien stand ein Toyota TF105 in der ersten Startreihe.

Bereits im nächsten Rennen unterstrich das Team die gute Platzierung mit seinem ersten Podiumsplatz: Jarno Trulli belegte beim Grand Prix von Malaysia einen hervorragenden zweiten Platz und wiederholte diesen Erfolg beim Großen Preis von Bahrain.

Mit einem fünften Platz in Malaysia und einem vierten in Bahrain leistete Ralf Schumacher seinen Beitrag dazu, dass diese Saison einen Eintrag in die Geschichtsbücher des Toyota Motorsports finden wird.

Erst kürzlich belegten Ralf und Jarno beim Grand Prix von Ungarn im Juli die Plätze drei und vier.

Das Panasonic Toyota Racing Team startete mit realistischen Erwartungen in die Saison und erlebte sein bislang erfolgreichstes Jahr. Die beiden Fahrer Jarno Trulli und Ralf Schumacher vereinigten schon vor der Saison insgesamt 257 Grand Prix Starts auf sich und zählen zu den erfolgreichsten Piloten in der Formel-1. Sie werden unterstützt von den Testfahrern Ricardo Zonta und Olivier Panis.

Für den neuen Toyota TF105 zeichnet ein kompetentes Team unter der Leitung des technischen Direktors der Fahrwerksabteilung Mike Gascoyne und dem technischen Direktor der Motorenabteilung Luca Marmorini verantwortlich.

Formel 1 Teamchef Tsutomu Tomita freut sich: „ Mir kommt es noch immer wie ein Traum vor, dass wir uns nach nur drei Jahren in der Formel-1 bereits in so konkurrenzfähiger Form befinden. Zuallererst geht es nun darum, diese Form zu bestätigen. Mein Dank gilt dem gesamten Team, den Sponsoren und Toyota.“