



TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

GR YARIS: VON DER RALLYE-WELTMEISTERSCHAFT INSPIRIERT

- **Entwicklung des Hochleistungs-Serienmodells profitierte unmittelbar von den Erfahrungen des weltmeisterlichen Rallye-WM-Werksteams**
- **Besonders verwindungssteifer, aber dennoch leichter und auf eigener Plattform basierender GR Yaris nimmt Motorsport-Philosophie auf**
- **Neu entwickelter Dreizylinder-Turbomotor mit 1,6 Liter Hubraum und GR-FOUR-Allradsystem (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km; CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)***

Als Toyota 2015 seine Rückkehr in die FIA Rallye-Weltmeisterschaft bekanntgab, gehörte die Entwicklung eines vom Rallye-Engagement inspirierten Serienfahrzeugs bereits zum Konzept. Ziel war es, das auf höchstem Motorsportniveau gesammelte Know-how und die Erfahrungen von den anspruchsvollsten Rallye-Strecken der Welt für ein neues Straßenmodell zu nutzen. Es sollte eine preisgünstige Option für Kunden darstellen, die mit ihrem Automobil auch gerne sportlich fahren und das sich als Basis für den Wettbewerbseinsatz eignet.

Das erste richtige Sportfahrzeug seit 20 Jahren, das Toyota selbst entworfen und gebaut hat: Für Akio Toyoda, den Präsidenten des Unternehmens, war dies ein ganz persönliches Anliegen. Nach dem Gewinn des Herstellertitels gleich in der ersten Saison des Comebacks in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft sollte es die Kompetenz des Autoherstellers zusätzlich unterstreichen.

Nun steht dieses Fahrzeug in den Startlöchern für seine Deutschlandpremiere: Der GR Yaris, von Grund auf neu konzipiert und konstruiert, um auf höchstem Level konkurrenzfähig zu sein. Er ist nach dem erfolgreichen, 2018 vorgestellten GR Supra bereits das zweite Modell aus der GR-Familie, das Toyota weltweit auf den Markt bringt.

Für ein Fahrzeug mit diesem hohen Technologieniveau, das zugleich eine ernsthafte und attraktive Kaufoption für Kunden darstellt, mussten grundlegende Herausforderungen gemeistert werden. Um besser zu verstehen, welche ehrgeizigen Ziele erreicht werden können und müssen, hat das Projektteam des GR Yaris von Beginn an eng mit den Spezialisten von Tommi Mäkinen Racing zusammengearbeitet – jenem Team, das für das World Rally Car auf Basis der Yaris-Vorgängergeneration und die Einsätze in der Rallye-WM

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

www.toyota-media.de

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

verantwortlich zeichnet. Dieser ebenso detaillierte wie intensive Prozess hat ein bemerkenswertes Ergebnis zu Tage gebracht: ein faszinierendes Automobil, das mit einer nahezu idealen Kombination aus Leichtbau, einem agilen und reaktionsfreudigen Fahrwerk, einem verwindungssteifen Chassis und einem leistungsstarken Motor aufwartet, der auch noch besonders kompakt ausfällt.

Die hochpräzise Abstimmung des GR Yaris profitiert enorm von dem Feedback, das Profifahrer bei Tests mit Prototypen geliefert haben – darunter die Piloten des TOYOTA GAZOO Racing World Rally Teams und auch Akio Toyoda persönlich in seiner Expertenfunktion als Toyota Master Driver.

Der GR Yaris basiert auf einer speziellen Grundarchitektur. Sie kombiniert das neue, mit der jüngsten Yaris-Modellgeneration eingeführte GA-B-Chassis von Toyota mit den Hinterachskomponenten der GA-C-Plattform des Corolla und C-HR. Die besondere Bedeutung, die das Rallye-Team der Gewichtsoptimierung beimisst, spiegelt sich in zahlreichen Karosseriekomponenten aus Aluminium sowie einer Dachpartie wider, die aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen besteht. Praktisch jedes einzelne Bauteil des GR Yaris musste sich einer peniblen Prüfung unterziehen, um weitere Pfunde einzusparen.

Um die bestmögliche Aerodynamik-Performance zu erreichen, erhielt der ansonsten auf dem Schrägheckmodell basierende GR Yaris ein weiteres besonderes Alleinstellungsmerkmal: eine drei- statt fünftürige Karosserie mit einer flacheren und sich nach hinten verjüngenden Dachlinie. Sie optimiert die Anströmung des Heckflügels. Bei modernen Rallye-Fahrzeugen – die in diesen Punkten dem Serienmodell entsprechen müssen – hilft dieses wichtige Detail, um möglichst viel Abtrieb an der Hinterachse zu generieren. Wie beim Wettbewerbsmodell sorgt auch bei der Serienversion die Gestaltung des unteren Karosseriebereichs für einen effizient kanalisierten Luftfluss entlang der Fahrzeugflanken.

Neu ist auch der Hochleistungs-Dreizylinder des GR Yaris. Mit 192 kW/261 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm ist er das kraftvollste Aggregat seiner Art und darüber hinaus auch noch der schmalste und leichteste 1,6-Liter-Turbomotor. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)* Er erfüllt vollständig die Grundlagen des technischen Reglements für die WRC2-Klasse, der zweiten Liga in der Rallye-Weltmeisterschaft. Dem Serienmodell verhilft er zu bemerkenswerten Fahrleistungen: Der Spurt aus dem Stand auf 100 km/h gelingt in nur 5,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 230 km/h begrenzt.

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

(Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*
Konstruktiv greift er auf moderne Rennsport-Technologie zurück, so etwa auf eine Kolbenbodenkühlung über Multidüsen, Auslassventile mit großem Durchmesser und einen Turbolader mit Single-Scroll-Kugellager. Und da der GR Yaris lediglich 1.280 Kilogramm auf die Waage bringt, kann er mit einem überaus performanten Leistungsgewicht von 4,9 Kilogramm pro PS aufwarten. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*

Für die Kraftübertragung sorgt der permanente, elektronisch geregelte und von Toyota neu entwickelte GR-FOUR-Allradantrieb. Abgeleitet aus dem Rennsport, bietet er drei verschiedene Optionen für die Verteilung des Motormoments zwischen Vorder- und Hinterachse an – Normal, Track und Sport.

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

DESIGN UND KONZEPTION

- **Entwicklung des Serienmodells behielt die Anforderungen an ein Basisfahrzeug für internationale Rallye-Einsätze im Blick**
- **Karosserie des GR Yaris teilt sich nur Scheinwerfer und Rückleuchten, Außenspiegel und Dachantenne mit den Yaris-Schwestermodellen**
- **Dreitürer bietet mit flach auslaufender Dachlinie beste Voraussetzungen für die konkurrenzfähige Aerodynamik einer Rallye-Variante**
- **Auf den Fahrer ausgerichtetes Cockpit unterstützt sportliche Gangart**

Exterieurdesign

Bei der Grundkonzeption des neuen GR Yaris folgten die Konstrukteure von Toyota und die Spezialisten von Tommi Mäkinen Racing, dem Partner von TOYOTA GAZOO Racing in der Rallye-Weltmeisterschaft, einer klaren Aufgabenstellung: Sie soll die Grenzen für die Performance des Serienautos neu definieren. Den auf den ersten Blick markantesten Unterschied zwischen beiden Modellvarianten macht der Wechsel von einer fünf- auf eine dreitürige Karosserie aus, die ihm in der aktuellen Produktpalette ein Alleinstellungsmerkmal verleiht. Obwohl der GR Yaris prinzipiell auf dem aktuellen Schrägheckmodell basiert, teilt er sich mit dem Fünftürer kaum mehr als die Scheinwerfer, die Rückleuchten, die Außenspiegel und die Haifischflossen-Antenne auf dem Dach. Alle übrigen Komponenten der Außenhaut wurden neu gestaltet, um in puncto Abtrieb, aerodynamischer Effizienz und Stabilität die ehrgeizigen Ziele zu erreichen – vor dem Hintergrund des technischen Rallye-WM-Reglements ein konsequenter Schritt, denn die Regularien lassen keine Modifikationen der zugrunde liegenden Karosserie zu.

Dies spiegelt sich auch in den Außenabmessungen wider. Bei unverändertem Radstand von 2.560 mm misst der GR Yaris mit 3.995 mm exakt 55 mm in der Länge mehr als die Ausgangsversion. Die neu gestalteten Front- und Heckpartien vergrößern die vorderen und hinteren Karosserie-Überhänge um 40 beziehungsweise 15 Millimeter. Und in der Breite übertrifft der Dreitürer das Basismodell mit 1.805 mm um 60 mm, während die Fahrzeughöhe mit 1.455 mm um 45 mm flacher ausfiel.

So profitiert die Aerodynamik des GR Yaris von einer Dachlinie, die an ihrem hintersten Punkt gegenüber dem Standardmodell um 95 mm flacher verläuft. Dieses angepasste Profil optimiert den Luftstrom zum wuchtigen Heckflügel des World Rally Cars, das auf diese Weise einen größeren Anpressdruck für die Hinterachse erzeugen kann. Einem

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

ähnlichen Zweck dient die Luftführung im unteren Karosseriebereich vorbei an den vorderen Radhäusern und entlang der Flanken.

Der Bug des Serienfahrzeugs unterstreicht mit seinem typischen GR-Designmotiv der „funktionalen Matrix“ die Entschlossenheit des Projekts. Der großzügig dimensionierte, rechteckige Kühlergrill mit dem breitemaschigen Wabengitter führt dem Motorraum sowie den Wasser- und Ladeluftkühlern ausreichend Frischluft zu. Die Form des markanten Frontspoilers generiert Abtrieb und kontrolliert mit ihrer angehobenen Mittelsektion den Luftstrom unterhalb des Autos. Geschickt in die vorderen Fahrzeugecken integrierte Flügelemente fungieren wie sogenannte Canards – sie gewinnen Downforce bei Kurvenfahrt, während die vertikal angeordneten Öffnungen an den Außenseiten der Frontschürze die Bremsen sowie den Ladeluftkühler versorgen und den kreisrunden LED-Nebelscheinwerfern Halt bieten. Diskrete „GR“-Logos im Frontgrill, seitlich auf den vorderen Kotflügeln und auf der Heckklappe weisen dezent auf das Potenzial dieses Modells hin.

Die sich verjüngende Form des Dachs und der C-Säulen stellt sich im Zusammenspiel mit dem großen, weit oben angebrachten Heckspoiler ganz in den Dienst der Aerodynamikeffizienz und des Abtriebs. Gemeinsam mit der breiten Spur unterstreichen die breit ausgestellten hinteren Kotflügel den selbstbewussten Auftritt und die flache Silhouette des GR Yaris. Sie münden auf der Rückseite in eine vergleichsweise ebene Oberfläche mit minimierten Radien, um den Luftstrom hinter dem Fahrzeug zu beruhigen und auf diese Weise den Luftwiderstand zu reduzieren. Ihre aerodynamische Wirkung wird von der verbesserten Gestaltung des Diffusorelements in der Heckschürze verstärkt.

Große Aufmerksamkeit widmeten die Entwickler auch der aerodynamisch wirkungsvollen Verkleidung des Unterbodens. Sie deckt den Motor ebenso ab wie die linke und rechte Fahrzeugseite. Gezielt integrierte Schlitze vor den Rädern beruhigen die Luftverwirbelungen in den Radhäusern.

Der GR Yaris steht in vier Karosserielackierungen zur Wahl, die sich an den Farben von TOYOTA GAZOO Racing orientieren. In der Serienlackierung Schneeweiß, in Precious Schwarz Metallic, in Platinum Weiß Perleffekt und in Karmina Rot Metallic (3-Schicht-Lack).

Interieurdesign

Mit dunkel silberfarbenen Akzenten für die Türgriffe, das Dreispeichen-Sportlederlenkrad, die Mittelkonsole und die Luftausströmer weist der in edlem Schwarz gehaltene Innenraum

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

unmissverständlich auf die ungewöhnliche Leistungsfähigkeit des GR Yaris hin. Das Fahrer-Cockpit macht dies besonders deutlich. Das 4,2 Zoll große TFT-Multiinformations-Farbdisplay der Instrumententafel entspricht in seiner Form prinzipiell jener des Standardmodells, wartet aber mit zusätzlichen Funktionen auf – sei es eine Anzeige für den Ladedruck oder das GR-FOUR-Allradsystem, die auf die aktuelle Drehmomentverteilung hinweist. Die beiden analogen Rundinstrumente für Drehzahl und Geschwindigkeit überzeugen durch ihr elegant-schlichtes Design mit weißen Ziffern und roten Zeigern.

Den Schalthebel des manuellen Getriebes positionierten die Spezialisten von Toyota 50 Millimeter höher. Auf diese Weise rückt er näher ans Lenkrad und ist für schnelle Gangwechsel mit sportlich kurzen Schaltwegen noch leichter erreichbar. Wie auch bei Rallye-Fahrzeugen üblich, besitzt der GR Yaris einen konventionellen Handbremshebel. Wird er gezogen, entkoppelt eine spezielle Funktion der GR-FOUR-Differenziale den Hinterachsantrieb.

Der Wahlschalter des GR-FOUR-Systems sitzt direkt vor dem Schalthebel. Dort ist er leicht erreichbar, wenn der Fahrer zwischen den Modi Normal, Sport und Track wechseln will.

Das Gepäckabteil fasst ein Volumen von 174 Litern. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen bietet er genügend Platz für vier große Ersatzräder oder ein Fahrrad. Zugunsten einer ausgeglicheneren Gewichtsverteilung wanderte die Starterbatterie gleich neben das Reifenreparaturkit unter den Kofferraumboden.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

LEICHTBAU GENIESST PRIORITÄT

- **Geringes Gewicht als Schlüssel für die überzeugenden Handling-Eigenschaften des neuen GR Yaris**
- **Leichte Materialien wie Aluminium kommen für die Fahrzeugstruktur zum Einsatz, Dachpartie besteht aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen**
- **Außergewöhnliches Leistungsgewicht von nur 4,9 kg pro PS (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)***

Einer der wesentlichen Schwerpunkte der GR YARIS-Entwicklung lag auf möglichst niedrigem Fahrzeuggewicht – ohne Zugeständnisse in puncto Sicherheit und Stabilität. Dieser rigorose Ansatz hat auch die grundlegende Konstruktion maßgeblich beeinflusst und zu einem umfassenden Einsatz besonders leichter Materialien und Werkstoffe in Schlüsselbereichen geführt. Mit Erfolg: Der kraftvolle Turbo-Allradler bringt leer nur 1.280 kg auf die Waage und kann hierdurch mit einem überaus sportlichen Leistungsgewicht von lediglich 4,9 kg pro PS aufwarten. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*

Karosserie

Der GR Yaris ist das erste Serienmodell von Toyota mit einem Dach, aus gewebten Kohlefasermaterial. Gegenüber einer konventioneller Stahlkomponente spart dieser C-SMC-Werkstoff (Carbon Sheet Moulding Compound) 3,5 kg an einer Stelle ein, die für den Schwerpunkt des Autos besonders ausschlaggebend ist.

Motorhaube, Heckklappe und Türen fertigt Toyota aus Aluminium, dies führt zu einer Gewichtsreduzierung von weiteren 24 kg. Insgesamt erreicht der Anteil von Aluminium an der Karosserie des GR Yaris rund zehn Kilogramm. Hierdurch wiegt sie 38 kg weniger als jene des entsprechenden Yaris-Vorgängermodells. Hoch- und höchstfeste Stähle kommen an besonders sensiblen Punkten des Fahrzeugs zum Einsatz. Sie dienen einerseits als Garant für die unverändert große Crash-Sicherheit des Dreitürers, während sie auf der anderen Seite die Verwendung von dünnschichtigerem und damit leichterem Metall in anderen Segmenten ermöglichen

Hardtop-Türen mit rahmenlosen Scheiben, überarbeitete Heckklappe, Leichtbau-Heckschürze

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

Sowohl den beiden Türen als auch der Heckklappe des GR Yaris kommt eine spezielle Bedeutung zu: Sie müssen für das World Rally Car, das auf dem neuen Dreitürer basieren wird, in ihrer grundlegenden Konstruktion übernommen werden. Daher bestehen sie aus besonders leichtem Aluminium und zeichnen sich durch ein sogenanntes Hardtop-Design aus – die rahmenlos geführten Seitenscheiben schließen nahezu bündig und stufenlos mit der Karosserie ab. So halten sie auch bei höheren Geschwindigkeiten ohne zusätzliche Verstärkungen dicht.

Die Heckklappe wiederum wurde der schlankeren Dachlinie des GR Yaris angepasst. Sie erhält innere und äußere Verkleidungen aus Aluminium, die ebenfalls das Gewicht reduzieren. Die Heckschürze besteht aus sogenanntem TSOP-Kunststoff (Toyota Super Olefin Polymer), der eine filigranere Konstruktion ermöglicht und dadurch 38 Prozent weniger wiegt als konventionelle Bauteile. TSOP lässt sich zudem leicht wiederverwerten und bietet somit auch Umweltvorteile.

Das High Performance-Paket des GR Yaris umfasst darüber hinaus geschmiedete Leichtmetallräder mit extra stabilen Speichen. Sie sparen wesentliche Kilogramm im Bereich der ungefederten Massen ein.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

ANTRIEBSSTRANG

- **Komplett neuer 1,6-Liter-Dreizylinder mit Turboaufladung entwickelt 192 kW/261 PS und ein maximales Drehmoment von 360 Nm**
- **Weltweit stärkster Pkw-Dreizylindermotor sowie leichtester und kompaktester 1,6-Liter-Turbo**
- **Beschleunigung von null auf 100 km/h in 5,5 Sekunden, Topspeed auf Tempo 230 begrenzt
(Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)***
- **Spezielle Renntechnologien wie Turbolader mit Single-Scroll-Kugellager, größere Auslassventile und Multidüsen-Kolbenboden-Ölkühlung**
- **Manuelles Sechsgang-Sportgetriebe**

Toyota hat für den GR Yaris einen außergewöhnlichen Motor entwickelt, der kraftvolle Beschleunigung ermöglicht und mit seiner begeisternden Leistungscharakteristik zu Recht das „GR“-Logo trägt. Dank seiner bemerkenswerten Vielseitigkeit eignet er sich als komfortabler Antrieb für den Alltagsverkehr ebenso wie für den Sporeinsatz. Das 1.618 cm³ große Aggregat nutzt die neuen Freiheiten, die das technische Reglement der Rallye-Weltmeisterschaft auf Wunsch von Toyota für künftige Wettbewerbsfahrzeuge der Rallye 2-Kategorie (zuvor R5-Klasse) bietet: Es ist ein Dreizylinder mit Vierventiltechnik. „Wir haben auf dieses Motor-Layout gesetzt, da es sich durch sein geringes Gewicht und kompakte Abmessungen besonders leicht ins Fahrzeug integrieren lässt“, erläutert Atsunori Kumagaya, der Leiter des Entwicklungsprojekts. „Hinzu kommt, dass es mit seinen geringen Abgasverwirbelungen die Suche nach Leistung vereinfacht.“ (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*

Tatsächlich ist dieser Reihenmotor der hubraumstärkste Dreizylinder, der zur Zeit auf dem Automobilmarkt angeboten wird, und darüber hinaus auch der kompakteste und leichteste 1,6-Liter-Turbo. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)* Dank seiner Leistungsausbeute von 192 kW/261 PS bei 6.500 Touren und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm, das von 3.000 bis 4.600 U/min konstant anliegt, spielt er eher in der Liga der aufgeladenen 2,0-Liter-Maschinen. Obwohl er in puncto Kraft ins C-Segment passt, trifft er mit dem 1.280 kg leichten GR Yaris auf ein Auto, das mit seinem geringen Gewicht ins B-Segment gehört. Hieraus resultiert ein Leistungsgewicht

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

von nur 4,9 kg pro PS, das sehenswerte Fahrleistungen ermöglicht: Den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der GR Yaris in 5,5 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit muss bei Tempo 230 elektronisch begrenzt werden. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*

Durch die Verwendung von Leichtbaumaterialien wie Kohlefaser für die Dachpartie oder Aluminium, das für die Hauben und Türen zum Einsatz kommt, wiegt die Rohkarosserie des GR Yaris zwölf Prozent weniger als jene der neuen Yaris-Generation mit fünf Türen (nähere Details siehe Kapitel Leichtbau).

Gegenüber dem Standardmodell rückte der 1,6-Liter-Dreizylinder im Motorraum um 21 mm nach hinten. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)* Auch seine tiefe Anordnung leistet einen wichtigen Beitrag für eine ausgewogenere Gewichtsverteilung, die dynamische Balance des Fahrzeugs und einen möglichst niedrigen Schwerpunkt.

Konstruktive Merkmale des Motors

Für die Konzeption des GR Yaris-Motors konnten die Ingenieure von Toyota auch auf das umfassende Know-how und die Erfahrung ihrer Kollegen von TOYOTA GAZOO Racing zurückgreifen. Auf diese Weise entstand ein besonders leichter und verbrauchseffizienter Dreizylinder, der eine hohe Fahrbarkeit bietet. Zahlreiche im Motorsport entwickelte Technologien halfen, das Potenzial des Aggregats zu optimieren – dies reicht vom Turbolader mit Single-Scroll-Kugellager über Auslassventile mit größerem Durchmesser und die Ölkühlung der Kolbenböden über Multidüsen bis hin zum Hochgeschwindigkeits-Verbrennungsprozess in den Zylindern und einem weiter verbesserten Kühlsystem.

Der Hochgeschwindigkeits-Verbrennungsprozess profitiert von besonders wirkungsvollen Einlasskanälen mit stärker angewinkelten Ventilen, exzentrischen Ventilsitzen und Auslassventilen mit vergrößertem Durchmesser, wie sie auch im Rennsport eingesetzt werden. Die Schäfte der leichten Kolben verbessern mit reibungsärmeren Oberflächen die Kraftstoffeffizienz, während das Hauptlager die Ölversorgung optimiert. Darüber hinaus kommt der neue Sportmotor in den Genuss verschiedener TNGA-Komponenten und -Technologien (Toyota New Global Architecture), darunter hochfeste Pleuelstangen, der hydraulische Ventilspielausgleich, Nockenwellen mit einem leicht konkaven Radius und eine Hochleistungs-Zündspule.

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Die optimierten Wandstärken des verwindungssteifen Motorblocks senken die Masse des Dreizylinders. Das gleiche gilt für die nochmals feiner ausbalancierte Kurbelwelle. Getrennte Abdeckungen für die Steuerkette und ein flacherer Kühlwassermantel sorgen für weitere Gewichtseinsparungen.

Turbolader

Um die gewünschte Leistung des 1,6-Liter-Motors für den neuen GR Yaris zu erzielen, ist ein entsprechend groß dimensionierter Turbo notwendig – der sich jedoch auf das Ansprechverhalten des Laders und damit auf die Performance des Sportfahrzeugs negativ ausgewirkt hätte. (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)* Die Lösung brachte ein innovatives Dichtungskonzept in Verbindung mit einem speziellen Kugellager für den Single-Scroll-Turbolader, der Reibungsverluste minimiert und auf diese Weise die Effizienz erhöht. Die Anordnung der Steuerungselemente nah am Wastegate-Überdruckventil unterstützt den Gasfluss auf der Turbinenseite schon bei niedrigen Drehzahlen und überbrückt so das „Turboloch“, wenn der Fahrer beschleunigen will. Das Bypass-Ventil kontrolliert den Ladedruck und verhindert eine Überlastung.

Die Integration des Turboladers in den Abgaskrümmer spart Gewicht ein. Zugleich hilft die heiße Luft aus dem Wastegate, die Katalysatoren des GR Yaris in der Warmlaufphase aufzuheizen und zugunsten einer vollständigen Abgasreinigung schneller in ihr Arbeitsfenster zu bringen. Der große und besonders lange Querstrom-Ladeluftkühler zeichnet sich durch spezielle Lamellen aus, die geringen Druckverlusten entgegenwirken und neben der Kühlwirkung auch das Ansprechverhalten und die Leistungsentfaltung des Motors unterstützen.

Ölkreislauf und Kühlung

Der neue GR Yaris besitzt einen wassergekühlten Ölkreislauf mit einem ausreichend dimensionierten, hocheffizienten Ölkühler aus gewichtssparendem Aluminium. Durch seine Anordnung hinter dem Ölfilter ist er vor Beschädigungen durch Fremdkörper im Schmiermittel geschützt. Auch die riemengetriebene Wasserpumpe entspricht dem erhöhten Kühlbedarf des Hochleistungsmotors.

Kraftstoffsystem

Die kombinierte D4-S Saugrohr-/Direkteinspritzung sorgt mit einem hohen Einspritzdruck von 220 bar für eine feinere Zerstäubung der Kraftstoffwolke. Die gezielte, starke Luftverwirbelung in den Brennräumen unterstützt die Verteilung des Benzins zusätzlich und verbessert die Motorleistung. Zeitgleich verringern die Sechslöch-Einspritzdüsen den

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

störenden Einfluss der Ventile, was sich durch geringere Abgasemissionen und eine präzisere Motorsteuerung bezahlt macht.

Die optimierte Saugrohreinspritzung setzt auf eine lange Einspritzdüse mit zehn Öffnungen. Der Fluss des Verbrennungsgemischs durch den Einlasskanal wurde so verfeinert, dass anschließend im Brennraum weniger Kraftstoff die Zylinderwände benetzt. Dies senkt den Verbrauch und erhöht die Abgasqualität. Demselben Zweck dient auch die Verbesserung aller beweglichen Teile und des magnetischen Schaltkreises, die selbst hohen Temperaturen standhalten.

Sportluftfilter

Das neu entwickelte Ansaugsystem des GR Yaris-Hochleistungsmotors verbindet eine wirkungsvolle Ansaugluftreinigung mit einem kernigen Klang. Es umfasst einen großzügig dimensionierten Luftfilter mit einem Volumen von 10,8 Litern. Der Luftfilter nimmt im Motorraum einen Teil des Platzes ein, den die in den Kofferraum verlegte Starterbatterie freigemacht hat. Der Filter selbst besteht aus einem neuen Papier- und Faser-Verbundwerkstoff. Er wirkt geringen Druckverlusten entgegen und fängt effizient Sand und Staub ein, während seine spezielle Struktur auch Wasser und Schnee vom Eindringen in den Motor abhält.

Stopp-Start-System

Das Stopp-Start-System stellt den Motor des GR Yaris automatisch ab, sobald der Wagen bei eingelegetem Leerlauf steht. Betätigt der Fahrer die Kupplung, springt der Dreizylinder schnell und sanft wieder an. Dies reduziert Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen zum Beispiel beim Warten vor einer roten Ampel.

Motorlagerung

Toyota verbindet den Dreizylinder des GR Yaris mit einem komplett neu konzipierten Aufhängungssystem, das die Übertragung von Geräuschen und Vibrationen minimiert. Auf der rechten Seite kommt ein Hydraulikelement zum Einsatz. Seine beiden Drehmomentstützen bestehen aus leichtem Aluminium, um Gewicht zu sparen. Mit seiner Anordnung verbessert es den Fahr- und den Akustikkomfort ebenso wie die Gummipuffer mit ihren unterschiedlichen, präzise definierten Federungs-Charakteristiken. Sie wirken zum Einen Schwingungen entgegen, die im Leerlauf auftreten können. Zum Anderen reduzieren sie aber auch Eigenbewegungen der Antriebseinheit in Rollrichtung, etwa wenn der Turbo-Allradler beschleunigt – dies unterstützt das agile Ansprechverhalten ebenso

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

wie die sportlich-direkten Rückmeldungen an den Fahrer. Ihre höhere Federrate wirkt Querbewegungen entgegen und verbessert zudem das unmittelbare Lenkgefühl.

Motorsound

Ein wesentlicher Teil des GR-Erlebnisses basiert auf einem angenehmen, sportlichen Klang des Fahrzeugs. Im GR Yaris unterstreicht ein Active Noise Control-System den akustischen Genuss zusätzlich. Es greift im Motorraum den Sound des Dreizylinders über ein Mikrofon auf und überträgt ihn über die Audioanlage des Autos in den Innenraum. Störende Nebengeräusche filtert es heraus.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

NEUES GR-FOUR-ALLRADSYSTEM

- **Erste Allradsystem-Eigenentwicklung von Toyota seit 20 Jahren**
- **Elektronisch geregelter GR-FOUR-Antrieb mit drei Fahrprogrammen und unterschiedlichen Kraftverteilungen – Normal, Track und Sport**
- **Traktionsstarkes System bringt Motorleistung sicher auf die Straße und überzeugt mit klaren Rückmeldungen an den Fahrer**

Mit dem neuen GR Yaris stellt Toyota erstmals seit 20 Jahren wieder ein sportliches Fahrzeug mit Allradantrieb vor. Sein GR-FOUR-System wurde speziell für dieses Modell konzipiert. Es liefert die Traktion, um die geballte Power des Autos ungeachtet der Straßenbeschaffenheit sicher in Vortrieb zu verwandeln, und vermittelt bei engagierter Kurvenfahrt viel Vertrauen.

Der 4WD-Antrieb arbeitet permanent und zeichnet sich durch eine vergleichsweise einfache, dadurch aber auch besonders leichte Konstruktion aus – er wiegt spürbar weniger als andere Systeme mit doppelten Kupplungen oder Zentraldifferenzialen. Seine Funktion wird elektronisch gesteuert. Drei Fahrprogramme stehen zur Auswahl. Der Track-Modus teilt das Motormoment im Verhältnis 50:50 zwischen beiden Achsen gleichmäßig auf. Damit eignet er sich für schnelles Fahren auf praktisch jedem Untergrund von trockener Straße bis zu festgefahrener Schneedecke. Die Sport-Einstellung lenkt 70 Prozent der Antriebsleistung an die Hinterräder und verleiht dem GR Yaris die Charakteristik eines Hecktrieblers. Der Normal-Modus als Standardprogramm sendet 60 Prozent der Kraft an die Vorder- und 40 Prozent an die Hinterachse. Er bietet sich damit für den alltäglichen Einsatz an.

Das Verteilergetriebe besteht aus Aluminium und besitzt ein schrägverzahntes Kegelrad mit besonders robustem Lager. Das hintere Differenzial ist in eine elektronisch gesteuerte Mehrscheibenkupplung integriert und setzt ebenfalls auf Aluminium. Eine dreigliedrige, zweiachsige Gelenkwelle verbindet beide Einheiten. Dank der leicht unterschiedlichen Übersetzung zwischen der sensibel ansprechenden Kupplung und dem Hinterachsdifferenzial kann auch dann Antriebsmoment an die Hinterräder geleitet werden, wenn die vorderen Reifen noch keinen Schlupf aufweisen.

Die elektronische Steuerung des GR-FOUR-Allradantriebs überwacht die Kraftverteilung und regelt sie in Abhängigkeit zur aktuellen Fahrsituationen. Dabei greift sie auf Informationen der Geschwindigkeits-, Beschleunigungs-, Brems- und Lenksensoren

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

zurück. Für die Regelung der Mehrscheibenkupplung berücksichtigt sie zudem Raddrehzahlen, Fliehkräfte und die Temperaturen innerhalb des Systems.

Nochmals aufwändiger präsentiert sich der GR-FOUR-Allradantrieb, wenn der GR Yaris mit dem optionalen High Performance-Paket vom Band läuft: Dann umfasst es an Vorder- und Hinterachse zusätzlich je ein Torsen-Sperrdifferenzial. Sie ermöglichen bei schneller Kurvenfahrt noch größere Performance und mehr Grip, da es zusätzlich auch die Drehmomentverteilung zwischen den Rädern einer Achse kontrolliert.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

ZIELORIENTIERT: KAROSSERIE UND FAHRWERK

- **Höchst verwindungsresistente Karosserie dank zusätzlicher Schweißpunkte und intensivem Einsatz von Klebtechnologien**
- **Leichtes und besonders steifes Fahrwerkssystem mit MacPherson-Federbeinen vorn und Doppelquerlenker-Hinterachse mit Längslenkern**
- **Hochleistungs-Bremssystem**
- **Direkt ansprechende, gut kontrollierbare und lineare Lenkung**

Hohe Karosseriesteifigkeit

Die rigide Verwindungssteifigkeit der Karosserie liefert eine der entscheidenden Voraussetzungen für das hohe Performance-Niveau des neuen GR Yaris, denn sie wirkt sich unmittelbar auf das Fahrwerks-Handling und die Rückmeldungen aus, die der Fahrer von seinem Auto erhält. Um diesbezüglich das gewünschte hohe Niveau zu erreichen, setzt Toyota speziell in jenen Bereichen auf eine signifikant höhere Anzahl von Schweißpunkten, in denen es auf strukturelle Verbindungen ankommt. In Zahlen ausgedrückt: Mit insgesamt 4.175 statt 3.916 Schweißpunkten überbietet die dreitürige Karosserie jene des Schrägheck-Standardmodells deutlich. Weitere Verbesserungen ergeben sich durch den intensiven Einsatz moderner Klebtechnologien, welche die Verbindungssteifigkeit zwischen einzelnen Komponenten erhöhen. Dies zahlt sich speziell bei jenen Fahrzeugteilen aus, die das exzellente Handling des GR Yaris beeinflussen – wo es also um Gierbewegungen, Rückmeldungen aus der Lenkung und das Gefühl für den Reifen-Grip geht. Insgesamt summieren sich die Klebestellen in dem sportlichen Turbo-Allradler zu einer Länge von 35,4 Metern. In anderen Yaris-Varianten sind es 20,8 Meter.

Besondere Aufmerksamkeit genoss die Aufhängung der Hinterachse: Dort stützt eine Domstrebe die oberen Anlenkpunkte der Stoßdämpfer im 45-Grad-Winkel gegeneinander ab und verhindert, dass sich eine Verwindung der Radhäuser nachteilig auf die Torsionssteifigkeit auswirkt. Eine durchgehende Querstrebe mit vergrößertem Durchmesser verbindet zudem die C-Säulen im Bereich der hinteren Dachkante. Auch dies zahlt auf die Steifigkeit der Karosserie ein. Zu guter Letzt führt die Verlängerung der hinteren Radkästen bis zur Innenseite des hinteren Dachholms, um die Rigidität zu verbessern.

Fahrwerk

Dem Fahrwerk des GR Yaris kommt eine hohe Bedeutung zu. Es muss die hohe Motorleistung auf die Straße bringen und das Potenzial der Reifen unter allen

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Bedingungen bestmöglich ausnutzen – nur so kann der Fahrer das Vertrauen finden, um die sportlichen Eigenschaften des Autos mit ruhigem Gewissen zu genießen.

Die Radaufhängungen an der Vorderachse setzen auf ein MacPherson-Federbein-Layout. Es verbindet geringes Gewicht mit hoher Steifigkeit. Besonderes Augenmerk lag auf dem Radnabenlager und der Anlenkung des vorderen Querlenkerarms, die zugunsten einer höheren Steifigkeit jeweils verstärkt wurden – der Querlenker erhält sogar eine zusätzliche Abstützung.

Zu den weiteren Besonderheiten des GR Yaris zählt darüber hinaus die Fahrwerksgeometrie mit extra steif ausgelegten Achsschenkeln inklusive Kugellagern, wie sie im Motorsport verwendet werden. Diese ermöglichen mit ihrer tiefen Positionierung einen größeren Einstellbereich des Radsturzwerts und eine verbesserte Rolllenk-Charakteristik. Hierauf abgestimmte Federraten und exklusive, extrem schnell ansprechende Stoßdämpfer runden das Setup im Zusammenspiel mit dem entsprechend angepassten Querstabilisator ab.

Die von der GA-C-Plattform abgeleitete Heckpartie des GR Yaris ermöglicht den Einsatz einer speziellen Hinterachse, die den Anforderungen des GR-FOUR-Allradantriebs ebenso entspricht wie den hohen Performance-Zielen in Bezug auf agiles Handling und stabiles Fahrverhalten. Anstelle der Torsionsstabkonstruktion des Standardmodells kommen Doppelquerlenker-Aufhängungen zum Einsatz. Wie an der Vorderachse überzeugen sie durch ihre Kombination aus geringem Gewicht und hoher Steifigkeit, um den Grip der Reifen in Längs- und Querrichtung maximal auszunutzen. Am unteren Ende sorgen zwei Kugelgelenke für die spielfrei-präzise Radführung. Hinzu kommen steifere Lager und Anlenkpunkte für den hinteren Längslenkerarm. Die oberen Querlenker besitzen eine verkürzte Spannweite, um den Radsturz zu vergrößern. Auch an der Hinterachse versehen spezielle Stoßdämpfer und genau auf sie abgestimmte Fahrwerksfedern Dienst.

Räder und Reifen

Ab Werk rollt der GR Yaris serienmäßig auf 18 Zoll großen Leichtmetall-Gussrädern. Sie zeichnen sich durch ein robustes Mehrspeichendesign aus, in dem sich die Formen traditioneller japanischer Schwerter widerspiegeln. Die Reifen vom Typ Dunlop SP Sport MAXX 050 besitzen die Dimension 225/40 R 18.

Anders sieht die Sache aus, wenn der GR Yaris mit dem High Performance-Paket antritt. Seine geschmiedeten BBS-Leichtmetallräder im 10-Speichen-Design sind nochmals

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

leichter und tragen Pilot Sport 4S-Highperformance-Reifen von Michelin, die zusätzlichen Grip für gut kontrollierbare Hochgeschwindigkeits-Kurvenstabilität liefern. Um das volle Potenzial der Pneu abrufen zu können, umfasst das High Performance-Paket auch ein entsprechend angepasstes Fahrwerks-Setup mit modifizierten Stoßdämpfern, steiferen Federraten und Querstabilisatoren mit größerem Querschnitt sowie ein modifiziertes Kennfeld für die elektrische Servolenkung.

Bremsen

Die Ernsthaftigkeit, mit der Toyota die Entwicklung des GR Yaris verfolgt hat, zeigt sich im Bereich der Bremsen besonders exemplarisch: Ihre Dimensionierung entspricht eher einem deutlich schwereren und leistungsstärkeren Fahrzeug aus dem C-Segment. Tatsächlich sind sie genau so groß wie jene des Sportwagenmodells GR Supra – die vorderen Bremsscheiben weisen sogar einen größeren Querschnitt auf. Das Gesamtsystem ermöglicht erstklassige Verzögerungswerte und vereint dies selbst dann mit einer stabilen, gut kontrollierbaren Balance und einem linearen Bremsgefühl mit guten Rückmeldungen an den Fahrer, wenn dieser das volle Potenzial intensiv abrufen. Dank ihrer thermischen Belastbarkeit eignet sich die Bremsanlage auch für Rennstreckenbetrieb.

Die innenbelüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse sind 356 mm groß und treten gemeinsam mit leichten Vierkolben-Aluminium-Bremssätteln auf. Letztere werden in Kombination mit dem High Performance-Paket rot lackiert und mit einem „GR“-Logo versehen. Die hinteren, ebenfalls innenbelüfteten Scheiben besitzen einen Durchmesser von 297 mm und Zweikolben-Bremssättel aus Aluminium. Die Bremsbeläge zeichnen sich an allen vier Rädern durch hohe Reibwerte aus.

Reifendruck-Kontrollsystem

Das Reifendruck-Kontrollsystem TPWS (Tyre Pressure Warning System) des GR Yaris überwacht permanent alle vier Pneu unabhängig voneinander. Erkennt es einen abfallenden Fülldruck, der sich nachhaltig auf die Sicherheit oder den Verbrauch des Wagens auswirkt, warnt es den Fahrer. Die Reifendruck-Grundeinstellung lässt sich individuell vorwählen und den eigenen Vorlieben beziehungsweise dem Rundstreckenbetrieb anpassen.

Lenkung

Mit ihrem linearen Feedback stellt die Lenkung eine exzellente Verbindung zwischen Fahrer, Fahrzeug und Straße her. Dank reduzierter Reibungsverluste vermittelt sie ein

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

direktes Gefühl und erleichtert auch bei sportlicher Fortbewegung die präzise Kontrolle des GR Yaris.

Die besonders verwindungssteife Lenksäule besteht aus Aluminium, um Gewicht zu sparen. Die größere Lenkübersetzung von 13,6:1 sowie die schneller einsetzende Servounterstützung sorgen für ein besonders unmittelbares Ansprechverhalten schon bei kleinen Lenkbewegungen – so wie es einem sportlichen Auto gut zu Gesicht steht. Von Anschlag zu Anschlag genügen 2,36 Lenkradumdrehungen.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

OPTIMALE SITZPOSITION

- **Richtige Sitzposition entscheidet über perfekte Fahrzeugbeherrschung und Fahrvergnügen**
- **Vordere Sportsitze bieten viel Seitenhalt für engagierte Fahrweise und Komfort auf längeren Strecken**
- **Speziell entwickeltes GR-Sportlenkrad und präzise justierte Pedalerie mit Aluminiumauflagen**

Die ausgereifte Sitzposition am Lenkrad zählt zu wesentlichen Merkmalen des GR Yaris-Erlebnisses. Sie stärkt die Verbundenheit des Fahrers mit dem Auto und sein Gefühl für die Straßenverhältnisse – wichtige Voraussetzungen, um das volle Potenzial des leistungsstarken Turbo-Allradlers ausschöpfen zu können. Die Rückmeldungen aus dem Fahrwerk, der Lenkung, den Reifen und den Bremsen erreichen den Chauffeur durch das Volant, die Pedalerie und den Sitz, der ihm auch sicheren Halt bieten und eine ergonomische Sitzposition ermöglichen muss. Nur so behält der Fahrer die volle Kontrolle über den Wagen und wird eins mit seinem Auto.

Sitzkonstruktion

Die vorderen Sportsitze des GR Yaris liefern auch bei sportlicher Fahrweise großen Seitenhalt. Ihr zugrunde liegender Rahmen ist ebenso leicht wie in hohem Maße auch verwindungssteif. Ein dickeres Urethan-Polster in der Sitzfläche reduziert den Druck auf den Beckenboden, während die Polsterung der Lehnen etwas dünner ausfiel. Im Zusammenspiel mit einer inneren Struktur, die weiter vorgerückt wurde, gewähren sie dem Bereich der Wirbelsäule dennoch die gewünschte Unterstützung. Das Polstermaterial selbst sorgt für eine stabile Oberfläche und eine effiziente Druckverteilung über die Auflageflächen. So können die Vornesitzenden auch auf längeren Strecken eine gesunde Sitzhaltung beibehalten. Speziell auf der Fahrerseite kommt ein großzügiger Verstellbereich hinzu, der neben der Sitzhöhe auch den Sitzwinkel einschließt.

Um den Zugang zur Rückbank zu erleichtern, klappen die Vordersitze des dreitürigen GR Yaris besonders weit vor. Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 60:40 teilen und umlegen. ISOFIX-Befestigungen mit Top-Tether bieten Kindersitzen sicheren Halt.

Lenkrad

Das Dreispeichen-Sportlenkrad schmiegt sich dank seines berührungssympathischen, dunkelgrauen Lederbezugs angenehm in die Hände. Spezielle Ausformungen für die

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Daumen – der sogenannte „GR-Griff“ – unterstützen die korrekte Lenkradhaltung, wie sie sich für sportliche Fahrweise anbietet. Die Lenksäule kann in der Höhe um 50 und in der Tiefe um 40 mm manuell verstellt werden. Damit finden unterschiedliche große Menschen gleichermaßen eine angenehme Sitzposition.

Eigens entwickelte Kippschalter ermöglichen es, die beiden horizontalen Lenkradspeichen schmal und vergleichsweise zierlich zu halten. Die untere Strebe erhält eine Oberfläche in Smoke Silver und trägt das „GR“-Logo.

Sportpedalerie

Größe und Form, Positionierung und Winkel der Pedalerie zählen zu den ergonomischen Variablen, die gerne übersehen werden. Für sportlich engagiertes Fahren auf abgesperrten Strecken spielen sie aber eine wesentliche Rolle. Darum haben ihnen die Entwickler des GR Yaris große Aufmerksamkeit gewidmet. Auch bei der Montage des Fahrzeugs wird die korrekte Einstellung der Pedalerie genau kontrolliert.

Die Anordnung der 45 Millimeter breiten Auflageplatten aus perforiertem Aluminium erleichtert zum Beispiel so professionelle Fahrtechniken wie das „Spitze-Hacke“-Bremsen – wenn der rechte Fuß beim Verzögern mit der Ferse noch Zwischengas gibt, während der linke Fuß das Kupplungspedal zum Herunterschalten tritt. Hierfür müssen der Abstand und der Neigungswinkel zwischen Brems- und Gaspedal genau stimmen und auch die Pedalwege zueinander passen. Zugleich kann der Fahrer zwischen den beiden rechten Pedalen allein durch eine schnelle Drehbewegung des Knöchels hin- und herwechseln, ohne die Ferse zu bewegen. Damit er versehentlich Gas und Bremse nicht gleichzeitig erwischt, erhält der rechte Rand des mittleren Pedals eine leichte Erhöhung. Die Kupplung indes verlangt nach einem etwas größeren Pedaldruck und lässt sich hierdurch so präzise dosieren wie bei einem Sportwagen.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

MODELLANGEBOT UND AUSSTATTUNGSDetails

- **Der GR Yaris steht mit zwei Ausstattungspaketen zur Wahl**
- **Basisversion tritt bereits mit GR-FOUR-Allradantrieb, gegossenen 18-Zoll-Leichtmetallrädern und LED-Lichttechnologie an**
- **Ultrasuede-Microfaser-Polsterung, Zweizonen-Klimaanlage und Multimediasystem mit Smartphone-Integration und 8-Zoll-Touchscreen**
- **High Performance Paket Paket: Die Kunden haben die Wahl**
- **GR Yaris mit High Performance-Paket: leichte 18-Zoll-Schmiederäder mit Michelin Pilot Sport 4S-Hochleistungsreifen und Sportfahrwerk**
- **Torsen-Differenzialsperren vorne und hinten, rot lackierte Bremssättel**
- **Premium-Audiosystem von JBL, Satelliten-Navigation, Parksensoren, Ambientebeleuchtung und Head-up-Display**

Der GR Yaris geht mit einer umfangreichen Serienausstattung an den Start, die bereits alle wesentlichen Bedürfnisse in puncto Performance und Sicherheit, Komfort und Benutzerfreundlichkeit abdeckt. Darüber hinaus steht das High Performance Ausstattungspaket zur Auswahl.

Schon ab Werk rollt der GR Yaris auf 18 Zoll großen Leichtmetallrädern im 15-Speichen-Design und Reifen des Typs Dunlop SP Sport MAXX050. Die elektrisch verstellbaren Außenspiegel besitzen schwarze Gehäuse und lassen sich einklappen. Den athletischen Auftritt unterstreichen auch die doppelflutige Abgasanlage, das schwarze Kohlefaserdach mit der Haifischflossen-Antenne und dem schwarzen Heckflügel, die dunkel getönten hinteren Scheiben und „GR“-Logos – zum Beispiel oberhalb des unteren „GR“-Kühlergrills. Die Nebelscheinwerfer setzen ebenso auf LED-Technologie wie die Hauptscheinwerfer, die per Fernlicht-Assistent auf Wunsch automatisch auf- und abblenden.

Dynamisch geht es im Interieur weiter. Die vorderen Sportsitze zeichnen sich durch einen schwarzen Ultrasuede-Microfaser-Bezug mit Ziernähten in kontrastierendem Rot aus. Das „GR“-Logo schmückt die Kopfstützen ebenso wie das dreispeichige Sport-Lederlenkrad und die Fußmatten. Das Multimediasystem mit seinen sechs Lautsprechern verfügt über einen acht Zoll großen Touchscreen und eine eCall-Notruffunktion, kann auch DAB-Radiosender empfangen und mobile Geräte über Apple CarPlay, Android Auto oder eine USB-Schnittstelle einbinden. Eine Zweizonen-Klimaanlage kommt ebenso hinzu wie eine schlüssellose Smart-Entry-Funktion mit Startknopf, ein automatisch abblendender

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

Rückspiegel und ein Regensensor für die Scheibenwischer. Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 60:40 geteilt umklappen.

Die umfangreiche Serienausstattung umfasst weitere Premiumextras – so zum Beispiel ein JBL-Audiosystem mit acht Boxen und Satelliten-Navigation, Ambiente-Innenbeleuchtung und ein Head-up-Display sowie Parksensoren vorne und hinten. Auf Seiten der Fahrerassistenzsysteme sind ein Totwinkel-Assistent und die rückwärtige Querverkehrswarnung mit an Bord.

Das High Performance Paket wiederum legt das Augenmerk noch deutlicher auf sportliche Performance. Es umfasst ein speziell abgestimmtes GR-Sportfahrwerk mit entsprechend angepasster Servolenkung, Torsen-Differenzialsperren an der Vorder- und Hinterachse sowie geschmiedete 18-Zoll-Leichtmetallräder mit Michelin Pilot Sport 4S-Hochleistungsreifen. Rote Bremszangen mit „TOYOTA GAZOO Racing GR“-Logo sowie eine untere Motorabdeckung runden das Angebot ab.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

SICHERHEIT UND KONNEKTIVITÄT

- **Neueste Generation des Toyota Safety Sense Sicherheitssystems umfasst auch Pre-Crash Safety System (PCS) mit Abbiegewarnung**
- **intelligenter Adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage und Spurführungs-Assistent**
- **Multimediasystem mit Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto**
- **Bei einem Unfall automatisch aktivierter Notruf über eCall**

Toyota Safety Sense

Der GR Yaris verfügt über eine äußerst robuste Karosseriestruktur, die sich bei einer Kollision gezielt verformt und die Aufprallkräfte kontrolliert absorbiert und verteilt. Dadurch bleibt die Fahrgastzelle intakt. Wie alle modernen Pkw-Modelle von Toyota profitiert auch der neue Turbo-Allradler vom Toyota Safety Sense-Sicherheitssystem. Es besitzt eine Vielzahl aktiver Sicherheits- und Fahrerassistenzfunktionen, die einige der am häufigsten auftretenden Unfallrisiken reduzieren.

Das Sicherheitspaket umfasst jeweils die jüngste Generation der einzelnen Systeme. Dazu zählt das Pre-Crash Safety System (PCS) mit Fußgängererkennung bei Tag und Nacht, das tagsüber auch Radfahrer erkennt und nun zusätzlich über eine Abbiegewarnung verfügt. Sie minimiert das Risiko von Kollisionen mit anderen Fahrzeugen oder Personen beim Abbiegen an Kreuzungen. Erkennt das System einen Fußgänger, mit dem es auf der Straße zu einem Zusammenstoß kommen könnte, oder identifiziert es Gegenverkehr, ertönt ein akustisches Warnsignal. Reagiert der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 10 und 25 km/h nicht entsprechend, leitet die Abbiegewarnung eine automatische Notbremsung ein.

Die intelligente Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist bis zu einer Geschwindigkeit von 180 km/h aktiv. Verlangsamt das vorausfahrende Auto oder hält es sogar an, passt das System den Sicherheitsabstand an und bremst den GR Yaris gegebenenfalls bis zum Stillstand ab. Dauert der Stopp weniger als drei Sekunden, fährt der Wagen automatisch wieder los. Bei längeren Standzeiten genügt ein leichter Druck aufs Gaspedal oder die ACC-Taste, und das Fahrzeug setzt sich wieder in Bewegung.

Der Spurwechsel-Warner LDA (Lane Departure Alert) verhindert, dass der GR Yaris unbeabsichtigt seine Fahrspur verlässt. In diesem Fall ertönt ein Warnsignal und ein

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Lenkeingriff – die Stärke lässt sich individuell anpassen – bringt den Wagen zurück in die Spur. Der Spurführungs-Assistent achtet darauf, dass das Fahrzeug in der Mitte seiner Fahrspur bleibt. Dazu überwacht er Straßenmarkierungen und -ränder wie Bordsteine oder Grasnarben. Das Toyota Safety Sense-Sicherheitssystem umfasst zudem eine Verkehrszeichenerkennung, die die wichtigsten Warn- und Hinweisschilder im Multi-Information-Display widerspiegelt. Der Fernlicht-Assistent sorgt darüber hinaus für eine maximale Ausleuchtung der Straße, ohne andere Fahrzeuge zu blenden.

Der GR Yaris unterstützt den Fahrer mit einem Totwinkel-Assistent inklusive Querverkehrswarnung sowie Parksensoren an Front und Heck. Ebenfalls an Bord: eine Rückfahrkamera.

Multimedia und Konnektivität

Das Onboard-Multimediasystem des GR Yaris besitzt ein acht Zoll großes, an der oberen Armaturentafel angebrachtes Display. Neben diesem Touchscreen stehen für die Bedienung auch Tasten zur Verfügung. Während der Startsequenz zeigt es das „GR“-Logo.

Die Multimediaanlage verfügt ab Werk über eine Smartphone-Konnektivität via Apple CarPlay oder Android Auto. Damit können Fahrer und Passagiere ihre mobilen Geräte mit dem System synchronisieren und erhalten direkten Zugriff auf ihre Musik, ihre Apps und die Telefonfunktion. Zur Grundausstattung zählen zudem eine drahtlose Bluetooth-Schnittstelle und ein USB-Port. Zum serienmäßigen Audiosystem gehören sechs Lautsprecher. Das Premiumsystem stammt von JBL und verfügt sogar über acht Boxen und eine Satelliten-Navigation.

Für Europa stattet Toyota den GR Yaris mit eCall aus. Das System übermittelt den Standort des Fahrzeugs automatisch an einen Rettungsdienst, wenn bei einem Aufprall ein Airbag auslöst. Die Fahrzeugpassagiere können über eine SOS-Taste auch selbst einen Notruf an ein Callcenter absetzen. Im Falle eines Diebstahls besteht über das Toyota Smart Centre die Möglichkeit, das Fahrzeug zu verfolgen und seinen Standort zu lokalisieren.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

PRODUKTION

- **GR Yaris entsteht in einer neuen Produktionseinrichtung von TOYOTA GAZOO Racing in Japan**
- **Fahrzeugfertigung in individuellen Arbeitszellen ohne Fließband**
- **Hochpräzise Verarbeitungsqualität in Kleinserie**
- **Herstellung durch speziell ausgebildete, hochqualifizierte Techniker**

Bereits zu Beginn der GR Yaris-Entwicklung hatte sich herauskristallisiert, dass sich für die Herstellung des neuen Hochleistungsfahrzeugs eine spezielle Kleinserienproduktion anbietet. Heute entsteht dieser Turbo-Allradler exklusiv in einer neuen TOYOTA GAZOO Racing-Fertigungsanlage innerhalb des japanischen Motomachi-Werks von Toyota.

Die Besonderheit der Produktionslinie liegt in einer ganzen Reihe von individuellen Montagezellen, die durch automatisch fahrende AGV-Lafetten (Automatic Guided Vehicles) statt wie in anderen Automobilfabriken durch ein Fertigungsband miteinander verbunden sind. Dies ermöglicht einen vollständig flexiblen Herstellungsprozess mit einem hohen Anteil von Handarbeit, wie er für den präzisen Zusammenbau der Karosserie- und Fahrwerkskomponenten mit möglichst geringen Fertigungs- und Gewichtstoleranzen von Vorteil ist. Auf einem konventionellen und auf hohe Stückzahlen ausgerichteten Großserien-Fließband ließe sich das hohe Maß an Genauigkeit, das für die Produktion der besonders verwindungssteifen Karosserie des GR Yaris mit ihren vielen zusätzlichen Schweißpunkten unabdingbar ist, kaum realisieren.

Gemäß seines Bekenntnisses, den Mitarbeitern Raum für die persönliche Weiterentwicklung zu bieten, hat TOYOTA GAZOO Racing hochtalentierete Techniker aus dem gesamten Unternehmen zusammengebracht – erfahrene Team-Mitglieder, die für ihre außergewöhnlichen Fähigkeiten und eine große Liebe für das Detail bekannt sind. Sie leiten die handwerkliche und technische Fortbildung, die das GR-Werk für Kollegen aus anderen Konzernbereichen anbietet.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

TOYOTA GAZOO Racing

- **Motorsportabteilung hilft Toyota, immer bessere Autos zu bauen, Talente der Mitarbeiter zu schulen und Fans für die Marke zu gewinnen**
- **Mehrere WM-Titel seit Gründung im Jahr 2015**
- **GR Yaris ist das erste Modell von TOYOTA GAZOO Racing, das ausschließlich und allein von Toyota entwickelt und gebaut wurde**

Toyota kann auf eine stolze Erfolgsgeschichte im Motorsport blicken, die inzwischen mehr als 60 Jahre zurückreicht. Das Engagement des Unternehmens umfasst alle Betätigungsstufen vom Amateurbereich bis hin zu den Königsklassen der verschiedenen Kategorien – und es hat zur Konstruktion und zum Einsatz von zahlreichen großartigen Wettbewerbsfahrzeugen geführt, angefangen bei den bahnbrechenden Toyota S8000- und 2000GT-Modellen über Renn- und Rallye-Versionen des Celica, Supra, Corolla und MR2.

2015 schlug die Geburtsstunde für TOYOTA GAZOO Racing. Ziel war es, die Motorsportaktivitäten des Autoherstellers neu aufzustellen und seine Erkenntnisse über den sportlichen Erfolg hinaus nutzbar zu machen. Von Beginn an stand der Erfahrungs- und Technologietransfer von der Rennstrecke und den Rallye-Wertungsprüfungen in die Entwicklung und Produktion der Serienfahrzeuge im Mittelpunkt, um immer bessere Autos zu bauen. Gleichzeitig sollten neue Fans und Kunden an die Marke herangeführt und für Toyota begeistert werden.

Aus Wettbewerbssicht kann TOYOTA GAZOO Racing seit 2015 bereits auf drei Gesamtsiege bei den 24 Stunden von Le Mans sowie Fahrer- und Herstellertitel in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (World Endurance Championship) zurückblicken. In der FIA Rallye-Weltmeisterschaft WRC (World Rally Championship) fuhr das Team rund um Tommi Mäkinen gleich 2017, im Jahr des Comebacks der Marke, den ersten Laufsieg mit dem Toyota Yaris WRC ein. 2018 folgte der Markentitel und 2019 die Fahrerweltmeisterschaft für Ott Tänak/Martin Järveoja aus Estland.

Getreu der Unternehmensphilosophie, immer bessere Produkte anzubieten, und zugunsten der puren Freude am Autofahren feierte 2018 die GR Supra ihr Debüt – der erste weltweit angebotene Sportwagen von TOYOTA GAZOO Racing. Nun folgt mit dem GR Yaris das zweite Kapitel. Der komplett von Toyota entwickelte Turbo-Allradler ist der Spitzensportler innerhalb der neuen, vierten Yaris-Generation und überzeugt mit begeisternden Performance-Werten. Zugleich erfüllt das Serienmodell aber auch alle

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS **Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe**

November 2020

Homologationsanforderungen, um als Grundlage für siegfähige Rallye-Fahrzeuge bis hin zu einem zukünftigen World Rally Car zu dienen.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

DER GR YARIS AUS DER SICHT VON RALLYE-PROFIS

- **Kris Meeke and Jari-Matti Latvala, Fahrer des TOYOTA GAZOO Racing-Teams in der Rallye-WM, haben die Testfahrten des GR Yaris unterstützt**
- **Latvala: „Kenne kein zweites Serienauto, das einem World Rally Car so nahe kommt wie der GR Yaris“**
- **Rallye-Profis teilen ihre persönlichen Eindrücke von der Performance und dem Handling des neuen GR Yaris**

In ihrem Sport haben die Rallye-Profis Jari-Matti Latvala und Kris Meeke wertvolle Erfahrungen auf höchstem Niveau gesammelt, die sie als Testfahrer in die Entwicklung des GR Yaris einbringen konnten – ein perfektes Beispiel dafür, wie TOYOTA GAZOO Racing die technischen Erkenntnisse aus seinem Rallye-Engagement in den Bau immer besserer Serienmodelle zurückspielt

„Die ersten Kilometer mit dem GR Yaris habe ich auf einem zugefrorenen See in Finnland und mit Spike-Reifen gesammelt“, berichtet Meeke, der 2019 für das Werksteam von Toyota mit dem Yaris WRC in der Rallye-WM an den Start ging. „Ich habe gleich gespürt, wie wendig das Auto reagiert und welche Rückmeldungen es an den Fahrer liefert. Es ließ sich ganz einfach dirigieren und hat unglaublich viel Spaß bereitet.“

Latvala gehörte von 2017, der Rückkehr von Toyota in die Rallye-WM, bis einschließlich 2019 zur Mannschaft seines finnischen Landmanns Tommi Mäkinen. „Der GR Yaris ähnelt in vielen Dingen dem World Rally Car, so zum Beispiel bei der Gasannahme und mit seinem Handling“, betont der 35-Jährige, der mit 209 bestrittenen WM-Läufen einen einsamen Rekord verteidigt. „Tatsächlich kenne ich kein zweites Serienmodell, das unseren Wettbewerbsfahrzeugen so nah kommt.“

Hier weitere Eindrücke der beiden Rallye-Fahrer zu den Schlüsselqualitäten des GR Yaris:

GR-FOUR-Allradantrieb

Latvala: „Der Allradantrieb des GR Yaris bietet drei Optionen an. Im Normal-Modus verteilt das Auto die Motorleistung im Verhältnis 60:40 an die Vorder- und Hinterachse. Dann gibt es die Option, die Kraft gleichmäßig – also 50:50 – zu splitten. Für mich die erste Wahl, um auf Eis oder Schotter zu fahren. Und dann besteht noch die Möglichkeit, 70 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterräder zu schicken. Das würde ich als ‚Track‘-Programm für

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS

Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Rundstreckeneinsätze bezeichnen: Damit der Wagen besser in Kurven einlenkt, steht mehr Leistung an der Hinterachse zur Verfügung. Diese Auswahl entspricht in etwa auch den Optionen, die wir im Yaris WRC zur Verfügung haben.“

Aerodynamik

Meeke: „Für den GR Yaris hat Toyota sogar die Form der Dachpartie angepasst. Sie verläuft im hinteren Bereich jetzt um 95 mm flacher. Dies optimiert beim Rallye-Auto die Anströmung des riesigen Heckflügels und damit die aerodynamische Effizienz. Das gleiche gilt für die Frontschürze mit ihren großzügigen Lufteinlässen, die für eine bessere Kühlung des Motors und des Turbos sorgen.“

Leichtbau

Latvala: „Die Dachpartie besteht aus Kohlefaser-Polymeren, einem sehr leichten Werkstoff. Auch der Einsatz von Aluminium für die Türen, die Heckklappe und die Motorhaube senkt das Leergewicht gegenüber konventionell aus Stahl gefertigten Teilen. Der GR Yaris bringt lediglich 1.280 kg auf die Waage – zusammen mit der stärkeren Motorleistung verbessert dies das Beschleunigungsvermögen. Das ist eben die beste Kombination: viel Leistung, wenig Gewicht.“

Meeke: „Die Leichtbaukomponenten unterstützen das beeindruckende Temperament des GR Yaris, der sich dadurch auch bei Richtungswechseln enorm agil anfühlt.“

Motor

Meeke: „Der Dreizylinder des GR Yaris ist eine komplett neue Konstruktion. Er entwickelt 192 kW beziehungsweise 261 PS und ein Drehmomentmaximum von 360 Nm, das ist schon beeindruckend – vor allem in Verbindung mit dem vergleichsweise geringen Fahrzeuggewicht. Tatsächlich gehört der Motor selbst auch zu den besonders leichten Komponenten. Insgesamt ergibt sich ein Leistungsgewicht von 4,9 kg pro PS, das ist in diesem Fahrzeugsegment ziemlich bemerkenswert.“ (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 8.3l/100km. CO₂-Emissionen, kombiniert 184g/km)*

Fahrwerk und Plattform

Latvala: „TOYOTA GAZOO Racing baut den GR Yaris in Motomachi, einem der fortschrittlichsten Fahrzeugwerke in der Welt, und mit einem hohen Anteil an Handarbeit. Dadurch dauert es etwas länger, aber als Fahrer spürst du den Vorteil – das Auto wirkt wirklich sehr stabil und das verwindungssteifere Fahrwerk vermittelt dir beim Einlenken in eine Kurve ein unheimlich gutes Gefühl. Bei einem Hochleistungs-Fahrzeug müssen die

*Gesetzl. vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten.

Die Kfz-Steuer richtet sich nach den häufig höheren WLTP-Werten.

TOYOTA GR YARIS Dynamische Fahrvorstellung – Pressemappe

November 2020

Details stimmen. Im Renn- und Rallye-Sport sind es diese Feinheiten, die am Ende den Unterschied ausmachen.“

Meeke: „Dieses kleine und leichte Auto, das auf seiner eigenen einzigartigen Plattform basiert, ist offensichtlich für ultimatives Handling optimiert worden. Das merkst du sofort, wenn du den GR Yaris fährst. Mit seinen Einzelradaufhängungen an Vorder- und Hinterachse bietet er maximale Traktion und einen enormen Vorwärtsdrang – genau darum geht es bei einem Hochleistungs-Fahrzeug. Mit seinem Rallye-Background kann sich dieses Auto allen Bedingungen spielend anpassen.“

Getriebeübersetzungen

Latvala: „Die Übersetzung des manuellen GR Yaris-Sechsganggetriebes ist das Ergebnis intensiver Überlegungen. Ihr kommt beim Beschleunigen aus Kurven heraus eine sehr wichtige Bedeutung zu, dementsprechend lange tüfteln wir bei den Rallye-Autos an der Abstimmung herum, um die bestmögliche Lösung für die jeweiligen äußeren Bedingungen zu finden. Auf den GR Yaris trifft dies auch zu, denn die Getriebeabstufung muss genau zur Leistungs-Charakteristik des Turbomotors passen.“

Das High Performance-Paket

Latvala: „In Kombination mit dem High Performance-Paket kommt der GR Yaris dem Yaris World Rally Car so nah wie es nur möglich ist, ohne selbst ein Rallye-Fahrzeug zu sein. Die Torsen-Differenzialsperren sorgen für eine optimale Verteilung des Antriebsmoments zwischen der Vorder- und Hinterachse. Wenn beim Beschleunigen alle vier Räder mit der gleichen Geschwindigkeit drehen, schiebt das Auto geradlinig an, ohne zu einer Seite zu ziehen. Aus Kurven heraus gibt es kein Über- oder Untersteuern, der Wagen bleibt einfach auf der gewünschten Ideallinie. Auch das straffer ausgelegte Fahrwerk verleiht dem GR Yaris ein noch stabileres, leicht kontrollierbares Kurvenverhalten. Er wirkt dadurch noch agiler und ist tatsächlich auch schneller. Die ultraleichten Räder sind sehr robust, die Michelin Pilot Sport 4S-Reifen bieten hervorragenden Grip. Auf der Rundstrecke scheinen sie förmlich zu kleben, ermöglichen sehr späte Bremspunkte und direktes Einlenken, während das Fahrverhalten jederzeit neutral bleibt.“