

GENF
2016

TOYOTA PRESS KIT

NUR FÜR MEDIENVERTRETER



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH



TOYOTA C-HR

Toyotas neue Interpretation des Crossover

DER NEUE HILUX

Eine neue Ära für den Pick-up - und der Hilux bleibt sich treu

DER NEUE TOYOTA PROACE VERSO

Ein Fahrzeug für die besondere Art des Reisens



INHALT

GENFER AUTOMOBILSALON 2016

4 TOYOTA C-HR **Toyotas neue Interpretation des Crossover**

Mit dem C-HR, der auf dem Genfer Salon 2016 seine Weltpremiere feiert, schärft Toyota sein Profil im Crossover-Markt. Das außergewöhnliche Design des C-HR hebt ihn gleichermaßen von den übrigen Toyota Modellen ab wie auch von den Wettbewerbern im Segment. Es geht unmittelbar auf die Entscheidung von Akio Toyoda zurück, den Designern größere stilistische Freiheiten einzuräumen und die Kreativität der Ingenieure zu fördern, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein herausragendes Fahrerlebnis vermittelt.

10 NEUER HILUX **Eine neue Ära für den Pick-up - und der Hilux bleibt sich treu**

Er bietet mehr Komfort, eine umfassendere Ausstattung, mehr Sicherheit, und ist entspannter zu fahren als je zuvor. Damit geht Toyota insbesondere auf all jene Kunden ein, die in den vergangenen Jahren vermehrt auf einen Pick-up als Freizeitfahrzeug gesetzt haben.

20 DER NEUE PROACE VERSO **Ein Fahrzeug für die besondere Art des Reisens**

Auf dem Genfer Automobilsalon 2016 feiert der neue Proace Verso seine Premiere. Das jüngste Mitglied der Toyota Modellfamilie bietet bis zu neun Passagieren Platz und zeichnet sich dabei durch Raumangebot und Vielseitigkeit aus.

26 TOYOTA KIKAI **Die Anziehungskraft der Maschine**

Toyota ist davon überzeugt, dass neben dem menschlichen Wissen, der Kreativität, dem persönlichen Engagement und dem handwerklichen Können auch Maschinen zu jenen Dingen im Leben gehören, die Achtung und Bewunderung verdienen.

28 TOYOTA TOUCH®2&GO **Wesentliche Verbesserungen**

Die kostengünstigen Toyota Touch2 Multimedia-Systeme wurden für 2016 grundlegend überarbeitet.

30 BILDDATENBANK

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landesspezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle.

Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

TOYOTA C-HR

Toyotas neue Interpretation des Crossover

Mit dem C-HR, der auf dem Genfer Salon 2016 seine Weltpremiere feiert, schärft Toyota sein Profil im Crossover-Markt. Das außergewöhnliche Design des C-HR hebt ihn gleichermaßen von den übrigen Toyota Modellen ab wie auch von den Wettbewerbern im Segment. Es geht unmittelbar auf die Entscheidung von Akio Toyoda zurück, den Designern größere stilistische Freiheiten einzuräumen und die Kreativität der Ingenieure zu fördern, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein herausragendes Fahrerlebnis vermittelt.

DER EINZIGARTIGE CHARAKTER des C-HR veranschaulicht zugleich die Flexibilität, welche die neue TNGA Plattform (Toyota New Global Architecture) den Entwicklern in den drei Kernbereichen Design, Antrieb und Fahrdynamik einräumt. Erst dadurch wurde es möglich, im wachsenden Crossover Segment eine neue und wegweisende Alternative auf die Räder zu stellen.

Dabei bleibt das Design des Toyota C-HR bemerkenswert nah an den Concept Studien I & II, die bereits auf dem Pariser Salon 2014 bzw. bei der IAA 2015 große Aufmerksamkeit seitens des Publikums auf sich zogen. Seine an ein Coupé erinnernde Linienführung legt Zeugnis ab von der Entschlossenheit der Designer, ein Styling zu entwickeln, das sich von anderen Toyota Modellen abhebt und eine neue Richtung im kompakten Crossover-Segment einschlägt.

Darüber hinaus bringt der Toyota C-HR mit seinem Hybridantrieb eine Innovation ins Segment: Dank des neuesten Hybridsystems mit 1,8 Liter Verbrennungsmotor passt das Fahrerlebnis im C-HR perfekt zum modernen Stadtleben, und das mit einer Effizienz, die bislang in diesem Fahrzeugsegment fehlte.

Gemäß Chefkonstrukteur Hiroyuki Kobas Vision von „Drehfreude, Linearität und Konsistenz“ ist der Maßstab für die Fahrdynamik des C-HR das agile Handling moderner Kompaktwagen. Der neue Crossover sollte spürbar mehr Fahrspaß vermitteln als aus diesem Segment bislang gewohnt. Und das nicht nur mit Wendigkeit im intensiven Stadtverkehr, sondern auch – unabhängig vom Fahrbahnzustand – auf der Landstraße. Mit einer exzellenten Straßenlage und einem direkten Einlenkverhalten wird Kurvenrübern im C-HR zum Genuss. Hierfür bildete die neue TNGA-Plattform mit ihrer tiefen Schwerpunktlage die ideale Ausgangsbasis.

LEIDENSCHAFT FÜR DAS BESONDERE

Um im hart umkämpften Crossover-Segment erfolgreich zu sein, ist der C-HR klar auf die Bedürfnisse seiner Zielgruppe zugeschnitten.

Der typische Kunde ist ein Fahrer, der sich in erster Linie an emotionalen Erwägungen orientiert. Er möchte sich von der Masse abheben, neue Erfahrungen als erster erleben und neue Produkte testen. Das Styling spielt für ihn eine größere Rolle als reiner Alltagsnutzen,



und das Auto sieht er als Erweiterung seiner Persönlichkeit an. Qualität spielt für ihn eine entscheidende Rolle bei jeder Kaufentscheidung. Er liebt einen engagierten Fahrstil, und da er in der Stadt lebt und sich immer wieder in den Verkehr stürzt, muss sein Auto mithalten können.

EIN COUPÉ-ARTIGES DESIGN

Als Reaktion auf die Vorlieben und Anforderungen dieser Zielgruppe bringt das markante Design des Toyota C-HR eine neu gefundene Dynamik in das Crossover-Segment. Durch die weit herumgezogenen Ecken weist die Karosserie des C-HR eine rautenförmige Grundstruktur auf, bei der die Radhäuser an allen vier Ecken prägnant hervorstehen und entscheidend zum robusten Erscheinungsbild des Crossover beitragen. Innerhalb dieser markanten Architektur trifft eine kraftvolle untere Karosserie-Partie mit erhöhter Bodenfreiheit auf ein schlankes oberes Kabinenprofil im Stil eines schnittigen Coupés.

Facettierte Formen nach Art von geschliffenen Edelsteinen kontrastieren aus jedem Blickwinkel mit fließenden Oberflächen und fügen sich mit elegant integrierten Details zu einem harmonischen Ganzen, das Präzision und Sinnlichkeit gleichermaßen zum Ausdruck bringt.

Die Frontpartie des C-HR ist geprägt von der jüngsten Entwicklungsstufe des unter den Stichworten „Under Priority“ und „Keen Look“ bekannt gewordenen aktuellen Toyota Markendesigns. Der hierfür typische, schmale obere Kühlergrill geht vom mittleren Toyota Emblem fließend in die eleganten, weit herumgezogenen Scheinwerfer über.

Die Scheinwerfer selbst sind wahlweise komplett in LED-Technik ausgeführt und zeichnen sich durch Lichtleiter sowie sequenzielle Blinker aus, die dem C-HR seine eigenständige visuelle Signatur verleihen. Darunter bildet der Stoßfänger mit seinen markant dreidimensional ausgeprägten Formen eine Einheit mit den ausgestellten Radhäusern, in die auch der trapezförmige untere Kühlergrill integriert ist und den breiten, stabilen Auftritt des C-HR abrundet.

Eine schwarze Schwellerverkleidung führt das Auge dynamisch vom Vorder- zum Hinterrad, unterstützt von einer schwingvoll aufwärts Richtung Heck der flachen Karosserie gezogenen Charakterlinie. Verdeckt in die C-Säule integrierte Türgriffe der hinteren Türen und eine kraftvoll in den Heckspoiler übergehende Dachlinie prägen im hinteren Bereich das Coupé-artige Styling des neuen C-HR.

Die flach angestellte Heckscheibe trifft auf Höhe der Schulterlinie auf die steil abfallende





VERDECKT IN DIE C-SÄULE INTEGRIERTE TÜRGRIFFE DER HINTEREN TÜREN UND EINE KRAFTVOLL IN DEN HECKSPOILER ÜBERGEHENDE DACHLINIE PRÄGEN IM HINTEREN BEREICH DAS COUPÉ-ARTIGE STYLING DES NEUEN C-HR

hintere Fläche der Heckklappe, eine Linienführung, die zugleich für ein praxistgerechtes Gepäckraum-Volumen bürgt. Auch hier setzen markant ausgestellte Radhäuser kraftvolle Akzente. Die von der Karosserie abgesetzten Rückleuchten sind wahlweise ebenfalls in LED-Technik erhältlich und verleihen der Heckansicht des C-HR eine ebenso ausdrucksstarke Lichtsignatur wie der Front.

Das Design des C-HR bildet das Ergebnis einer weltweiten Kooperation aller Toyota Design-Zentren auf drei Kontinenten unter der Leitung des Chefdesigner dieses Projekts, Kazuhiko Isawa. Das ursprüngliche Karosseriedesign stammt von Calty, dem Toyota Designstudio in Kalifornien.

BEGEISTERNDE UND SPARSAME ANTRIEBE

Mit der Antriebspalette des C-HR zielt Toyota auf die Bedürfnisse der Kunden. Am klarsten kommt das bei der Hybridversion zum Ausdruck, deren spezifische Charakteristik ein Höchstmaß an Laufkultur garantiert. Mit der neuesten Generation des Hybridantriebs liegen die CO₂-Emissionen des C-HR bei unter 90 g/km und sind somit die niedrigsten im Segment.

Der neue Hybridantrieb leistet 122 PS und fällt zugleich effizienter und leichter aus als das bisherige System. Dank zahlreicher Modifikationen arbeitet der Verbrennungsmotor mit einem bislang unerreichten thermischen Wirkungsgrad von 40 Prozent. Andere Komponenten des Hybridantriebs bauen leichter und kompakter als bisher. Ihr weiterentwickeltes Packaging trägt darüber hinaus zum niedrigen Schwerpunkt des Fahrzeugs bei.

Alternativ ist der Toyota C-HR auch mit dem neuen 1,2-Liter Benzinmotor mit Turbolader und 115 PS / 85 kW erhältlich, den Toyota erstmals im Auris präsentierte. Er ist wahlweise an ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder an ein stufenloses CVT-Automatikgetriebe gekoppelt, das Toyota eigens für den europäischen Markt entwickelt hat. Die CVT-Automatik kommt sowohl bei Versionen mit Frontantrieb als auch bei Allradversionen zum Einsatz.

Auf bestimmten Märkten wird ein 2,0 Liter Antrieb mit CVT-Getriebe angeboten.

FAHRDYNAMIK, DIE MAN EINEM CROSSOVER NICHT ZUTRAUT

Der Chefingenieur Hiroyuki Koba brachte sich als leidenschaftlicher Autofahrer mit vollem



Einsatz in das Design und die Entwicklung des Fahrzeugs ein. Von Anfang an legte er tausende Kilometer auf europäischen Straßen zurück, um sowohl die Erfordernisse des europäischen Straßennetzes als auch das Fahrverhalten der Europäer zu eruiieren.

„Mir ist zum Beispiel aufgefallen, dass Europäer aufmerksamer und daher auch flüssiger fahren“, berichtet Hiroyuki Koba. „Während Fahrer in anderen Teilen der Welt bei Hindernissen eher zum Anhalten tendieren, umfahren Europäer oft das Hindernis mit einem kleinen Schlenker, ohne auch nur groß verlangsamen zu müssen. Das hat uns dazu veranlasst, mit unserem Team in Europa alle Aspekte des Fahrzeugs unter die Lupe zu nehmen, um die Zielgenauigkeit zu erhöhen. Wir wollten hier das Niveau eines guten Kompaktwagens erreichen.“

Mit ihrem tiefen Schwerpunkt und der Mehrlenker-Hinterachse bietet die neue TNGA-Plattform ideale Voraussetzungen, um das Fahrwerk voll und ganz auf ansatzlose, natürliche Reaktionen auf den Input des Fahrers zu trimmen. Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba hat sich in jede entscheidende Einschätzung und Entscheidung mit Bezug auf die Dynamik eingebracht, um seine Vision von „Drehfreude, Linearität und Konsistenz“ in vollem Umfang umzusetzen.

Insbesondere hat Toyota die Lenkung absolut linear ausgelegt, was im Verbund mit einer erhöhten Wankstabilität in Kurven dem Toyota C-HR eine für einen Crossover bemerkenswerte Zielgenauigkeit verleiht. Diese Begrenzung der Wankneigung, von der hohe Autos generell sonst stärker betroffen sind, hat auch einen unmittelbaren Einfluss auf den Komfort. Selbst

auf Straßen in schlechtem Zustand bleibt das Auto bemerkenswert gelassen und zielgenau, was dem Fahrer Sicherheit vermittelt und dem Fahrspaß zu Gute kommt.

SERIENMÄSSIG MIT MODERNSTER SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Im Einklang mit Toyotas Strategie, modernste Sicherheitsausstattung auch den unteren Segmenten zu erschließen, umfasst die Ausstattung des C-HR Technologien, die bislang weitgehend höheren Segmenten vorbehalten blieben. So umfasst das serienmäßige Sicherheitspaket Toyota Safety Sense ein Pre-Collision-System mit Fußgänger-Erkennung, den Spurhalteassistenten, den Fernlichtassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung.

FERTIGUNG

Der Toyota C-HR wird bei Toyota Motor Manufacturing Turkey (TMMT) in Sakarya in der Türkei produziert. Er ist das erste Fahrzeug mit Hybridantrieb, das in der Türkei gebaut wird. Seine Fertigung und der Vertrieb fallen also in den Verantwortungsbereich von Toyota Motor Europe im Großraum Europa.

TMMT avanciert damit zur dritten Fertigungsstätte für Hybridfahrzeuge in Europa neben Toyota Motor Manufacturing France (Yaris Hybrid) und Toyota Motor Manufacturing UK in Burnaston, Großbritannien (Auris Hybrid und Auris Touring Sport Hybrid). Den eigentlichen Hybridantrieb steuert das Werk von Toyota Motor Manufacturing UK im walisischen Deeside bei.

SELBST AUF STRASSEN IN SCHLECHTEM ZUSTAND BLEIBT DAS AUTO BEMERKENSWERT GELASSEN UND ZIELGENAU, WAS DEM FAHRER SICHERHEIT VERMITTELT UND DEM FAHRSPASS ZU GUTE KOMMT



| | 1.2 TURBO | 1.8 HYBRID |
|----------------------------|-----------|------------|
| Hubraum (cm ³) | 1.197 | 1.798 |
| Max. Leistung (PS/kW) | 116/85 | 122/90 |
| Länge (mm) | 4.350 | |
| Breite (mm) | 1.790 | |
| Höhe (mm) | 1.570 | |
| Radstand (mm) | 2.640 | |



DER NEUE HILUX

Eine neue Ära für den Pick-up -
und der Hilux bleibt sich treu

Mit dem neuen Hilux geht Toyota insbesondere auf all jene Kunden ein, die in den vergangenen Jahren vermehrt auf einen Pick-up als Freizeitfahrzeug gesetzt haben. Mit neuem, modernem Design, einem hohen Komfortniveau und fortschrittlicher Sicherheitstechnologie bildet der neue Hilux ein höchst attraktives Angebot für alle seine Zielgruppen.



DER 1968 ERSTMALS vorgestellte Toyota Hilux erschien ein Jahr später auch auf dem europäischen Markt. Damit blickt Toyota heute auf eine fast 50-jährige Geschichte im weltweiten Pick-up-Markt zurück.

Bis heute hat Toyota weltweit insgesamt mehr als 16 Millionen Stück des beliebtesten Pick-ups der Welt verkauft. Allein in Europa haben sich 2015 rund 34.000 Kunden für einen Hilux entschieden. Das entspricht einem Segmentanteil von 23,1 Prozent und positioniert den Hilux als meistverkauften Pick-up in Europa.

Noch immer begeistert der Hilux durch seine Qualität, seine Robustheit und Langlebigkeit. Er eroberte nicht nur Vulkane auf Island sondern auch den Nord- sowie Südpol und fuhr bei der härtesten Rallye der Welt - der Dakar - regelmäßig aufs Podium. Er kam alleine innerhalb der letzten fünf Jahre fünf Mal unter die besten Vier der Dakar Gesamtwertung.

Nummehr schickt sich die völlig neu entwickelte achte Generation des Hilux an, das Erbe dieser Legende anzutreten. Wieder bietet Toyota den neuen Hilux als Single Cab, als viersitzigen Extra Cab und als Double Cab mit fünf Sitzplätzen an. Mit seinem stabilen Leiterahmen und einem verstärkten Aufbau ist der Hilux robuster denn je. Ein weiterentwickeltes Allrad-Antriebssystem sowie eine deutlich er-

höhte Anhängelast und Zuladung machen das neueste Modell vielseitiger denn je.

Zugleich präsentiert sich der neue Hilux mit seinem modernen Design aber auch edel und elegant. Er bietet mehr Komfort, eine umfassendere Ausstattung, mehr Sicherheit, ist entspannter zu fahren als je zuvor.

KAROSSERIEDESIGN – ROBUSTHEIT NEU DEFINIERT

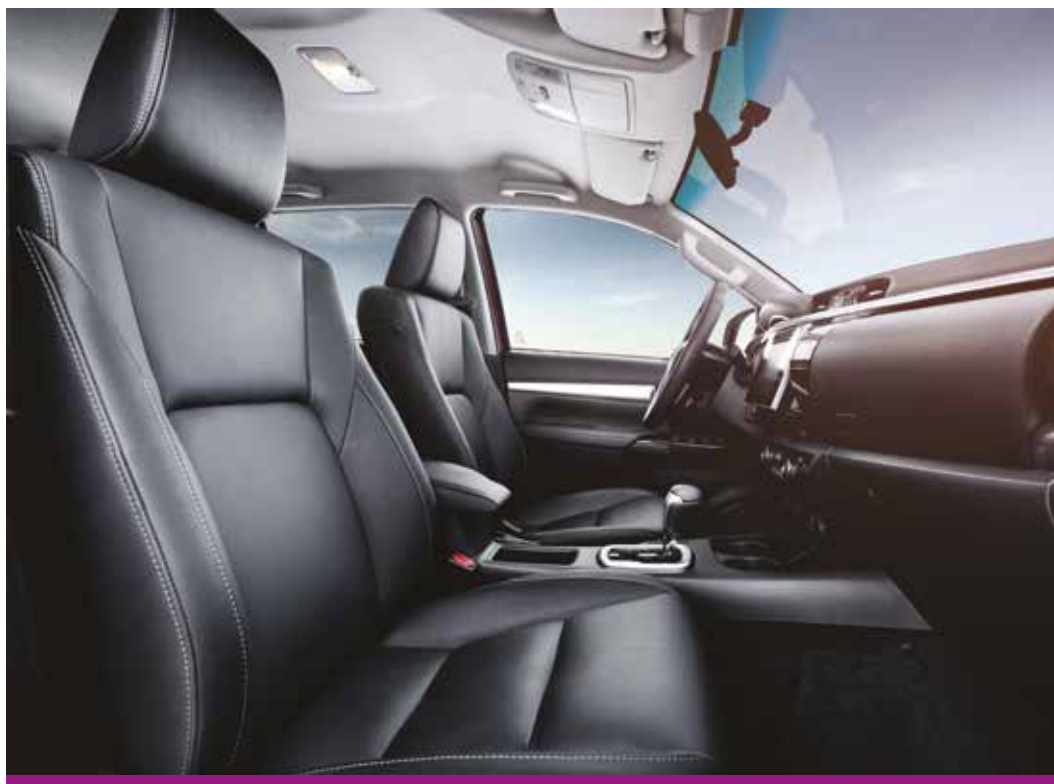
Mit einer Länge von bis zu 5.335 mm, einer Breite von 1.855 mm und einer Höhe von 1.815 mm ist der neue Hilux 75 mm länger, 20 mm breiter und 45 mm niedriger als sein Vorgänger.

Auch der neue Hilux kann sich als waschechtes „Arbeitstier“ nach wie vor im gewerblichen Umfeld behaupten. Zugleich zeichnet er sich jedoch mit Blick auf den wachsenden Freizeit-Markt durch ein neues Niveau an Fahrkultur aus. In der neuen Frontpartie kommt das robuste Design zum Ausdruck, die mit markentypischen Designmerkmalen an den aktuellen Toyota Look anknüpft wie etwa dem oberen Kühlergrill, der sich breit in der Horizontalen spannt und visuell unmittelbar in die weit herumgezogenen Scheinwerfer übergeht. Darunter suggeriert der kraftvoll ausgeformte vordere Stoßfänger mit weit geöffnetem unterem Kühlergrill Vertrauen erweckende Solidität.



VOM ELEGANTEN DACH IM „PAGODEN“-STIL DER NEUEN
HILUX KABINE PROFITIERT DIE AERODYNAMIK







Typisch für den neuen Hilux ist die bis in die Seitenlinie gezogene Motorhaube. Darunter schließt sich die zweitoberste horizontale Strebe des oberen Kühlergrills optisch an die Tagfahrleuchten innerhalb des Scheinwerfers an, die dem neuen Hilux mit zwölf weißen LEDs eine charakteristische Licht-Signatur verleihen.

Die weit herumgezogenen Scheinwerfer sowie die weit außen platzierten, integrierten Nebelscheinwerfer heben die Breite des neuen Pick-ups hervor. Für die gehobenen Ausstattungsstufen sind sie optional mit LED-Projektionsleuchten erhältlich.

Unterhalb der Scheinwerfer fügt sich das Design mit dem trapezförmigen unteren Kühlergrill nahtlos in das Toyota Markendesign ein. An der Unterseite geht der Stoßfänger fließend in eine neue, breitere und stärkere Boden-Abdeckung über, deren Form einen großen vorderen Böschungswinkel gewährleistet.

Anders als beim Vorgänger tragen die Radhäuser vorn und hinten keine separaten Verbreiterungen mehr, sondern sind als ganzes ausgestellt. Zwischen den Radhäusern erzeugt ein im unteren Bereich ebenfalls ausgestelltes Türprofil eine visuelle Verbindung. Eine steil hinter dem hinteren Radhaus hochgezogene

Sicke bindet auch die Rückleuchten in das Design der Seitenansicht ein.

Die Kabine von Extra Cab und Double Cab gewinnt Eleganz durch die ausstattungsbedingt schwarz getönte B-Säule und die nach hinten steil ansteigende Linie der C-Säule. Dazu kommt ab der mittleren Ausstattungsstufe eine Auswahl neuer Leichtmetallräder in 17 und 18 Zoll.

Vom eleganten Dach im „Pagoden“-Stil der neuen Hilux Kabine profitiert die Aerodynamik. Mit seiner V-Form trägt das Dach dazu bei, den Fahrtwind über das Fahrzeug hinweg und seitlich herab zu leiten statt in die Ladefläche. Auf diese Weise vermeiden die Toyota Entwickler einen erhöhten Luftwiderstand an der Heckklappe. Dabei fanden auch scheinbare Details Beachtung wie etwa die nach vorn verlegte Antenne, die an ihrer neuen Position nicht mehr mit sperriger Ladung oder Vorrichtungen auf der Ladefläche kollidiert.

Auch die neuen Rückleuchten tragen mit integrierten Leitflächen zur optimierten Aerodynamik bei. Darunter ist der neue Stoßfänger jetzt tiefer angebracht und bietet dadurch in seiner Funktion als Trittstufe bei geschlossener Heckklappe einen komfortableren Zugang zur Ladefläche. Die Rückfahrkamera mit optimiertem Sichtfeld ist jetzt bündig in die Griff-Baugruppe der Heckklappe integriert.

Die Ladefläche fällt beim neuen Hilux noch größer, stabiler und praktischer aus. An der Heckklappe kommen zudem kräftigere Gelenk-Scharniere zum Einsatz.

Die Ladefläche selbst ist jetzt noch widerstandsfähiger gegen Verformung und Beschädigungen beim Be- und Entladen. Hierzu tragen neu konstruierte Bodenrippen sowie ein verstärkter Querträger am Bodenblech ebenso bei wie die verstärkte Stirnwand, die optimierte Wartungsklappe sowie die überarbeiteten Rippenverstärkungen der Radhäuser.

Der neue Hilux wird in acht attraktiven Farben angeboten – davon sind drei Farben neu.

INNENRAUMDESIGN – ROBUST UND KULTIVIERT MIT INNOVATIVER TECHNIK

Der neue Hilux verbindet ab der mittleren Ausstattungsstufe die Funktionalität eines Nutzfahrzeugs mit einer Fahrkultur und Ausstattung auf dem Niveau eines SUV. In Kom-

DER NEUE HILUX BRINGT DIE FÄHIGKEITEN EINES ROBUSTEN
GELÄNDEFahrZEUGS MIT ALLRAD-ANTRIEB MIT EINEM
FAHRKOMFORT UND EINER FAHRSTABILITÄT AUF DEM
NIVEAU EINES MODERNEN SUV IN EINKLANG



bination mit der höchsten Ausstattungsstufe verfügt der Hilux zudem über das Toyota Smart Key System mit elektronischem Zündschlüssel. Auf der Armaturentafel finden sich neu gestaltete Belüftungen mit kreuzförmigen Finnen und Drehreglern.

Ein integriertes Multimedia-System mit sieben Zoll großem Touchscreen im robusten Tablet-Design dominiert ab der mittleren Ausstattungsstufe die Mittelkonsole. Die neue Klima-Konsole mit wertigen, intuitiv bedienbaren kapazitiven Reglern haben die Toyota Designer zugunsten einer besseren Erreichbarkeit näher an die Vordersitze gerückt.

Das neue Kombinationsinstrument weist große, gut ablesbare Instrumente im Analog-Design und ein zentrales, 4,2-Zoll großes Multi-Informationsdisplay auf. Ab der mittleren Ausstattungsstufe ist dies in Farbe ausgeführt. Über integrierte Bedienelemente im Lenkrad lässt sich darauf schnell und einfach eine Vielzahl von Daten abrufen. Dabei werden die zum Fahren relevantesten Informationen am weitesten oben angezeigt, so dass der Fahrer seinen Blick beim Ablesen möglichst wenig vom Verkehrsgeschehen abwenden muss.

Das neue Lenkrad greift mit seinen markanten horizontalen Speichen das Design der Armaturentafel auf. Es ist in Neigung und in Längsrichtung einstellbar und liegt mit komfortablen Daumenmulden und einem griffigen Volant mit vernähtem Bezug angenehm in der Hand.

Integrierte Bedienelemente, darunter ein Vierwege-Schalter, gestatten eine schnelle und einfache Bedienung des Multi-Informationsdisplays sowie der Audio- und Multimedia-Systeme, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Bis zu sechs Lautsprecher sorgen für klangstarken Musikgenuss.

Ein kürzerer Schalthebel vermittelt ein direkteres Schaltgefühl ähnlich wie im Pkw. Direkt davor befinden sich die Schalter zur Wahl des Fahrmodus und zur Bedienung des Allradsystems.

Die schwarzen Sitzpolster des neuen Hilux sind mit drei verschiedenen Bezugstoffen erhältlich. Im Basismodell tragen sie strapazierfähige Textilbezüge. Die mittlere Ausstattungsstufe wird durch einen hochwertigen, weichen und langlebigen Bezugstoff aufgewertet, während die gehobenen Modelle optional eine Volllederausrüstung aufweisen.

NEUER 2.4 D-4D MOTOR

Toyota bietet den neuen Hilux erstmals mit einem neu konstruierten 2.4 D-4D Dieselmotor mit optionaler Start-Stopp-Funktion an. Das neue Triebwerk verbindet ein deutlich gesteigertes Drehmomentniveau im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Der neue Vierzylinder-DOHC-Motor mit 16 Ventilen ist mit einem Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie und Zwischenkühler ausgestattet. Das 2.393 cm³ große Aggregat leistet 110 kW/150 PS bei 3.400 U/min und liefert zwischen 1.600 und 2.000 U/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm.

Alle Hilux Versionen mit Hinterrad-Antrieb verfügen über ein 6-Gang-Schaltgetriebe, die Allrad-Versionen sind für den Double Cab wahlweise ab der mittleren Ausstattung auch mit einer 6-Stufen-Automatik erhältlich. Beide intensiv weiterentwickelten Getriebe zeichnen sich über ihre nochmals erhöhte Langlebigkeit hinaus durch geschmeidigere Gangwechsel und hohe Effizienz aus.





In allen Versionen erreicht der neue Hilux eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Mit Automatik beschleunigt er von 0 auf 100 km/h in 12,8 Sekunden, mit 6-Gang-Schaltgetriebe in 13,2 Sekunden.

Durch die Kraftstoffeffizienz des neuen Motors erzielte Toyota eine Verbrauchssenkung von neun Prozent im Vergleich zum Vorgänger-Modell. Das 2.4D-4D Triebwerk verbraucht in Verbindung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe 7,3¹ Liter und in Verbindung mit der 6-Stufen-Automatik 8,3¹ Liter auf 100 Kilometer.

FAHRDYNAMIK UND GELÄNDETAUGLICHKEIT

Mit einer um 20 Prozent höheren Verwindungssteifigkeit bildet der neu entwickelte Leiterraum des Hilux die Basis für zahlreiche Optimierungen sowohl der Fahreigenschaften und des Fahrkomforts als auch des Geräusch- und Vibrationsaufkommens und der Aufprallsicherheit. Zugleich zeichnet er sich auch bei schwerster Beanspruchung durch herausragende Langlebigkeit aus.

Die robuste Hinterachse mit Blattfedern und zwei Stoßdämpfern haben die Toyota Fahrwerks-Experten intensiv weiterentwickelt, um die extreme Verschränkung eines robusten

Geländefahrzeugs mit einem Fahrkomfort und einer Fahrstabilität auf dem Niveau eines modernen SUV in Einklang zu bringen.

Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion und zuschaltbarem Sperrdifferential mit begrenztem Schlupf verleiht dem neuen Hilux ein Höchstmaß an Geländegängigkeit.

Dank des deutlich erhöhten Drehmoments im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie der erhöhten Belastbarkeit des neuen Leiterraums steigt die zulässige Anhängelast (gebremst) beim neuen Hilux zudem auf 3,2 Tonnen.

ERHÖHTE AKTIVE UND PASSIVE SICHERHEIT

Dank des Sicherheitspakets Toyota Safety Sense bietet der neue Hilux mehr aktive Sicherheit und eine umfassendere Fahrer-Assistenz als je zuvor. Toyota Safety Sense umfasst das Pre-Collision System PCS² mit Fußgängererkennung, den Spurhalte-Assistenten, den Fernlichtassistenten und den Verkehrszeichen-Assistenten. Ihre Funktionen beruhen auf einer kompakten, in die Windschutzscheibe integrierten Baugruppe mit Laser-Entfernungssensor und Kamera.

¹ Voriüfuge technische Daten
² Technische Bezeichnung: Pre-Crash System

TOYOTA HILUX (Double Cab)

SPZIFIKATIONEN

| MOTOR | 2.4 D-4D 2X4 6-GANG SCHALTGETRIEBE | 2.4 D-4D 4X4 6-GANG SCHALTGETRIEBE | 2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN AUTOMATIK |
|------------------------------------|--|--|---------------------------------------|
| Motor Code | 2GD-FTV | 2GD-FTV | 2GD-FTV |
| Typ | Reihen-Vierzylinder | Reihen-Vierzylinder | Reihen-Vierzylinder |
| Kraftstoff | Diesel | Diesel | Diesel |
| Ventiltrieb | DOHC, 16 Ventile | DOHC, 16 Ventile | DOHC, 16 Ventile |
| Hubraum (cm ³) | 2.393 | 2.393 | 2.393 |
| Bohrung x Hub (mm) | 92,0 x 90,0 | 92,0 x 90,0 | 92,0 x 90,0 |
| Verdichtungsverhältnis (-:1) | 15,6 | 15,6 | 15,6 |
| Max. Leistung (PS) kW bei U/min | (150)110 bei 3.400 | (150)110 bei 3.400 | (150)110 bei 3.400 |
| Max. Drehmoment (Nm bei U/min) | 400 bei 1.600-2.000 | 400 bei 1.600-2.000 | 400 bei 1.600-2.000 |

FAHRLEISTUNGEN

| | | | |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 170 | 170 | 170 |
| Beschleunigung (0-100 km/h in s) | 13,2 | 13,2 | 12,8 |

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

| | | | |
|-------------------|-----|-----|-----|
| Gesamt (l/100 km) | 7,1 | 7,3 | 8,3 |
|-------------------|-----|-----|-----|

CO₂ EMISSIONEN

| | | | |
|---------------|-----|-----|-----|
| Gesamt (g/km) | 187 | 194 | 219 |
|---------------|-----|-----|-----|

RÄDER UND REIFEN

| | | | |
|--------|-------------|-------------|-------------|
| Räder | 17 x 7 1/2J | 17 x 7 1/2J | 17 x 7 1/2J |
| Reifen | 265/65 R17 | 265/65 R17 | 265/65 R17 |

GEWICHTE

| | | | |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Leergewicht (kg) | 1.955-2.005 | 2.100-2.160 | 2.095-2.155 |
| Zulässiges Gesamtgewicht (kg) | 3.050 | 3.210 | 3.210 |

ANHÄNGELAST

| | | | |
|-----------------|-------|-------|-------|
| Gebremst (kg) | 2.800 | 3.200 | 3.200 |
| Ungebremst (kg) | 750 | 750 | 750 |



BREMSEN

| | |
|------------------|---|
| Vorn | Innenbelüftete Scheibenbremsen mit Vierkolben-Festsätteln |
| Hinten | Auflauf-Trommelbremsen |
| Weitere Features | ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC |

FAHRWERK

| | |
|--------|----------------------------------|
| Vorn | Doppelquerlenker- Vorderachse |
| Hinten | Starrachse mit Blattfedern |

LENKUNG

| | |
|---|--------------------|
| Lenkungstyp | Zahnstangenlenkung |
| Lenkunterstützung | Hydraulisch |
| Min. Wendekreis Reifen/ Karosserie (m) | 12,8/13,4 |

AUSSENABMESSUNGEN

| | |
|----------------------------------|-------|
| Länge (mm) | 5.335 |
| Breite (mm) | 1.855 |
| Höhe (mm) | 1.815 |
| Radstand (mm) | 3.085 |
| Spurweite vorn (mm) | 1.535 |
| Spurweite hinten (mm) | 1.550 |
| Überhang vorn (mm) | 1.000 |
| Überhang hinten (mm) | 1.250 |
| Min. Bodenfreiheit (mm) | 293 |
| Böschungswinkel vorn (Grad) | 31 |
| Böschungswinkel hinten (Grad) | 26 |

INNENABMESSUNGEN

| | |
|--|-------------|
| Länge (mm) | 1.732 |
| Breite vorn/hinten (mm) | 1.441/1.410 |
| Höhe (mm) | 1.170 |
| Abstand Hüftpunkte vorn-hinten (mm) | 841 |
| Kopffreiheit vorn/hinten (mm) | 977/969 |

LADEFLÄCHE

| | |
|------------------|-------|
| Länge (mm) | 1.525 |
| Max. Breite (mm) | 1.645 |
| Höhe (mm) | 480 |

DER NEUE TOYOTA PROACE VERSO

Ein Fahrzeug für die besondere
Art des Reisens

Auf dem Genfer Automobilsalon 2016 feiert der neue Proace Verso seine Premiere. Das jüngste Mitglied der Toyota Modellfamilie bietet bis zu neun Passagieren Platz und zeichnet sich dabei durch Raumangebot und Vielseitigkeit aus. Die in Deutschland sehr beliebte Fahrzeugklasse der Großraum-Limousinen eignet sich sowohl für die private wie auch für die gewerbliche Nutzung.





DAS NEUE MODELL PROFITIERT von den Erfahrungen der ersten Proace Generation, die den Toyota Hiace im Jahr 2013 ablöste. Die Neuauflage bietet mit dem Proace Verso zudem eine Auswahl an verschiedenen Varianten für den Personentransport.

Der neue Proace Verso wird in drei Ausstattungsvarianten sowie in drei verschiedenen Längen angeboten. In allen Fällen bietet der neue Toyota Proace Verso genug Platz, um bis zu neun Passagiere plus Gepäck komfortabel zu befördern.

Als Antrieb stehen verschiedene Dieselmotoren mit einer Leistung von bis zu 180 PS zur Verfügung. Die Kraftübertragung erfolgt über Schalt- oder Automatikgetriebe. In Sachen Verbrauch und CO₂-Emissionen strebt der Proace Verso Klassenbestwerte an.

Zu den gleichermaßen praktischen wie komfortablen Ausstattungsmerkmalen zählen individuell verschiebbare Sitze, eine aufklappbare Heckscheibe, per Fuß aktivierbare automatische Schiebetüren an den Seiten sowie ein großes Panorama-Glasdach.

Auch in puncto Sicherheitsausstattung steht der neue Proace Verso anderen Modellen der Marke in nichts nach. Im Euro NCAP Crashtest-Programm erreichte der Toyota Proace Verso mit fünf Sternen die höchstmögliche Bewertung.

DESIGN UND PACKAGING

Das markante Frontdesign weist den neuen Proace Verso eindeutig als jüngstes Mitglied der Toyota Modellfamilie aus. Die kompakte Version des Proace Verso ist 4.600 Millimeter lang und verfügt über einen Radstand von 2.900 Millimeter. Damit bietet das Fahrzeug ein bemerkenswertes Verhältnis zwischen Außenabmessungen und Raumangebot, und das bei einem Wendekreis von lediglich 11,3 Metern.

Zudem ist der neue Proace Verso mit einer Länge von 4.900 Millimetern und einem Radstand von 3.200 Millimetern verfügbar. Bei identischem Radstand misst die dritte und längste Variante des PROACE VERSO sogar 5.300 Millimeter. Der größere hintere Überhang kommt dabei dem Gepäckabteil zugute.

Mit einer Breite von 2.200 Millimetern und einer Höhe von 1.900 Millimetern weisen alle drei Karosserievarianten des Proace Verso identische Werte auf. Ebenfalls Standard sind



praktische Schiebetüren und die oben am Dach angeschlagene Heckklappe. Die mittlere Ausstattungsvariante verfügt serienmäßig über lackierte Stoßfänger, eine Chromumrandung am unteren Lufteinlass, Nebelscheinwerfer und eine separat aufklappbare Heckscheibe. Je nach Ausstattungsstufe rollt der neue Toyota auf 16 oder 17 Zoll großen Stahlrädern mit Radvollabdeckung oder auf Leichtmetallrädern im 17-Zoll-Format.

Zur umfangreichen Wunschausstattung zählen die per Fußbewegung aktivierbaren automatischen Schiebetüren an den Seiten und das Panorama-Glasdach.

Im Innenraum zeichnet sich der Proace Verso durch sein gleichermaßen robustes, funktionelles und geräumiges Layout aus, das den Bedürfnissen einer privaten wie gewerblichen Nutzung vollauf gerecht wird. Bis zu neun Passagiere samt Gepäck finden komfortable Platzverhältnisse vor. Zahlreiche Ablagemöglichkeiten, darunter Getränkehalter und große Türablagen, sind über den Innenraum verteilt.

Der Arbeitsplatz des Fahrers ist von klar gezeichneten Analoginstrumenten und ergonomisch günstigen Bedienelementen geprägt. Dank der hohen Sitzposition bietet der Proace Verso zudem eine ausgezeichnete Rundumsicht. Kurze Schaltwege und der nah am Lenkrad positionierte Schalthebel erleichtern die Gangwechsel und sorgen dafür, dass der Fahrer das Fahrzeug stets sicher im Griff hat.





| AUSSTATTUNG | SHUTTLE | | | FAMILY | | | VIP | | |
|---|---------|--------|------|---------|--------|------|---------|--------|------|
| | KOMPAKT | MEDIUM | LANG | KOMPAKT | MEDIUM | LANG | KOMPAKT | MEDIUM | LANG |
| 1.6 Diesel 70 kW/95 PS, 5-Gang | | | | | | | | | |
| 1.6 Diesel 70 kW/95 PS, 6-Gang Multi-Mode - Stopp&Start | | | | ✓ | ✓ | | | | |
| 1.6 Diesel 85 kW/115 PS, 6-Gang - Stopp&Start | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| 2.0 Diesel 110 kW/150 PS, 6-Gang - Stopp&Start | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |
| 2.0 Diesel 130 kW/180 PS, Automatik 6-Gang - Stopp&Start | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |



AUSSTATTUNGSSTUFEN UND SITZPLATZ-LAYOUT

Der neue Proace Verso ist in verschiedenen Ausstattungsversionen lieferbar. Die Einstiegsvariante ist die passende Wahl für selbstständige Nutzer, die ihr Fahrzeug sowohl privat als auch gewerblich einsetzen möchten und Wert auf niedrige Betriebskosten legen. Lieferbar ist diese Ausstattungsvariante als Acht- oder Neunsitzer.

In der mittleren Variante zählen Raumangebot, Modularität und Komfort zu den wesentlichen Qualitäten. Der Achtsitzer verfügt über zwei Einzelsitze für Fahrer und Beifahrer, die sich dank Schienensystem individuell verschieben und auch herausnehmen lassen. Die zweite und dritte Sitzreihe ist im Verhältnis 60:40 geteilt, alle sechs Plätze sind mit einem Isofix-System zur Befestigung von Kindersitzen ausgerüstet. In der zweiten Sitzreihe profitieren die Passagiere zudem von praktischen Klappstischen. Damit liefert der Proace Verso jenes Maß an Vielseitigkeit und Praktikabilität, die man von einem Familienfahrzeug zu Recht erwarten darf.

In der höchsten Ausstattungsstufe verfügt der Proace Verso serienmäßig über eine Privacy-Verglasung sowie individuell verschiebbare und herausnehmbare Sitze auch in der zweiten und dritten Sitzreihe. Somit bietet er sechs oder wahlweise sieben Passagieren großzügige Platzverhältnisse an. Für maximalen Komfort der Fond-Passagiere sorgt ein Klappstisch zwischen den beiden Sitzen der Mittelreihe, der dank Schienensystem ebenfalls verschiebbar ist.

In der ersten und zweiten Reihe nehmen die Passagiere auf Einzelsitzen Platz, die dritte Sitzreihe ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Als exklusives Merkmal der höchsten Ausstattung lassen sich die Sitze der mittleren Reihe entgegen der Fahrtrichtung positionieren, sodass bei Bedarf eine besonders kommunikationsfreundliche Sitzgruppe entsteht.

ANTRIEBSVARIANTEN

Der neue Proace Verso ist in verschiedenen Dieselvarianten lieferbar, seine Motoren mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum sind mit verschiedenen Getrieben und Stopp & Start System verfügbar. Der 1,6 Liter große Diesel leistet 85

kW (115 PS). In Verbindung mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe und Stopp & Start System liegen die CO₂-Emissionen zwischen 133 und 137 g/km.

Der 2,0 Liter Turbodiesel mit 110 kW (150 PS) ist ebenfalls an ein Sechsgang-Schaltgetriebe mit Stopp & Start System gekoppelt, die CO₂-Emissionen betragen zwischen 139 und 143 g/km.

Die Top-Version des 2,0-Liter-Aggregats leistet 130 kW (180 PS) und ist serienmäßig mit einer Sechsgang-Automatik samt Stopp & Start System kombiniert. Derart gerüstet realisiert der neue Proace Verso CO₂-Emissionen von 151 bis 159* g/km.

SICHERHEIT

Das Toyota Safety Sense System ist im neuen Proace Verso optional mit an Bord. Die Koppelung moderner aktiver Sicherheitseinrichtungen hilft dabei, die Gefahr von Kollisionen in vielen Situationen zu verhindern oder Unfallfolgen abzumildern. Toyota Safety Sense erweitert die Möglichkeiten, kritische Situationen frühzeitig zu erkennen. Entsprechend umfangreich sind die Assistenzsysteme bei der neuen Toyota Großraumlimousine, darunter Kollisions-Warner, Autonomer Notbrems-Assistent, Totwinkel-Assistent, Spurhalteassistent, Fahrer-Aufmerksamkeits-Assistent, Verkehrszeichen-Assistent und Intelligenter Geschwindigkeits-Assistent sowie adaptive Scheinwerfer mit Fernlichtassistent.

| ABMESSUNGEN (MM) | KOMPAKT | MEDIUM | LANG |
|------------------|---------|--------|-------|
| Länge | 4.606 | 4.956 | 5.308 |
| Breite | 1.920 | 1.920 | 1.920 |
| Höhe | 1.905 | 1.890 | 1.890 |
| Radstand | 2.925 | 3.275 | 3.275 |

LADEVOLUMEN BIS SITZHÖHE/BIS ZUM DACH (LITER)

| | | | |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| - Familie 8 Sitze | 224/- | 603/798 | 989/1.384 |
| - Familie 5 Sitze | 1.356/1.978 | 1.624/2.381 | 2.011/2.932 |

KOFFERRAUMLÄNGE (MM)

| | | | |
|-------------------|-------|-------|-------|
| - Familie 8 Sitze | 282 | 627 | 977 |
| - Familie 5 Sitze | 1.242 | 1.497 | 1.847 |



TECHNISCHE DATEN

| TECHNISCHE DATEN | 1.6 DIESEL | | | 2.0 DIESEL | |
|---|-----------------|-----------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | 1.560 | 1.560 | 1.560 | 1.997 | 1.997 |
| Hubraum (cm³) | 1.560 | 1.560 | 1.560 | 1.997 | 1.997 |
| Max. Leistung (PS/kW bei U/min) | 95/70 bei 3.750 | 95/70 bei 3.750 | 115/85 bei 3.500 | 150/100 bei 4.000 | 180/126 bei 3.750 |
| Max. Drehmoment (Nm bei U/min) | 210 bei 1.750 | 240 bei 1.750 | 300 bei 1.750 | 370 bei 2.000 | 400 bei 2.000 |
| Stopp&Start | nein | ja | ja | ja | ja |
| Getriebe | 5-Gang Manuell | 6-Gang, automatisiert | 6-Gang Manuell | 6-Gang Manuell | 6-Gang Automatik |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 145 | k.A. | 160 | 170 | k.A. |
| Beschleunigung von 0 auf 100 km/h (s) | 15,9 | k.A. | 13,4 | 11 | k.A. |
| Kraftstoffverbrauch gesamt (l/100 km) | 5,5 – 5,6 | k.A. | 5,1 – 5,2 | 5,3 – 5,5 | k.A. |
| CO ₂ -Emissionen gesamt (g/km) | 144 – 148 | 135 – 139* | 133 – 137 | 139 – 143 | 151 – 159* |



* Vorläufige Werte

TOYOTA KIKAI

Die Anziehungskraft der Maschine

Toyota ist davon überzeugt, dass neben dem menschlichen Wissen, der Kreativität, dem persönlichen Engagement und dem handwerklichen Können auch Maschinen zu jenen Dingen im Leben gehören, die Achtung und Bewunderung verdienen.



TECHNIK UND MECHANIK, DIE
NORMALERWEISE UNTER DEM
BLECHKLEID EINES FAHRZEUGS
VERBORGEN IST, STELLT DAS KIKAI
CONCEPT OFFEN ZUR SCHAU

| | |
|---------------|-------|
| Länge (mm) | 3.400 |
| Breite (mm) | 1.800 |
| Höhe (mm) | 1.550 |
| Radstand (mm) | 2.450 |
| Sitze | 3 |

DER TOYOTA KIKAI, der den Europäern auf dem Genfer Automobilsalon 2016 erstmals präsentiert wird, will die Attraktivität und Anziehungskraft einer Maschine auf besonders eindrucksvolle Weise demonstrieren: ihre Vielschichtigkeit, ihre mechanische Komplexität und, natürlich, ihre Faszination im laufenden Betrieb.

Als echtes Concept Car greift der TOYOTA KIKAI die Grundkonzepte moderner Automobile auf, um sie gleich wieder zu verwerfen und durch neue Ideen zu ersetzen.

Technik und Mechanik, die normalerweise unter dem Blechkleid eines Fahrzeugs verborgen ist, stellt der TOYOTA KIKAI offen zur Schau. Dabei werden sämtliche Komponenten sorgfältig in Szene gesetzt, um die mechanische Komplexität und technische Eleganz zu zeigen – und zwar unabhängig davon, ob es sich im Einzelnen um eine einfache Konstruktion oder eine aufwändige Lösung handelt.

Aus diesem Grund ist die Karosserie des Mittelmotor-Konzepts auf ein Minimum reduziert. Lediglich die mittig platzierte, dreisitzige Kabine wurde verkleidet. Der Hilfsrahmen aus Aluminium-Profilen liegt ebenso frei wie die übrigen Komponenten des Fahrzeugs, womit sein Innenleben Teil des Exterieur-Designs wird.

Die Front des KIKAI gibt den Blick auf Kühler, Lenksystem, Bremsen, und die eleganten

Alu-Komponenten der Radaufhängung frei. Im Heckbereich sind die Radaufhängung, die Bremsen, der Kraftstofftank, die verchromte Abgasanlage und der auffallend kompakte Toyota Hybridantrieb sichtbar.

Das Hybrid System des KIKAI Concept Cars kombiniert einen Elektromotor mit einem 1,5 Liter großen Vierzylinder-Benziner, der im Atkinson-Zyklus arbeiten kann. Letzterer verfügt über eine elektrische Wasserpumpe, eine reibungsarm laufende Steuerkette, ein Ansaugmodul aus Verbundwerkstoff und einen kompakten Endschalldämpfer.

Wie alle Toyota Hybridfahrzeuge zeichnet sich auch der KIKAI durch geräuscharmen Lauf, Fahrkomfort und leichte Bedienung aus. Diese Eigenschaften sind vor allem im urbanen Raum von Vorteil, zumal der Hybridantrieb einen rein elektrischen Fahrmodus erlaubt. Weil der Verbrennungsmotor nur bei Bedarf und mit reduzierter Leistung zuschaltet, ist der KIKAI besonders leise unterwegs. Die Getriebeautomatik gewährleistet einen sanften, ruckfreien Antrieb und verschafft dem Fahrer und zwei Passagieren ein komfortables und entspanntes Fahrerlebnis.

Schiebetüren geben den Zugang zur dreisitzigen Kabine frei, wobei der Fahrer exakt in der Mitte Platz nimmt. Dieses Sitzplatz-Layout schafft ein angenehmes Kommunikationsklima an Bord, zumal die Instrumentierung im Analog-Design das Konzept der schlichten Schönheit und technischen Eleganz auf höchst attraktive Weise unterstreicht.

Die großzügig verglaste Kabine gewährleistet nicht nur eine hervorragende Rundumsicht, sie versetzt die Passagiere zudem in die Lage, mit der Maschine in einen visuellen Dialog zu treten und ihre Funktionen zu beobachten. So sind beim Blick durch die Frontscheibe die Bewegungen der oberen Querlenker zu sehen, während kleine Fenster im Fußraum des Fahrers eine einmalige Sicht auf Räder, Radaufhängung und Straße ermöglichen.

Anders also als die meisten Fahrzeuge, die ihr Innenleben unter glattgezogenen Karosserieblechen verbergen, traut sich der TOYOTA KIKAI, die faszinierende Automobil-Technik selbstbewusst und offen zu zeigen. Mehr noch: Mit seinen visuellen, akustischen und haptischen Qualitäten steht es für wohlthuende Körperlichkeit in einer immer stärker digitalisierten Welt.



TOYOTA TOUCH® 2 & GO

Wesentliche Verbesserungen

Die kostengünstigen Toyota Touch2 Multimedia-Systeme wurden grundlegend überarbeitet. Das klar strukturierte Angebot umfasst nun das Multimedia-Audiosystem Toyota Touch2 sowie die beiden Varianten mit Navigationssystem „Toyota Touch2&Go“ und „Touch&Go Plus“



BEIDE LETZTGENANNTEN Varianten erhalten ein wichtiges Software Upgrade, das eine neue klare und benutzerfreundliche Menüführung, zehn neue Features, sowie eine vereinfachte Konnektivität zum Toyota Kundenportal für den Download von Apps umfasst.

Das System profitiert zudem von kostenlosen Services für die Dauer von drei Jahren. Dazu zählen Kartenupdates und eine kostenlose Registrierung für Toyota Real-Time-Traffic, Informationen über Kraftstoffpreise, freie

Parkmöglichkeiten und eine Wetter-App, Google Search, Google Street View, Aupeol, Aha und Twitter.

Das Software Update steht allen Nutzern von Toyota Touch2&Go2 sowie Touch2&Go Plus zur Verfügung.

Alle Top-Menüs des Toyota Touch2&Go Systems basieren nun auf Kacheln und lassen sich somit leicht bedienen. Das Navigationsmenü und die Untermenüs wurden vereinfacht, und ein neu gestalteter Kartenbildschirm enthält

WENN DER FAHRER SEIN ZIEL ERREICHT HAT, KANN ER SICH GLEICHZEITIG STREET VIEW BILDER ANSEHEN UND ERHÄLT WETTER-INFORMATIONEN

neue Kacheln für mehr Klarheit und eine einfachere Bedienbarkeit. Dank des neuen geteilten Bildschirms mit Navigationskarte sowie Informationen über das Mediasystem und Apps erhält der Nutzer auf einen Blick mehr Informationen.

Navigations-Services sind nun besser in das System integriert. Wenn der Fahrer beispielsweise sein Ziel erreicht hat, kann er sich gleichzeitig Street View Bilder ansehen, erhält entsprechende Wetterinformationen und kann direkt nach nahegelegenen Parkplätzen Ausschau halten. Wenn sich das Fahrzeug dem Ziel nähert, informiert das System den Fahrer über freie Parkplätze in der Nähe.

TomTom Echtzeit-Verkehrsinformationen sind nun automatisch als Standard-Verkehrsservice integriert, sobald der Fahrer über sein Mobiltelefon eine Datenverbindung herstellt.

Eine Auto-Navigationsfunktion erlaubt es dem Fahrer, das Programm mit bis zu vier Zielen sowie einem Abfahrts-Zeitfenster für jeden Wochentag zu programmieren.

Sobald das Fahrzeug innerhalb dieses Zeitfensters gestartet wird, schaltet sich das Navigationssystem automatisch ein und zeigt die Route zum gewünschten Ziel an. Dabei bezieht das System TomTom Echtzeit-Verkehrsinformationen mit ein und schlägt alternative Routen vor, um beispielsweise bei der täglichen Fahrt zur Arbeit Staus zu vermeiden.

Auch die Point of Interest Suchfunktionalität wurde durch die bessere Integration von Karten- und Listeninformationen optimiert. Eine POI Suchwort-Speicherung erlaubt die schnellere Lokalisierung favorisierter Ziele.

Ein neues Design der Benutzeroberfläche des Telefons gestattet eine leichtere und intuitivere Bedienung des Telefons während der Fahrt. Ein neues Bildschirmlayout erlaubt einen direkten Zugriff auf die Listen mit eingegangen, geführten und verpassten Telefonanrufen, wodurch sich die Anzahl der benötigten Bedienungsschritte ebenfalls reduziert

Das Touch2&Go Plus verfügt darüber hinaus über eine Sprachsteuerung, eine Text-to-Speech Funktion zum Vorlesen von Nachrichten und 3D-Navigationskarten.

Die Sprachsteuerung kann nun auch für das Aufrufen und Bedienen von Apps und für die Navigation genutzt werden.

Das Setup Menü beinhaltet nun einen ‚Let’s get Started‘ QR Code, der auf dem Mobiltelefon eine Schnellstart-Anleitung aufruft. Auch die Verbindung zum Toyota Kundenportal gestaltet sich jetzt einfacher, und Kunden können nun vom Fahrzeug aus einen My Toyota Account erstellen.

Zudem wird der Download von Apps vereinfacht. Sobald der Nutzer mit seinem Mobiltelefon eine Datenverbindung hergestellt hat, lassen sich Apps direkt vom Fahrzeug aus im System installieren.



BILDDATENBANK



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





TOYOTA Deutschland GmbH

- Presseabteilung -
50420 Köln

www.toyota-media.de

<http://www.toyota-media.de>

Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>

Folgen Sie uns auf Twitter: https://twitter.com/toyota_de

