

# Der neue Toyota Auris

- **Markantes, selbstbewusstes Design mit neuem Toyota Markengesicht**
- **Intelligente Raumausnutzung und wertige Materialien für einen geräumigen und attraktiven Innenraum**
- **Leichtbau, flachere Karosserie und optimierte Aerodynamik für mehr Fahrdynamik bei weniger Verbrauch und Emissionen**
- **Vier Ausstattungsstufen mit erweiterter Serienausstattung**
- **Breitesten Motorenangebot im Segment mit erschwinglicher Hybridtechnologie**

## Neue Akzente für die Kompaktklasse

Der neue Auris, der eine Toyota Produktoffensive in der europäischen Kompaktklasse einläutet, präsentiert sich markanter, dynamischer, mit umfassenderer Ausstattung und noch dazu im Unterhalt wirtschaftlicher denn je zuvor.

Toyota hat sich auf die Fahnen geschrieben, attraktive, dynamische, mit einem Wort begeisternde Autos zu entwickeln und dabei den erstklassigen Ruf seiner Produkte in Sachen Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit zu stärken. Die Einführung des neuen Auris ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Die neue Generation zeichnet sich durch ein markantes, selbstbewusstes und zugleich elegantes Karosseriedesign aus und hat ein Plus an Fahrdynamik zu bieten. Zudem wird vor allem der Innenraum von einer hohen Verarbeitungsqualität geprägt. Und nicht zuletzt baut Toyota den technischen Vorsprung des Auris Hybrid weiter aus.

Dank der Weiterentwicklung der Aerodynamik und der Motoren sowie dank konsequenten Leichtbaus glänzt der neue Auris darüber hinaus in allen Modellvarianten mit niedrigem Verbrauch und geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen, was im Vergleich zum Vorgänger zu nochmals verringerten Unterhaltskosten führt.

Mit 39 Millionen in über 140 Ländern verkauften Einheiten seit der Einführung des ersten Corolla im Jahr 1966 ist Toyota der weltweit führende Anbieter im Segment der Kompaktfahrzeuge. Seit der Präsentation des Auris Hybrid im Jahr 2010 ist Toyota zudem der erste Hersteller, der in der Kompaktklasse drei verschiedene Antriebstechnologien anbietet.

Der ganz auf den europäischen Markt zugeschnittene neue Auris, der auf diesem Kontinent auch seinen größten Absatz erreichen wird, wird ebenso wie der Avensis von Toyota Motor Manufacturing UK im englischen Burnaston gefertigt. Damit unterstreicht Toyota erneut sein Engagement für seine europäischen Unternehmenszweige.

TMUK feiert in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Seit das Werk 1992 den Betrieb aufnahm, liefen dort bereits 3.265.000 Fahrzeuge vom Band, 418.000 davon waren Auris.

## Optimierte Raumausnutzung

Mit einer Länge von 4.275 Millimetern fällt der neue Auris 30 Millimeter länger aus als sein Vorgänger. Der Radstand blieb mit 2.600 Millimetern unverändert, stattdessen wuchsen die Überhänge vorn und hinten um jeweils 15 Millimeter. Damit zählt der Auris nach wie vor zu den kompaktesten Angeboten seiner Klasse.

Zu den entscheidendsten Entwicklungsschritten zählt die gegenüber seinem Vorgänger um vier Prozent verkleinerte Stirnfläche des neuen Auris. Ohne das Platzangebot für die Insassen zu beeinträchtigen, ist es den Entwicklern gelungen, die Gesamthöhe um 55 Millimeter abzusenken. Davon entfallen 45 Millimeter auf die verringerte Höhe des Innenraums und weitere 10 Millimeter auf die Tieferlegung der Karosserie. Der neue Auris ist damit eines der niedrigsten Fahrzeuge in seiner Klasse. In ihrer Gesamtheit bewirken diese Änderungen aerodynamische Vorteile, die einerseits zum gesunkenen Verbrauch beitragen, andererseits dem Auris aber auch ein spürbares Plus an Fahrdynamik bescheren.

Der weit reichende Einsatz von hochfesten Stahllegierungen in der Karosseriekonstruktion trägt dazu bei, das

Gesamtgewicht des Auris um bis zu 40 Kilogramm zu senken, während die reduzierte Höhe zugleich mit einem tieferen Schwerpunkt einher geht. Die Sitzhöhe liegt jetzt 40 Millimeter tiefer und das Lenkrad ist um zwei Grad flacher angestellt, was eine sportlichere Sitzposition mit niedrigerem Hüftpunkt ergibt.

Zugleich fällt die Kniefreiheit im Fond um 20 Millimeter größer aus, und auch die hinteren Türausschnitte sind jetzt breiter. Die Ladelänge wuchs um 50 Millimeter, die Breite des Heckklappen-Ausschnitts sogar um volle 90 Millimeter. Alle Versionen einschließlich des Auris Hybrid präsentieren sich besonders variabel, mit einem Gepäckraum mit großem Unterflur-Staufach, mit einer im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbaren Rücksitzlehne und mit einem auf 360 Liter gewachsenen Gepäckraumvolumen.

### **Dynamischeres Karosseriedesign**

Der neue Auris wurde äußerlich vollkommen neu gestaltet und zeichnet sich durch ein selbstbewusstes, dynamisches und zugleich elegantes Design aus, das darauf ausgelegt ist, die größtmöglichen Vorteile aus seiner verringerten Höhe und seinem tieferen Schwerpunkt zu ziehen.

Besonders deutlich wird das selbstbewusste und dynamische Auftreten der neuen Auris Generation anhand der neu gestalteten Frontpartie. Das neue Toyota Markengesicht mit Scheinwerfern im „Keen Look“ Design und LED-Tagfahrleuchten sowie neuem trapezförmigen unterem Kühlluft einlass verleiht dem Auris einen entschlossenen Ausdruck und eine kraftvolle Präsenz.

Der schmale obere Kühlergrill verläuft als Abschluss der flachen Motorhaube auf der vollen Breite zwischen dem jetzt größeren Markenemblem und den neu gezeichneten Scheinwerfern.

Eine Chromspange, die das Markenlogo umschließt und den oberen Grill horizontal teilt, reicht bis in die Scheinwerfereinheit hinein – ein Effekt, der die Breite des neuen Auris besonders betont. In den Deckgläsern geht diese Linie in die Form von „Augenbrauen“ über, womit das geringe Spaltmaß zwischen Motorhaube und Scheinwerfern betont wird. Die in allen Ausstattungsstufen serienmäßigen und in die Bi-Xenon- beziehungsweise Halogen-Projektionsscheinwerfer integrierten LED-Tagfahrleuchten verleihen dem neuen Auris ein besonders eigenständiges Erscheinungsbild.

Nebelscheinwerfer mit verchromten Einfassungen flankieren den unteren Kühlergrill, der in schwarzem Klavierlack gehalten ist. Der große, mit Chrom-Applikationen akzentuierte untere Kühlluft einlass betont ebenfalls die Breite des neuen Auris und damit seinen stämmigen, soliden Auftritt.

In der Seitenansicht fällt auf, wie die flach angestellte Windschutzscheibe fließend in eine neu gezeichnete, flache und aerodynamisch günstige Dachlinie übergeht. Auch in der lang gezogenen seitlichen Glasfläche, die drei einzelne Scheiben integriert, und in der markanter ansteigenden Gürtellinie zeigt sich die dynamische Design-Ausrichtung des neuen Auris.

Den Außenspiegel positionierten die Designer beim neuen Auris in das vordere Dreieck zwischen Seitenscheibe und A-Säule. Die B-Säule ist in einem glänzenden Klavierlack-Finish gehalten, und die neu gezeichnete C-Säule akzentuiert die flache, elegante Silhouette des neuen Modells.

Die Konstrukteure legten die Karosserie des neuen Auris um zehn Millimeter tiefer, was zugleich den Abstand zwischen Radhäusern und Reifen verringert, die Räder visuell also enger an die Karosserie anbindet und das schlanke Erscheinungsbild des neuen Toyotas unterstreicht. Die angebotenen Stahlräder in 15 und 16 Zoll tragen neu gestaltete Radvollabdeckungen, dazu kommen neue Leichtmetallräder in den Größen 16 und 17 Zoll.

Am Heck ist die jetzt weiter öffnende Heckklappe geprägt vom kraftvollen Wechselspiel konvexer und konkaver Flächen. Den oberen Abschluss bildet ein integrierter Dachspoiler. Weit herumgezogene neue Rückleuchten betonen die Form der Heckscheibe, des Spoilers und der kraftvollen Schulter über dem hinteren Radhaus. Der neue hintere Stoßfänger mit weit außen integrierten Reflektoren unterstreicht die Breite des neuen Auris in der Heckansicht und betont seinen sportlichen Auftritt.

Der neue Auris ist in einer Auswahl von zehn Lackfarben erhältlich, darunter die neuen Farbtöne Titansilber, Avantgardebronze und Arktisblau. Der Farbton Novaweiß Perleffekt ist zunächst exklusiv dem Auris Hybrid vorbehalten.

### **Die beste Aerodynamik seiner Klasse**

Das neue Karosseriedesign verleiht dem neuen Auris eine herausragende Aerodynamik, die sowohl zu einem Plus an Fahrstabilität beiträgt als auch zum verringerten Verbrauch.

Die im Vergleich zum Vorgänger um vier Prozent verkleinerte Stirnfläche und die um 55 Millimeter geringere Höhe verleihen dem neuen Auris einen wesentlich niedrigeren Luftwiderstand. Die flache Motorhaube geht fließend in die flach angestellte Windschutzscheibe und das aerodynamisch besonders günstige neue Dachprofil über, was den Luftwiderstand nochmals vermindert. Zudem ist der Heckspoiler jetzt ganz in die hintere Dachlinie integriert und schließt die Form der C-Säule nahtlos ab. So wird die Entstehung von Turbulenzen in der vom Fahrzeugheck abfließenden Luftströmung minimiert.

Über die um zehn Millimeter tiefer gelegte Karosserie hinaus haben die Konstrukteure auch den Luftstrom unterhalb des neuen Auris mit größter Sorgfalt optimiert. Ein Frontspoiler, zusätzliche untere Luftleitelemente vorne und hinten, eine Motorbodenverkleidung, Verkleidungen im mittleren Fahrzeugbereich und seitlich am Tank sowie Verkleidungen am Heck maximieren die aerodynamische Effizienz auch dort, wo man es gewöhnlich nicht sieht.

Im mittleren und hinteren Bereich der Unterbodenverkleidung kommen darüber hinaus noch mehrere Luftleiter in Form einer flachen Finne dazu, die für eine noch wirbelärmere Unterströmung sorgen und dem neuen Auris damit ein Plus an Geradeauslauf- und Hochgeschwindigkeitsstabilität verleihen.

Im Ergebnis sank der Luftwiderstandsbeiwert des Auris von  $c_w=0,292$  auf jetzt nur noch  $c_w=0,28$ .

### **Hochwertige, homogenere Innenraum-Gestaltung**

Der Innenraum des neuen Auris bietet mehr Raum und Komfort auf allen Plätzen. Beim Design lag das Augenmerk auf einer hochwertigen Anmutung und einem homogenen Gesamteindruck durch konsistente Ausgestaltung von Beleuchtung, Beschriftungen, Farben und Oberflächen.

Das neue, klare Design zeichnet sich durch markante Formen, übersichtliche Funktionalität und wertige Materialien aus. Die Armaturentafel verbindet kraftvolle horizontale Linien zur Betonung der Breite und des großzügigen Platzangebots im Bereich der Vordersitze mit einer ergonomischen, auf den Fahrer zugeschnittenen Anordnung von Instrumenten und Bedienelementen.

Das neue Kombinationsinstrument ist in einem klaren, schlichten Design mit zwei oder drei Zeigerinstrumenten gehalten, die weiße Nadeln und eine weiße Beschriftung tragen. Die homogene Hinterleuchtung von Kombinationsinstrument und Mittelkonsole in blau verleiht dem Cockpit des neuen Auris einen eleganten Look.

Das einheitliche Finish der Instrumenten-Einfassungen, der Bedienelemente in der Mittelkonsole sowie der Applikation am Getriebetunnel in einem seidenmatten Silber-Farbton verleiht dem gesamten Innenraum ein solides Erscheinungsbild.

Die Belüftungs-Einlässe, das Bedienfeld des Audiosystems, der Getriebetunnel, das Lenkrad und der Schalthebel tragen ebenfalls silberfarbenen lackierte Applikationen. Bei der Ausstattungsvariante Executive sind die vorderen Einsätze in der Armaturentafel zudem mit Leder bezogen.

Die Oberseiten von Armaturentafel und Türverkleidungen sind mit Soft-Touch-Material bezogen, die Dachsäulen mit Stoff. Der Schaltknopf hat ein neues Design und das Lenkrad ist mit hochwertigem Nappaleder bezogen. Türgriffe und Türöffner tragen ein weich strukturiertes Finish und die Armauflagen in den Türverkleidungen sind gepolstert.

Die neuen Sitze zeichnen sich durch größere Einstellbereiche in Längsrichtung sowie in der Höhe aus und bieten einen

deutlich verbesserten Sitzkomfort. In der Basisversion und der mittleren Ausstattungsstufe „Life“ tragen die Sitze hochwertige Stoffbezüge. In der Ausstattung „Executive“ sind die Sitze mit schwarzem Velours und an den Sitzwangen mit Echtleder bezogen. Eine schwarze Volllederausstattung ist bei dieser Ausstattungsstufe als Sonderausstattung verfügbar. Für die Modelle mit Hybridantrieb ist diese in der Farbe eisgrau ausgeführt.

Praktische Ausstattungsmerkmale und großzügige Ablagemöglichkeiten im Innenraum unterstreichen die Alltagstauglichkeit des neuen Auris. Dazu zählen neben dem Handschuhfach ein Sonnenbrillen-Fach, ein Münzfach, vier Getränke- und vier Flaschenhalter, eine in Längsrichtung einstellbare Armlehne, Ablagen in der vorderen und hinteren Mittelkonsole für kleinere Gegenstände, drei 12-Volt-Anschlüsse und ein USB-/AUX-Eingang für das Audiosystem, Zurrösen sowie ein zusätzliches Unterflur-Ablagefach im Gepäckraum.

### **Ein Plus an Fahrdynamik**

Der neue Toyota Auris profitiert von einer versteiften Karosserie, von der Optimierung von Fahrwerk, Lenkung und Sitzposition sowie von einem verringerten Geräusch- und Vibrationsaufkommen. Ergebnis ist ein komfortables und noch dynamischeres Fahrerlebnis.

Neue Verstrebungen und Verstärkungen an Unterboden und Vorderwagen verleihen der Karosserie ein Plus an Torsionssteifigkeit. Durch die umfassende Verwendung von Spezialstählen mit hoher Zugfestigkeit konnten die Ingenieure dabei zugleich das Gesamtgewicht des Auris je nach Modell um bis zu 40 Kilogramm verringern.

Im Verbund mit dieser Gewichtsreduzierung verleihen die um 55 Millimeter verringerte Fahrzeughöhe, die Tieferlegung um 10 Millimeter und die um 40 Millimeter abgesenkten Vordersitze dem neuen Auris einen tieferen Schwerpunkt und damit eine verbesserte Fahrstabilität sowie mehr Agilität in Kurven.

Dank des tieferen Schwerpunkts konnten die Entwickler Tragfedern mit weniger straffen Federraten sowie Stabilisatoren mit geringeren Querschnitten verwenden, wovon der Federungskomfort, die Dämpfung und das Ansprechverhalten der Lenkung profitieren.

Die Fahrwerkstechniker haben zahlreiche Komponenten der MacPherson Vorderachse grundlegend überarbeitet, darunter die oberen Aufnahmen, die Stützlager, die Tragfedern und die Stoßdämpfer. Die modifizierten Fahrwerksfedern und die neu abgestimmten Stoßdämpfer verleihen dem neuen Auris einen überdurchschnittlichen Fahrkomfort bei gleichzeitig verbesserter Fahrstabilität. Die Ausführungen mit dem 1,33-Liter-Benzinmotor und dem 1,4-Liter-Dieselmotor weisen eine Torsionslenker-Hinterachse auf, während der 1,6-Liter-Benziner, die 2,0-Liter-Diesel und die Modelle mit Vollhybridantrieb eine Doppelquerlenker-Hinterachse erhalten.

Auch die elektrische Servolenkung EPS des Auris hat Toyota weiterentwickelt. Eine direktere Lenkübersetzung optimiert die Rückmeldung der Lenkung und ihre Regelung wurde so überarbeitet, dass sie Schwankungen der Rückstellkräfte ausgleicht, um ein lineares Lenkgefühl zu erzielen – ein Ziel, das auch der Einsatz einer steiferen Aufnahme für die Lenksäule verfolgt. Insgesamt verleihen diese Modifikationen dem neuen Auris eine direkte Lenkung mit klarer Rückmeldung und über die verkürzte Lenkübersetzung auch ein Plus an Agilität.

Die umfassend optimierte Geräuschdämmung sorgt zugleich dafür, dass den neuen Auris nicht nur ein komfortables Fahrverhalten auszeichnet, sondern auch ein spürbar niedriges Geräuschniveau im Innenraum. Zusätzliche Dämmstoffe im Motorraum, in den vorderen Radhäuser und hinter der Armaturentafel senken sowohl die in den Innenraum eindringenden Motorgeräusche als auch die Abrollgeräusche.

### **Effiziente Benzin- und Dieselmotoren**

Im Laufe der letzten Jahre ist es den Toyota Konstrukteuren gelungen, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Auris Modelle kontinuierlich zu verringern. Bei der Präsentation der ersten Generation im Jahr 2007 hatte der Durchschnittswert aller Modelle noch bei 152 g/km gelegen, 2009 hatte Toyota ihn bereits auf 142 g/km gesenkt und 2011 mit der Einführung des Vollhybrid-Modells auf nur noch 125 g/km.

Beim neuen Auris betragen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sogar nur noch 109 g/km, das entspricht einer

Reduzierung um weitere 13 Prozent gegenüber dem Vorgänger.

Die Toyota Entwickler erreichten dieses Ziel, indem sie einen ganzheitlichen Ansatz verfolgten, der neben der Senkung des Verbrauchs auch die Optimierung von Fahrverhalten und Fahrdynamik nicht aus dem Blick lässt.

Von zentraler Bedeutung ist dabei die breite Palette moderner Antriebsoptionen: Beim neuen Auris haben die Kunden die Wahl zwischen einem weiterentwickelten Vollhybrid-Antrieb sowie zwei Benzinern und zwei Dieselmotoren, die sich alle dank Toyota Optimal Drive durch kraftvolle Fahrleistungen bei äußerst geringen Verbräuchen auszeichnen.

Toyota geht dabei davon aus, dass auf die Hybridmodelle in etwa ein Drittel des Gesamt-Absatzes entfallen wird. Das verdeutlicht nicht nur, welche breite Auswahl Toyota dem Kunden bietet, sondern auch, dass der Vollhybridantrieb endgültig im Volumenmarkt angekommen ist.

### **Toyota Optimal Drive**

Das Eco-Konzept „Toyota Optimal Drive“ bietet mehr Dynamik und Fahrspaß bei deutlich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten. Zu diesem Zweck kombiniert Toyota innovative Technologien und innermotorische Optimierungen zu einem höchst fortschrittlichen Gesamtpaket.

Dieses Maßnahmenpaket erstreckt sich im Wesentlichen auf drei Aspekte der Antriebstechnologie:

Erster Aspekt ist die Gewichtsreduzierung durch den Einsatz besonders leichter und kompakter Motor- und Getriebekomponenten in allen neuen Auris Modellen.

Zweiter Aspekt: die Minimierung von Ladungswechselverlusten durch den Einsatz der Valvematic-Technologie, einer Weiterentwicklung der variablen Ventilsteuerung Dual VVT-i, beim Benzinmotor mit 1,6 Liter Hubraum. Ferner sorgen moderne Rollenschwinghebel sowie kleinere und leichtere Kolben bei beiden Benzinmotoren und Leichtlauföle sowie neue 6-Gang-Getriebe in der gesamten Auris Modellpalette für reduzierte mechanische Reibung.

Dritter Aspekt: höhere Wirkungsgrade durch effizientere Verbrennung. Bei den neuen Benzinmotoren des neuen Auris tragen hierzu die hohe Verdichtung von 11,5:1, die Ventilsteuerung sowie optimierte Ansaugkanäle und Brennräume bei. Ölspritzdüsen sorgen für eine effektive Kühlung der Kolben.

### **1,33-Liter Benzinmotor mit Dual VVT-i**

Der 1,33-Liter Benzinmotor mit Dual VVT-i und Start-Stopp-Automatik zeichnet sich dank eines hohen Verdichtungsverhältnisses von 11,5:1 durch einen gesteigerten thermischen Wirkungsgrad aus. Das langhubig ausgelegte Triebwerk wartet mit einer Leistung von 99 PS (73 kW) und einem maximalen Drehmoment von 128 Nm bei 3.800/min auf.

Der 1,33-Liter Benzinmotor garantiert dynamische Fahrleistungen, verbraucht aber zugleich im Durchschnitt nur 5,4 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, was CO<sub>2</sub>-Emissionen von nur 125 g/km entspricht – 0,5 Liter auf 100 Kilometer beziehungsweise 11 g/km weniger als beim Vorgänger.

Den Toyota Ingenieuren ist es gelungen, ein außergewöhnlich leichtes und kompaktes Aggregat zu entwickeln, das sich durch ein besonders günstiges Leistungsgewicht auszeichnet. Der leichte Ventildeckel und das Saugrohr aus Kunststoff tragen zur Gewichtsreduzierung bei. Der optimierte Ansaugtrakt gewährleistet eine optimale Strömung im Sinne einer äußerst effizienten Verbrennung.

Die variable Ventilsteuerung Dual VVT-i trägt zu einer Leistungssteigerung über das gesamte Drehzahlband bei, indem sie die Ein- und Auslass-steuerzeiten kontinuierlich an die jeweilige Fahrsituation anpasst. Dual VVT-i sorgt für ein gesteigertes Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich, reduziert die Schadstoffemissionen und senkt den Kraftstoffverbrauch.

### **Valvematic Benzinmotor mit 1,6 Liter Hubraum**

Dank Valvematic, einer Weiterentwicklung der variablen Toyota Ventilsteuerung Dual-VVT-i, zeichnet sich der 1,6 Liter Benzinmotor des neuen Auris durch ein sehr gutes Verhältnis von Verbrauch zu Leistung und Drehmoment aus.

Gegenüber Toyotas bewährter dualer variabler Ventilsteuerung Dual-VVT-i variiert das innovative Valvematic-System neben den Ein- und Auslass-Steuerzeiten auch den Ventilhub der Einlassventile. Dies gestattet eine optimale Regelung von Ansaugluftmenge und -geschwindigkeit – und damit des Verbrennungsprozesses –, die sich in einem Plus an Leistung bei geringerem Verbrauch und niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen niederschlägt. Dank Valvematic werden überdies die Reibung und die Ladungswechselverluste im Teillastbereich minimiert, was den Kraftstoffverbrauch weiter senkt.

Einen weiteren Beitrag zur hohen Effizienz des Valvematic Systems leistet das Saugrohr mit variabler Drosselklappensteuerung. Die Ansaugluftführung ist so konstruiert, dass der Luftstrom bei geringen und mittleren Drehzahlen auf die größtmögliche Geschwindigkeit beschleunigt wird, um eine optimale Effizienz des Verbrennungsprozesses zu erzielen. Im oberen Drehzahlbereich wird das Saugrohr dann voll geöffnet. Der Ansaugweg wird verkürzt, der Ansaugwiderstand sinkt, und mit dem Ansaugvolumen steigt letztlich die Motorleistung.

Der wahlweise mit manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe oder stufenlosem MultiDrive S Automatik-Getriebe erhältliche 1,6-Liter Valvematic-Benzinmotor zeichnet sich durch eine Leistung von 97 kW (132 PS) sowie ein maximales Drehmoment von 160 Nm bei nur 4.400/min aus. In Verbindung mit dem Schaltgetriebe liegt der Durchschnittsverbrauch im Testzyklus bei 5,9 Litern auf 100 Kilometer und die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei nur 138 g/km, eine Verringerung von 0,7 Liter auf 100 Kilometer beziehungsweise 16 g/km. Mit MultiDrive S Getriebe fallen Verbrauch und Emissionen mit nur 5,7 Litern je 100 Kilometer und 134 g/km sogar noch geringer aus.

### **1.4 D-4D Dieselmotor**

Der kompakte 1,4-Liter D-4D Dieselmotor leistet 90 PS und erreicht ein maximales Drehmoment von 205 Nm zwischen 1.800 und 2.800/min.

Auch der 1.4 D-4D profitiert vom Eco-Konzept Toyota Optimal Drive. Er bietet optimierte Fahrleistungen und verbessertes Ansprechverhalten. Gleichzeitig wurden der Kraftstoffverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>- und Rußpartikel-Emissionen minimiert.

Um die Reibung im Motor bei Betriebszuständen mit geringem Öldruck zu minimieren, integrierten die Toyota Entwickler ein neues zweistufiges Hydraulik-Regelventil in die Steuerkettenabdeckung, das je nach Fahrsituation öffnet oder schließt.

Die Warmlaufphase des Motors verkürzt eine neue Überbrückung des Kühlsystems, die dazu beiträgt, Wärmeverluste beim Kaltstart zu minimieren.

Piezoelektrische Einspritzventile der neuesten Generation gestatten eine präzise Regulierung der eingespritzten Kraftstoffmenge sowie des Einspritzzeitpunkts. Das extrem schnelle Ansprechverhalten der Ventile gestattet eine mehrfache Einspritzung je Arbeitstakt. So lässt sich die Expansionsphase verlangsamen und eine vollständigere Verbrennung erzielen, was die Partikel-, NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen nochmals herabsetzt.

In Verbindung mit dem bis zu 1.600 bar hohen Einspritzdruck des Common-Rail-Systems lassen sich kurze Einspritzzeiten realisieren, die ein schnelles Ansprechverhalten des Motors sowie einen geringen Verbrauch und niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen gewährleisten.

Der durchschnittliche Verbrauch des 1.4 D-4D liegt bei nur 3,8 Litern auf 100 Kilometer und die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei lediglich 102 g/km, also 1,0 Liter beziehungsweise 26 g/km unter denen des Vorgängermodells.

Die Maßnahmen zur Verbrauchssenkung waren so erfolgreich, dass der Ausstattungsumfang unberührt bleiben konnte: Auch beim 1.4 D-4D sind Merkmale wie etwa Leichtmetallräder oder eine Klimaautomatik serienmäßig.

## **2.0 D-4D Dieselmotor**

Der Antrieb des serienmäßig mit manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlichen, 124 PS starken Auris 2.0 D-4D wurde umfassend weiterentwickelt und ist jetzt unter anderem serienmäßig mit der Toyota Start-Stopp-Automatik ausgestattet.

Der Motor erhielt einen neuen Turbolader mit verringerter Lagerreibung und mit einem elektrischen Stellmotor. Die Optimierungsmaßnahmen im Öl- und Kühlmittelkreislauf zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen eine zweistufige Druckölpumpe mit optimierter Düse zur Kolbenkühlung, eine optimierte Wasserpumpe mit reduzierter Durchflussrate sowie eine Ölwanne mit zwei Kammern zur Verkürzung der Warmlaufphase.

Die Abgasemissionen verringerten die Toyota Techniker nochmals durch eine weiterentwickelte Vorglüh-Regelung sowie gezielte Optimierungen der Konstruktion und der Beschichtung des Rußpartikelfilters.

Der Zylinderkopfdeckel, die Ölkühler-Halterung und die Kühlmittleitung bestehen jetzt aus Kunststoff, was eine Gewichtersparnis von 3 Kilogramm bewirkt. Geringere Reibungsverluste durch eine reibungsoptimierte Vakuumpumpe und Steuerkette sowie Leichtlauföl niedriger Viskosität senken den Verbrauch nochmals. Zugleich trägt die durch optimierte Brennkammern und die neue Vorglüh-Regelung jetzt noch effizientere Verbrennung zu einem merklich geringeren Geräuschaufkommen bei.

Insgesamt präsentiert sich der neue Diesel leiser, mit einem kräftigeren Drehmomentverlauf und von 138 auf 112 g/km um volle 19 Prozent verringerten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auch der durchschnittliche Verbrauch im EU-Fahrzyklus sank von 5,2 auf jetzt nur noch 4,3 Liter auf 100 Kilometer.

## **MultiDrive S Getriebe**

Das in Verbindung mit dem 1,6-Liter-Benziner erhältliche MultiDrive S Getriebe ist eine Automatik mit stufenlos variabler Übersetzung (CVT), das neben der vollautomatischen Betriebsart über einen 7-stufigen sequenziellen Schaltmodus verfügt.

Im vollautomatischen Modus ist das System auf minimale Geräuschentwicklung und niedrigen Verbrauch optimiert. Es wählt in jeder Fahrsituation anhand des Lastzustands, der Fahrgeschwindigkeit und des Bremspedaldrucks automatisch die optimale Übersetzung.

Im „Sport“-Modus ist die Regelung des Multidrive S Getriebes auf eine kraftvolle Beschleunigung optimiert und bietet dem Fahrer weitgehend Kontrolle über die Motordrehzahl. Es simuliert hier sieben eng gestufte feste Übersetzungen und reagiert im Schiebepetrieb und beim Bremsen mit ansatzlosem Herunterschalten.

Zugleich beinhaltet der „Sport“-Modus eine präzise Kurvenregelung. Stellt das System eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit fest, so schaltet es herunter und unterstützt die Verzögerung über die Motorbremswirkung. Schaltvorgänge in Kurven werden abhängig von den Informationen der Querschleunigungs-Sensoren unterbunden. Am Kurvenausgang übernimmt eine prädikative Schaltlogik wieder die Regelung des Systems und wählt die optimale Übersetzung für die abgerufene Beschleunigung.

## **Start-Stopp-Automatik**

Die in Verbindung mit dem 1,33-Liter Benziner ausstattungsabhängig erhältliche und beim 2.0 D-4D serienmäßige Start-Stopp-Automatik schaltet den Motor im Stand automatisch ab. Das System gewährleistet nach dem Halt ein verzögerungsfreies Anlassen unter minimalem Geräusch- und Vibrationsaufkommen, senkt die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Stadtverkehr deutlich und bewirkt je nach den Verkehrsverhältnissen einen um bis zu drei Prozent niedrigeren Verbrauch.

Um diese Kraftstoffersparnis zu erzielen, schaltet die Start-Stopp-Automatik den Motor automatisch ab, sobald der Fahrer im Leerlauf den Fuß vom Kupplungspedal nimmt. Wenn der Fahrer erneut die Kupplung betätigt, wird der Motor in weniger als einer halben Sekunde wieder angelassen.

Zugleich gestattet die Toyota Start-Stopp-Automatik eine unterbrechungsfreie Klimatisierung des Innenraums. Ist die Klimaautomatik in Betrieb, wird der Motor nur dann automatisch abgeschaltet, wenn die vorgewählte Innenraum-Temperatur bereits erreicht ist. In diesem Fall wechselt die Klimaanlage in den Modus „ECO-run loading“, in dem der Motor automatisch deaktiviert werden kann. Bei zu geringer Batterieladung oder falls das Fahrzeug ins Rollen gerät, wird der Motor vorsorglich automatisch wieder angelassen.

In Verbindung mit der Start-Stopp-Automatik signalisiert eine „ECO“-Anzeige jeden automatisch ausgelösten Stoppvorgang. Ein ECO-Zähler zeigt zudem bei jeder Fahrt an, wie lange der Motor durch die Automatik abgeschaltet wurde. Ein rückstellbarer ECO-Gesamtzähler protokolliert, wie lange das Fahrzeug insgesamt bereits mit automatisch abgeschaltetem Motor gestanden hat.

*Bitte beachten Sie, dass es sich bei sämtlichen Verbrauchs- und Emissionswerten um Vorab-Angaben handelt. Die endgültigen Werte stehen erst im Anschluss an die Homologation fest.*

### **Vollhybridantrieb – jetzt noch attraktiver**

Mit dem 2010 präsentierten, ganz auf den europäischen Markt zugeschnittenen Auris Hybrid, der bei Toyota Motor Manufacturing UK gefertigt wird, ist Toyota der einzige Hersteller, der in der Kompaktklasse drei verschiedene Antriebe anbietet.

Seit der Präsentation haben sich etwa 60.000 Kunden für den Auris Hybrid entschieden. Damit ist er der zweitbeliebteste Hybrid nach dem Prius.

Der weiterentwickelte Hybridantrieb im neuen Auris sorgt für ein noch begeisternderes Hybrid-Fahrerlebnis.

Die Toyota Konstrukteure haben die Regelung der stufenlos arbeitenden Leistungsverzweigung im Hybrid Synergy Drive für ein natürlicheres Fahrgefühl jetzt so abgestimmt, dass die Änderung der Motordrehzahl enger an die dazu korrespondierende Änderung der Fahrgeschwindigkeit gekoppelt ist.

Gemeinsam leisten der 1,8-Liter-VVT-i-Benzinmotor und der 60 kW starke Elektromotor, die das Auto je nach Fahrsituation einzeln oder gemeinsam antreiben, maximal 136 PS. Damit beschleunigt der Auris Hybrid in 10,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h.

Dabei glänzt er mit einem sehr geringen Verbrauch von nur 3,8 Litern auf 100 Kilometern im kombinierten europäischen Fahrzyklus. Dank des geringeren Luftwiderstands und des verringerten Gewichts liegen die ohnedies bemerkenswert niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Ausführung mit 15-Zoll-Rädern unter 89 g/km.

Darüber hinaus lässt sich der Auris Hybrid im EV-Modus auf Knopfdruck rein elektrisch und damit lokal völlig emissionsfrei fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt in diesem Fahr-Modus bei etwa 50 km/h, die Reichweite beträgt je nach Fahrsituation und Batterieladung bis zu zwei Kilometer.

Der Hybridantrieb des Auris ist darauf ausgelegt, im Stadtverkehr möglichst selten den Benzinmotor zuzuschalten. Hauseigene Studien machen deutlich, dass dieser kumulative Effekt beim Toyota Vollhybridantrieb in der Praxis tatsächlich einen hohen emissionsfreien elektrischen Fahranteil bewirkt.

Der neue Auris Hybrid profitiert von einer platz sparenden Neukonstruktion der Hybridbatterie, die jetzt unter der hinteren Sitzbank eingebaut ist. Als Konsequenz bleibt das Gepäckraumvolumen damit genau so groß wie bei den Modellen mit Benzin- oder Dieselmotor.

Schließlich zeichnet sich der neue Auris Hybrid durch ein bemerkenswertes Preis-Leistungs-Verhältnis aus. Der geringste CO<sub>2</sub>-Ausstoß seiner Klasse von unter 89 g/km sichert Käufern in ganz Europa deutliche Steuervorteile, Befreiungen von in immer mehr Innenstädten gegebenen Zufahrts-beschränkungen oder Mautzahlungen sowie geringe Betriebskosten.



### **Eigenständige Designmerkmale des neuen Auris Hybrid**

Der neue Auris Hybrid zeichnet sich grundsätzlich durch das gleiche dynamische Karosseriedesign und den gleichen umfassend aufgewerteten Innenraum aus wie die konventionell angetriebenen Auris Modelle. Eigenständige Designmerkmale weisen ihn jedoch bereits von außen als das Spitzenmodell der neuen Auris Modellpalette aus, während im Innenraum eine eigenständige Instrumentierung sowie spezielle Bedienelemente und Bezüge ins Auge fallen.

Der untere Kühlergrill und der Einsatz im hinteren Stoßfänger sind beim Auris Hybrid passend zur Farbe der Leichtmetallfelgen in einer titanfarbenen Lackierung gehalten, die Markenembleme auf der Motorhaube und auf der Heckklappe sind Hybridblau. Zusätzliche Hybrid-Logos verweisen an den vorderen Radhäusern und an der Heckklappe auf die umweltfreundliche Antriebstechnik des Auris Hybrid. Zudem sind zusätzliche LED-Leuchtelemente in seine Heckleuchten integriert.

Auch die in 15 und 17 Zoll erhältlichen Leichtmetallräder im „Turbine“-Design sind ausschließlich dem Auris Hybrid vorbehalten.

Im Innenraum zeichnet sich der Auris Hybrid durch ein eigenständiges Design der Instrumente und des Eco Drive Monitor im Kombinationsinstrument aus. Dazu kommen ein elektronischer „Shift-by-Wire“-Wählhebel in Hybridblau sowie weitere Dekorelemente in der Armaturentafel.

In der mittleren Ausstattungsvariante tragen die Einsätze in der vorderen Armaturentafel hybridblaue Applikationen in gebürsteter Metall-Optik, während die Modelle der gehobenen Ausstattungsstufe hier Leder-Einsätze aufweisen.

*Bitte beachten Sie, dass es sich bei sämtlichen Verbrauchs- und Emissionswerten um Vorab-Angaben handelt. Die endgültigen Werte stehen erst im Anschluss an die Homologation fest.*

### **AUSSTATTUNGSVARIANTEN UND AUSSTATTUNG**

Der neue Toyota Auris ist in fünf Ausstattungsvarianten erhältlich. In der Basisversion „Auris“ und als „Auris Cool“, sowie in den Ausstattungsvarianten „Life“, „Life PLUS“ und „Executive“. Etwa 75 Prozent des Absatzvolumens wird voraussichtlich auf die Ausstattungsvarianten „Life“ und „Life PLUS“ entfallen. Jede Ausstattungsstufe unterscheidet sich sowohl durch den Ausstattungsumfang als auch bei optischen Details.

#### **Noch umfassendere Serienausstattung**

Bereits in der Basisversion sorgt Toyota mit einer umfangreichen Serienausstattung für ein hohes Maß an Komfort und bietet den Insassen des neuen Auris zahlreiche Annehmlichkeiten. So ist bei allen Modellen das serienmäßige Tagfahrlicht in LED-Technologie ausgeführt. Jedes Modell hat zudem jetzt eine „Follow Me Home“-Funktion der Scheinwerfer und eine Berganfahrhilfe an Bord .

Der Auris „Cool“ steht auf 16“ Stahlrädern in den Dimensionen 205/55 R16 mit Radvollabdeckungen und bietet serienmäßig eine Klimaautomatik sowie ein CD-Audiosystem mit 4 Lautsprechern.

Ab der mittleren Ausstattungsvariante „Life“ ist der Beifahrersitz höhenverstellbar, und neben einer hinteren Mittelarmlehne ist auch das fortschrittliche Multimedia-System Toyota Touch mit USB-Anschluss und Rückfahrkamera hier serienmäßig.

Der „Life PLUS“ hebt sich durch 16“ Leichtmetallfelgen sowie durch kleine Details wie etwa die mit Klavierlack ausgeführte B-Säule von der Ausstattungsstufe „Life“ ab. Zudem verfügt er auch im Fond über elektrische Fensterheber. In der Hybridvariante steht der Auris bereits ab „Life PLUS“ auf exklusiven 17“ Leichtmetallfelgen. Die Ausstattungsstufe „Auris Life PLUS“ bietet dem Kunden einen Vorteil von 500,- Euro gegenüber dem Auris „Life“.

Die höchste Ausstattungsstufe „Executive“ baut auf dem Auris Life auf und umfasst weitere Komfortmerkmale wie eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze, einen Licht- und Regensensor, das Toyota Smart-Key-System zum schlüssellosen Ver- und Endriegeln sowie Starten des Auris auf Knopfdruck und eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik.

Abgerundet wird die Executive Ausstattung durch das neue automatische Einparksystem „SIPA“ (Simple Intelligent Parking Assist) mit 10 Parksensoren, die an Fahrzeugfront und –heck verteilt sind sowie beheizbare Vordersitze.

### **Sondermodell Auris START Edition**

Zur Markteinführung des neuen Auris legt Toyota in Deutschland den Auris „START Edition“ auf - ein Sondermodell auf das auf den Zeitraum der Markteinführung limitiert ist. Die „START Edition“ baut auf dem „Auris Life PLUS“ auf und bietet darüber hinaus zusätzliche, vor allem komfortorientierte Ausstattungsmerkmale. Hierzu gehören das neue automatische Einparksystem „SIPA“ (Simple Intelligent Parking Assist) mit 10 Parksensoren, die an Fahrzeugfront und –heck verteilt sind. Elektrisch heranklappbare und beheizbare Außenspiegel, eine Geschwindigkeitsregelanlage, eine Sitzheizung vorne sowie eine Lordosenstütze für den Fahrer. Damit bietet der Auris START Edition einen weiteren Kundenvorteil von bis zu 700 Euro.

### **Sicherheitsausstattung**

Zugleich macht Toyota keine Kompromisse bei der Sicherheit und strebt auch für den neuen Auris erneut eine Fünf-Sterne-Bestwertung im Euro NCAP Crashtest 2013 an. Trotz der deutlich flacheren Motorhaube hat sich auch beim neuen Modell der hervorragende Fußgängerschutz keineswegs vermindert: Eine Vielzahl von Aufprallenergie absorbierenden Komponenten wie etwa der untere Bereich der Fahrzeugfront und die gesamte Aufhängung des vorderen Stoßfängers trägt dazu bei, die Folgen einer etwaigen Kollision zu minimieren.

Die Sicherheitsausstattung des neuen Auris umfasst ABS mit der elektronischen Bremskraftverteilung EBD, einen Bremsassistenten, das elektronische Stabilitätsprogramm VSC und Heckleuchten mit dynamischem Bremslicht. Darüber hinaus ist er in allen Versionen mit Fahrer- und Beifahrer-Airbags, Knie-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet.

### **Toyota Touch**

Das ab der mittleren Ausstattungsvariante serienmässig verbaute Toyota Touch bietet ein erschwingliches Multimedia-System mit Touchscreen-Interface und 6,1 Zoll großem Display.

Es umfasst einen MW/UKW-Tuner mit optionalem digitalem DAB+ Receiver, einen MP3-kompatiblen CD-Spieler, eine Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung und das Streaming von Audiodaten, einen AUX-Anschluss sowie einen USB-Port zum Anschluss tragbarer Musik-Player, wobei enthaltene iTunes Album-Cover auf dem Display eingeblendet werden können.

Zugleich lassen sich auf dem Display sowohl die Energiefluss-Anzeige des Hybridsystems als auch Verbrauchsinformationen einblenden. Standardmäßig ist das Toyota Touch System zudem mit einer Heckkamera verbunden.

### **Toyota Touch & Go mit erweitertem Funktionsumfang**

Aufbauend auf dem Toyota Touch Multimedia-System bietet Toyota mit Touch & Go das derzeit preiswerteste optionale In-Car-Navigationssystem auf dem Markt. Es bietet eine erweiterte Konnektivität sowie Zugang zu Online-Content und Apps, darunter eine neue Twitter-App.

Toyota Touch & Go umfasst alle beliebten Navigationsfunktionen wie etwa eine erweiterte Stauvermeidung mit Premium-Informationen in zehn europäischen Ländern sowie eine Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Blitzer-Warnungen auf Märkten, wo dies rechtlich zulässig ist. Darüber hinaus bietet das aufgewertete Navigationssystem jetzt auch erweiterte Abbiege-Informationen mit realistischer Darstellung von Kreuzungen und Einmündungen, Tunnel-Umschaltung, eine automatische Zoom-Funktion sowie eine optimierte Warnfunktion für Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Das weiterentwickelte System zeigt jetzt eine genauere voraussichtliche Ankunftszeit an. Die optimierte Routenberechnung bezieht dazu eine Verkehrsdatenbank mit den je nach Tageszeit, Wochentag und Monat unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten für bestimmte Routenabschnitte mit ein.

In Verbindung mit dieser Datenbank nutzt das System Verkehrsinformations-Funktionen, die den Fahrer mit wichtigen

Informationen über die Verkehrsverhältnisse auf kommenden Streckenabschnitten sowie über Zufahrtsbeschränkungen versorgen.

In Verbindung mit einem kompatiblen Mobiltelefon bietet das System über die kabellose Bluetooth-Schnittstelle mit der Google Local Search Funktion Zugriff auf die größte und aktuellste Datenbank der Welt.

Zusätzlich zu den im digitalen Kartenmaterial gespeicherten fünf Millionen Points of Interest bietet Toyota Touch & Go in Verbindung mit einem kompatiblen Bluetooth-Mobiltelefon serienmäßig einen On-Board-Zugang zu Google Local Search, Yandex und weiteren Suchmaschinen.

Zudem weist Touch & Go Funktionen zum Senden und Empfangen von SMS auf, die über das Display des Multimedia-Systems bedient werden. Dazu lassen sich auch die im Bluetooth-Mobiltelefon gespeicherten Fotos der jeweiligen Kontaktpersonen auf dem Toyota Touch Display einblenden.

Über eine neue Twitter-App halten Toyota Fahrer aus dem Fahrzeug heraus Kontakt mit 500 Millionen Twitter-Nutzern.

Die bei den gängigen Herstellern in der Kompaktklasse bislang einzigartige Twitter-App wird noch in diesem Jahr für alle mit Toyota Touch & Go ausgestatteten Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Sie gestattet es dem Benutzer, während der Fahrt eine Reihe vorformulierter Kurzmeldungen zu tweeten, wobei aus Sicherheitsgründen die freie Texteingabe sowie Weblinks deaktiviert sind. Da die App voll in das Navigationssystem integriert ist, lassen sich per Twitter auch automatisch Informationen zum Ziel und zur voraussichtlichen Ankunftszeit versenden.

Toyota entwickelte das Touch & Go System eigens mit dem Ziel, eine erschwingliche, variable und zukunftsorientierte Multimedia-Lösung bereitzustellen. Das System lässt sich leicht mit neuen Funktionen, neuem Kartenmaterial und den neuesten Apps aktualisieren, sobald diese zur Verfügung stehen.

### **Das neue Toyota Einparksystem SIPA**

Das neue Toyota Einparksystem SIPA (Simple Intelligent Parking Assist) ist bei der höchsten Ausstattungsstufe „Executive“ sowie dem Sondermodell „START Edition“ serienmäßig verbaut. Dank der neuen Easy Set Funktion lässt es sich noch einfacher und wesentlich schneller benutzen.

Das System erkennt einen geeigneten Parkplatz mittels der Rückfahr-Kamera sowie seitlicher Ultraschall-Sensoren im vorderen Stoßfänger und steuert ihn automatisch an. Der Fahrer muss dabei nur noch die Fahrgeschwindigkeit regulieren.

# Neuer Auris Touring Sports

- **Der neue Auris jetzt auch als Combivariante**
- **Erster Combi in der Kompaktklasse mit Vollhybridantrieb**
- **285 Millimeter länger mit deutlich erhöhtem Gepäckraumvolumen**

Auf dem Pariser Salon 2012 präsentiert Toyota erstmals den neuen Auris Touring Sports. Damit steht der Auris neben einer umfassenden Auswahl an Motorisierungen jetzt auch in der zusätzlichen Karosserievariante klassischen Zuschnitts zur Wahl.

Derzeit liegt der Anteil der Combis unter den gängigsten Modellen der Kompaktklasse bei etwa 30 Prozent. Als erster Combi seiner Klasse ist der Auris wahlweise mit Vollhybridantrieb erhältlich.

Mit dem neuen Auris Touring Sports erweitert Toyota sein Angebot an Hybridfahrzeugen um ein weiteres interessantes Modell mit dynamischem Design, einem hohen Maß an Variabilität sowie deutlich erweiterten Zuladungsmöglichkeiten.

## Design

Wie bei den Schrägheck-Ausführungen des neuen Auris zielt das markante, dynamische Karosseriedesign des Touring Sports darauf ab, die größtmöglichen Vorteile aus der im Vergleich zum Vorgänger geringeren Höhe und dem tieferen Schwerpunkt zu ziehen.

Bei gleichem Radstand von 2.600 Millimeter fällt der Auris Touring Sports 285 Millimeter länger aus als die Schrägheck-Ausführung. Der gesamte zusätzliche Platz kommt dem Gepäckraum zu Gute.

Die Frontpartie des Auris Touring Sport ist im gleichen Design wie die der Schrägheck-Variante gehalten. Die neue Toyota Designsprache und Details im „Keen Look“ Design verleihen dem neuen Combi eine kraftvolle, aber zugleich elegante Präsenz.

In der Seitenansicht fällt die ebenfalls flach angestellte Windschutzscheibe ins Auge, die fließend in das nach hinten verlängerte Dach mit eloxierten Leichtmetall-Dachschielen und einem integrierten Heckspoiler übergeht. Der verlängerte verglaste Bereich mit drei Seitenscheiben weist schwarze Karosseriesäulen auf, wobei die B-Säule in hochglänzender Klavierlack-Optik gehalten ist. Darunter fällt eine teilverchromte Applikation oberhalb der markanten, aufsteigenden Gürtellinie ins Auge.

Das Heck des Auris Touring Sports zeichnet sich durch ein eigenständiges Design von Stoßfänger und Heckklappe aus, wobei die Ladekante 80 Millimeter tiefer liegt als bei der Schrägheck-Ausführung. Um die Proportionen zu wahren, verlegten die Designer zum Ausgleich das Kennzeichen weiter nach oben. Wie bei den anderen neuen Auris Modellen heben die herumgezogenen Rückleuchten die dynamische Form des Bereichs um die hinteren Radhäuser hervor.

# Der neue Yaris Trend: Charakterstark und noch kultivierter

- **Neue Ausstattungsstufe speziell für junge, urbane Kunden, die viel Wert auf Design legen**
- **Schwarz/weißes Design mit ockerfarbenen Akzenten**
- **Karosserie mit eigenständigen Designmerkmalen sowie modellspezifische Oberflächen, Bezüge und Farbkombinationen im Innenraum**
- **Erhältlich ab Anfang 2013**

Auf dem Pariser Salon 2012 präsentiert Toyota den Yaris erstmals in der neuen Ausstattungsstufe „Trend“. Die ab Anfang 2013 erhältliche Modellvariante zeichnet sich durch eigenständige Karosseriedesignmerkmale sowie durch modellspezifische Oberflächen, Bezüge und Farbkombinationen im Innenraum aus.

Die in Verbindung mit dem 1,0-I-VVT-i und dem 1,33-I-Dual-VVT-i mit 6-Gang-Schaltgetriebe und Multidrive S Getriebe erhältliche Ausstattungsstufe Trend hat Toyota eigens auf eine junge, urbane Zielgruppe zugeschnitten, die sich ein besonders modisches und attraktives Design wünscht.

Der Yaris Trend baut die Stärken des Yaris weiter aus und macht ihn zu einer pfiffigen Alternative vor allem für Stadtbewohner.

Schon der erste Yaris hatte sich seinerzeit mit seiner cleveren Raumausnutzung den Spitznamen „*Piccolo Genio*“ (das kleine Genie) verdient. Nach wie vor ist er das kompakteste Auto im B-Segment, das zugleich den geräumigsten Innenraum seiner Klasse bietet. Als erstes Modell im B-Segment wurde der Yaris bei seiner Einführung im Jahr 2011 mit umfangreichen und gleichzeitig erschwinglichen Multimedia-Systemen präsentiert.

Mit den Systemen Toyota Touch und Toyota Touch & Go unterstrich Toyota ein weiteres Mal das herausragende Preis-Leistungs-Verhältnis des Yaris.

## **Karosseriedesign**

Das Design des neuen Yaris Trend betont die dynamischen Elemente des Yaris Designs, was sowohl den Charakter des Fahrzeugs stärker hervorhebt als auch durch die Betonung der Horizontalen einen noch engeren Bezug zwischen Karosseriedesign und Innenraumgestaltung herstellt.

An der Frontpartie gibt sich der neue Toyota durch verchromte Elemente in den Einfassungen der Haupt- und Nebelscheinwerfer zu erkennen. Von der Seite zeichnet sich der Yaris Trend durch schwarze B- und C-Säulen sowie verchromte Zierleisten aus, um die kraftvolle horizontale Linienführung des Designs hervorzuheben. Dazu kommen verchromte Außenspiegel sowie zweifarbige 16-Zoll-Leichtmetallräder in einem exklusiven Design mit geschliffenen Oberflächen. Am Heck trägt der Yaris Trend einen Dachspoiler und LED-Rückleuchten im Hybrid-Design.

## **Innenraumdesign**

Der Innenraum ist in Schwarz und Weiß mit ockerfarbenen Akzenten gehalten.

Die Geometrie der Mittelkonsole wurde geändert und die mit Soft-Touch-Material bezogene Armaturentafel sowie die oberen Bereiche der Türverkleidungen sind beim Yaris Trend in Weiß gehalten, um die horizontale Linienführung des Designs zu betonen.

Ein gekürzter Schalthebel mit einem vergrößerten Schaltknopf verbessert die Ergonomie und setzt zugleich mit lackierten Applikationen und ockerfarbenen Ziernähten visuelle Akzente, die perfekt mit dem neuen Innenraum-Design

harmonieren.

Der Wählhebelknopf der Ausführungen mit Multidrive S Getriebe trägt im Yaris Trend ebenfalls ockerfarbene Ziernähte sowie einen weiß lackierten Einsatz.

Passend zum Design von Armaturentafel und Schalthebel erhielt das Lenkrad glänzend weiße Einfassungen für die Audio-Bedienelemente sowie ockerfarbene Ziernähte.

Ein weiteres markantes Highlight im von Schwarz und Weiß dominierten Innenraum des Yaris Trend bilden die hochwertigen Sitze des neuen Modells.

Die oberen Sitzwangen tragen Bezüge aus einem neuen, perlweißen Bezugmaterial in Leder-Anmutung mit ockerfarbenen Ziernähten. An den Kopfstützen kommt auf dem deutschen Markt schwarzer Stoff zum Einsatz und es wird auf das graphische Dekor innen und außen verzichtet. Zusätzlich zeichnet sich der Yaris Trend durch ein eigenständiges, in Schwarz und Weiß gehaltenes Kombinationsinstrument mit ockerfarbenen Akzenten aus. Er ist in der gesamten Palette der Yaris Lackfarben erhältlich.

# Der neue Toyota Verso

- **Das neue Karosseriedesign verleiht den Verso Modellen einen stilvollen, dynamischeren Auftritt**
- **Der aufgewertete Innenraum des Verso vermittelt den Insassen eine Premium-Anmutung**
- **Der Verso ist gemeinsam mit dem neuen Auris und dem Auris Combi „Touring Sports“ integraler Bestandteil der jüngsten Produktoffensive im europäischen C-Segment**
- **Planung, Design und Entwicklung lagen in der Verantwortung von Toyota Motor Europe, gefertigt werden die neuen Verso Modelle ausschließlich in der Türkei**

Der neue Toyota Verso, den Toyota weltweit erstmals auf dem Pariser Salon 2012 der Öffentlichkeit vorstellt, bildet ein Paradebeispiel für die designerischen und konstruktiven Möglichkeiten, über die das Unternehmen in Europa verfügt. Gemeinsam mit dem neuen Auris und dem Auris Combi „Touring Sports“ bildet der Verso einen integralen Bestandteil der aktuellen Toyota Produktoffensive im europäischen C-Segment.

Der neue Verso baut auf der Variabilität, der Alltagstauglichkeit und dem geräumigen Platzangebot der aktuellen Generation auf und bereichert das C-Segment um einen Kompakt-Van, der sich durch stilvolle Dynamik und bemerkenswerten Komfort auszeichnet. Sein Erscheinungsbild ist geprägt von Toyotas neuer Designsprache, die ihm eine klare Marken-Identität verleiht. Dazu kommen ein aufgewerteter Innenraum, ein überarbeiteter 2.0 D-4D Dieselmotor mit noch geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen, ein Plus an Fahrdynamik und ein nochmals verringertes Geräusch- und Vibrationsaufkommen.

Mit über 300 veränderten Komponenten ist die aktuelle Modellpflege des Verso für Toyota in Europa eine der umfassendsten Veränderungen in seinem Modellzyklus.

Der neue Verso bildet einen integralen Bestandteil von Toyotas Verjüngung der Produktpalette im C-Segment. Die Verantwortung für seine Planung, sein Design und seine Entwicklung lag erstmals vollständig in den Händen von Toyota Motor Europe, und folgerichtig wird er auch in Europa gefertigt. Damit handelt es sich um das erste Projekt des Unternehmens, das als Bestandteil von Toyotas regional angelegter Strategie in großem Maßstab und bereits ab der konzeptionellen Planungsstufe auf europäische Kapazitäten in Produktplanung, Design, Forschung und Entwicklung sowie im Einkauf zurückgreift.

Toyota geht davon aus, von dem ausschließlich bei Toyota Motor Manufacturing Turkey gefertigten neuen Verso im Jahr 2013 etwa 50.000 Einheiten abzusetzen, was in diesem Segment einem Marktanteil von etwa fünf Prozent entspricht.

## Neues Toyota Design der Frontpartie

Der neue Verso repräsentiert eine frische, kraftvollere und verfeinerte Interpretation des markanten, in zwei Bereiche gegliederten Designs der dritten Toyota Kompakt-Van-Generation. Es behält die dynamische, über die ganze Länge des Fahrzeugs gezogene Charakterlinie bei, welche die Motorhaube und den Innenraum in der Seitenansicht visuell vom Fahrwerk und dem Gepäckraum trennt.

An der Frontpartie zeichnet sich der neue Verso durch die neue Under Priority Designsprache und Designelemente des Keen Look aus, die ihn schon auf den ersten Blick als das neueste Modell der Toyota Modellfamilie ausweisen. Das attraktive neue Front- und Heckdesign zielt darauf ab, das Auto weniger hoch wirken zu lassen, und stattdessen Breite wie Länge optisch in den Vordergrund zu stellen.

Das zentrale Merkmal des Under Priority Designs bildet ein großer trapezförmiger unterer Kühlergrill innerhalb eines neu gestalteten vorderen Stoßfängers. Der kleinere obere Kühlergrill verläuft auf der vollen Breite zwischen den neu gezeichneten Scheinwerfern.

Ein größeres, tiefer angeordnetes Markenemblem bildet den markantesten visuellen Bezugspunkt im oberen Grill. Eine

Chromspange auf halber Höhe zieht sich optisch bis in die Scheinwerfer hinein und lässt den neuen Verso besonders breit wirken.

In die schmaleren, sportlicher gezeichneten Scheinwerfer sind neue LED-Tagfahrleuchten integriert. Die höchste Ausstattungsstufe ist serienmäßig mit Xenon-Scheinwerfern ausgestattet.

Integrierte Nebelscheinwerfer mit verchromten Einfassungen flankieren den unteren Kühlergrill. Der Grill selbst ist in schwarzem Klavierlack gehalten und trägt mit zwei verchromten Zierleisten sowie einem in Wagenfarbe lackierten, über die ganze Breite gezogenen Frontspoiler ebenfalls zur Betonung der Breite bei, womit der starke Auftritt des neuen Verso betont wird.

In der Seitenansicht behält das neue Modell das typische, in zwei Bereiche getrennte Verso Design bei: Eine markante Charakterlinie steigt von der Vorderkante des vorderen Stoßfängers über den unteren Bereich der Türen und die C-Säule bis ganz nach oben, wo sie die Kontur des Dachspoilers vorgibt.

In der Seitenansicht fallen die kleineren, dynamischer wirkenden und jetzt heranklappbaren Außenspiegel mit integrierten Blinkern ins Auge. Darüber hinaus stehen zwei neue Leichtmetall-Raddesigns zur Wahl. Die 17-Zoll-Leichtmetallräder sind im gleichen Design gehalten wie beim Vorgänger, tragen jedoch eine dunklere Lackierung, während sich die 16-Zoll-Räder jetzt durch eine gefräste Oberfläche auszeichnen.

In den unteren Bereich des hinteren Stoßfängers ist nun ein Diffusor integriert, der dem neuen Modell auch in der Heckansicht ein breiteres, stabileres Erscheinungsbild verleiht. Bei den Rückleuchten änderte Toyota die Farbe der mittleren und äußeren Leuchten, und auf der Heckklappe wird das Markenemblem von einer Applikation am Kennzeichenträger hervorgehoben.

Der neue Verso ist in einer Auswahl von elf attraktiven Lackfarben erhältlich, darunter die drei neuen Farbtöne Pearl White, Vivid Blue und Solid Blue.

### **Aufgewertete Innenraumgestaltung mit optimierter wahrnehmbarer Qualität**

Im Innenraum des neuen Verso fallen zahlreiche neue Applikationen und dekorative Details auf. Ein weiches, seidenmattes schwarzes Finish auf zahlreichen Oberflächen erzeugt eine hochwertige Qualitätsanmutung. Das obere Handschuhfach zeichnet sich jetzt durch ein Soft-Touch-Material aus, und die Türverkleidungen, die Armlehnen sowie das Lenkrad sind mit Nappaleder bezogen.

Warme, mattierte Chrom-Applikationen akzentuieren die Einfassungen der Instrumente und des Instrumentengehäuses sowie die Lufteinlässe, die Armaturentafel, die Schaltkulisse und die Haltegriffe der Türen. Die Türöffner tragen jetzt eine neue zweischichtige Lackierung.

Das Erscheinungsbild von Instrumenten und Bedienelementen insgesamt haben die Toyota Designer stärker vereinheitlicht, indem sie Details wie die Helligkeit der Hinterleuchtung sowie die Schriftgrößen aufeinander abstimmten. Dank einer jetzt weißen Hinterleuchtung wirken die Instrumente klarer und sind noch besser abzulesen, während die Bedienelemente für die Klimatisierungsfunktionen, das Display und sämtliche Schalter einschließlich der Fensterheber in einem satten Orange-Ton hinterleuchtet sind. Dadurch sind sie in der Dunkelheit noch besser erkennbar, ohne den Fahrer übermäßig abzulenken.

Ein neuer Dimmer gestattet es, die Helligkeit der Hinterleuchtung von Instrumenten und Schaltern zugleich zu regeln, was im gesamten Innenraum für eine konsistente Helligkeit und Intensität der Hinterleuchtung sorgt.

Für die untere Ausstattungsstufe des neuen Verso stehen neue Sitzbezüge in Blau oder Türkis zur Wahl, und bei der mittleren Ausstattungsvariante tragen die Sitze Bezüge in Schwarz/Weiß mit einem 3D-Effekt. In allen Varianten bieten die Sitzwangen mehr Seitenhalt und tragen einen glatteren, noch langlebigeren Bezug aus einem laminierten Material.



Bei der oberen Ausstattungsstufe sind die Sitzwangen passend zu den Türverkleidungen und zur Mittelarmlehne mit doppelt vernähtem Leder bezogen. Darüber hinaus ist der Zündschlüssel des Verso jetzt klappbar.

Trotz seiner kompakten Abmessungen fällt der Innenraum außergewöhnlich geräumig aus: In seiner Klasse bietet der Verso mit 975 Millimetern den größten Abstand zwischen der ersten und zweiten Sitzreihe.

Das Sitzkonzept Toyota Easy Flat-7 bietet mit 32 verschiedenen möglichen Konfigurationsmöglichkeiten die ganze Variabilität eines modernen Vans. Mit Einzelsitzen sowohl in der zweiten als auch in der dritten Sitzreihe und einem Einstellbereich in Längsrichtung von 195 Millimetern in der zweiten Reihe zählt es anerkanntermaßen zu den praktischsten, variabelsten und intuitivsten Sitzsystemen auf dem Markt.

Werden alle Sitze der zweiten und dritten Reihe umgeklappt, entsteht im neuen Verso ein ebener Ladeboden von 1.575 Millimeter Länge und 1.430 Millimeter Breite. Bei Nutzung des Verso als Siebensitzer liegt das Gepäckraumvolumen bei 155 Litern. Wird die dritte Sitzreihe umgeklappt, stehen 440 Liter zur Verfügung.

Das Gepäckraum-Management erlaubt die sichtgeschützte Unterbringung von Wertgegenständen unterhalb des Ladebodens. Die Größe dieses Stauraums variiert je nach Sitzanordnung und Reserverad-Ausführung. Auch die Gepäckraum-Abdeckung findet bei Nichtgebrauch hier ihren Platz.

Als echter Kompakt-Van hält der neue Verso zahlreiche Staufächer und Ablagemöglichkeiten bereit. Dazu zählt ein zweigeteiltes Handschuhfach mit klimatisiertem Abteil für eine 1,5-Liter Flasche und mit 8,2 Liter großer Dokumentenablage.

Weitere Beispiele sind ein geräumiges Fach in der Mittelkonsole, großzügige Türablagen, Taschen hinter den Rückenlehnen der Vordersitze, ein Schubfach unter dem Beifahrersitz, Klappische mit integrierten Getränkehaltern und Unterflurfächer in der zweiten Sitzreihe, eine Dachkonsole sowie Ablagen für Mobiltelefon und MP3-Player für Fahrer und Beifahrer.

Wahlweise steht ein 2.340 mal 1.280 Millimeter großes Skyview-Panorama-Sonnendach zur Verfügung. Damit gelangt wesentlich mehr Tageslicht in den neuen Innenraum, so dass er nochmals deutlich geräumiger wirkt.

### **Drei Ausstattungsstufen und erweiterte Serienausstattung**

Wie bisher ist der Verso in drei verschiedenen Ausstattungsvarianten erhältlich. Dank des aufgewerteten Innenraums und einer noch umfassenderen Serienausstattung bietet das neue Modell jedoch auf jeder Ausstattungsstufe ein nochmals verbessertes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Bereits das Basismodell hat jetzt serienmäßig Nebelscheinwerfer und eine „Follow-Me-Home“-Funktion der Scheinwerfer. Die elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind jetzt beheizbar und tragen integrierte Blinker.

Über diese bereits umfassende Ausstattung hinaus hat die mittlere Variante heranklappbare Außenspiegel, einen vorderen Kennzeichenhalter im Klavierlack-Design, Chrom-Applikationen am unteren Kühlergrill und an den Einfassungen für die Nebelscheinwerfer, einen in der Höhe einstellbaren Beifahrersitz, zweifarbiges 16-Zoll-Leichtmetallräder mit gefrästen Oberflächen sowie das Multimediasystem Toyota Touch mit integrierter Rückfahrkamera.

In der höchsten Ausstattungsvariante tragen die Sitzwangen, die Mittelarmlehne und die Türverkleidungen Bezüge aus doppelt vernähtem Leder. Dazu kommen das Toyota Smart-Key System mit Startknopf, eine Zweizonen-Klimatisierungsautomatik, das neue Sensor-Paket, Sonnenblenden für die hinteren Seitenscheiben, 17-Zoll-Leichtmetallräder und Xenon-Scheinwerfer.

Das Multimedia-System Toyota Touch mit Touchscreen-Interface und 6,1 Zoll großem Display ist beim neuen Verso ab der mittleren Ausstattungsstufe serienmäßig.

Aufbauend auf dem Toyota Touch System bietet Toyota mit Touch & Go für den neuen Verso ein optionales In-Car-Navigationssystem an. Die mit einem digitalen DAB/DAB+/DMB-Tuner erhältliche Premium-Ausführung Toyota Touch Pro bietet zahlreiche modernste Features wie eine dreidimensionale Darstellung von Städten und online-POI-Recherche.

Zu der umfassenden Auswahl an optionaler Sonderausstattung für den neuen Verso zählen des Weiteren ein Sensor-Paket, mit dem die Scheibenwischer und das Abblendlicht automatisch aktiviert werden, ein automatisch abblendbarer Innenspiegel, das Skyview Panorama-Sonnendach sowie Xenon-Scheinwerfer mit integrierten LED-Tagfahrleuchten.

Ein optionales Ausstattungspaket mit Lederlenkrad, Geschwindigkeits-regleinrichtung und dem Multimedia-System Toyota Touch ist ganz auf Geschäftskunden und Fuhrpark-Betreiber zugeschnitten.

Dank einer umfassenden Palette an aktiven und passiven Sicherheitsmerkmalen sowie Fußgänger-Schutzeinrichtungen zählt der neue Verso zu den sichersten Fahrzeugen seiner Klasse. Bei seiner Präsentation erreichte das aktuelle Modell 2009 bereits die Fünf-Sterne-Bestwertung im Euro NCAP Crashtest.

### **Motoren und Getriebe**

Der neue Verso ist mit fünf verschiedenen Motorisierungen erhältlich, die alle von den innovativen Technologien und innermotorischen Verbesserungen des Eco-Konzepts „Toyota Optimal Drive“ profitieren. Deshalb konnten bei jeder einzelnen Motorisierung die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter gesenkt werden.

Der in Verbindung mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe erhältliche, 126 PS starke 2,0-Liter-D-4D-Dieselmotor bietet jetzt mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich bei verringerten Verbrennungsgeräuschen. Zugleich konnte Toyota die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf jetzt weniger als 130 g/km senken.

Der 2,2-Liter-D-CAT Diesel ist wahlweise mit manuellem Sechsgang-Getriebe (177 PS) oder mit einer 6-Stufen-Automatik (150 PS) erhältlich.

Die zulässige Anhängelast des Verso 2.0 D-4D erhöhte Toyota um 200 auf jetzt 1.500 Kilogramm.

Darüber hinaus stehen Valvematic Benzinmotoren mit 1,6 Liter Hubraum und 132 PS sowie mit 1,8 Liter Hubraum und 147 PS zur Wahl, beide in Verbindung mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe. Für den hubraumstärkeren Benziner ist zudem wahlweise das weiterentwickelte automatische Multidrive S Getriebe erhältlich, das in der neuesten Ausführung auf ein stärker „gestuftes“ Schaltgefühl optimiert wurde. Dadurch ist die Steigerung der Motordrehzahl beim Gasgeben enger an die Beschleunigung gekoppelt.

### **Fahrdynamik**

Mit seiner herausragenden Fahrstabilität und seinem bemerkenswerten Federungskomfort erreicht der neue Verso mühelos das Niveau einer kultivierten Mittelklasse-Limousine. Dank seines überarbeiteten Fahrwerks zeichnet er sich jetzt durch eine noch sattere Straßenlage bei gesteigerter Agilität aus.

Zusätzliche Schweißpunkte bürgen für eine jetzt noch steifere Karosserie. Die MacPherson Vorderachse und die Torsionslenker-Hinterachse sind komfortabler abgestimmt, während bei der Weiterentwicklung der elektrischen Servolenkung ein nochmals verbessertes Lenkgefühl und ein klareres Feedback im Vordergrund standen.

Der Insassenkomfort profitiert zudem vom nochmals gesenkten Innengeräuschniveau. Zusätzliche Dämmstoffe an der A-Säule und kleinere, aerodynamisch günstiger geformte Außenspiegel vermindern die Windgeräusche. Die Motorengeräusche schließlich senkten die Toyota Entwickler durch eine Reduzierung der Verbrennungsgeräusche sowie eine optimierte Schalldämmung zwischen Motor- und Innenraum.

# TRD Performance Line Zubehör für den Toyota GT86

- **Europa-Premiere von TRD Performance Line Zubehör für den GT86**
- **Aerodynamik-Kit zur Reduzierung des Auftriebs und zur Optimierung der Hochgeschwindigkeits-Stabilität**
- **Ebenfalls im Programm: Sportfahrwerk, Performance-Bremssystem, Sport-Schalldämpfer und Motor-Tuningteile**

Auf dem Pariser Salon 2012 präsentiert Toyota erstmals in Europa das neue TRD Performance Line Zubehör-Programm für den Toyota GT86.

TRD (Toyota Racing Development) wurde 1954 gegründet und entwickelt bereits seit mehr als einem halben Jahrhundert Tuning-Komponenten für Toyota Fahrzeuge auf dem japanischen Markt. Nach der Präsentation des Toyota GT86 werden TRD Teile zur Verbesserung der Aerodynamik und zur Steigerung der Performance nun erstmals auch europaweit angeboten.

In Paris stellt Toyota einen mit TRD Performance Line Zubehör ausgestatteten GT86 aus und präsentiert auf diese Weise einen Ausschnitt aus dem umfassenden Zubehör-Programm, das für den GT86 – vorbehaltlich einer positiven TÜV-Prüfung – auch in Deutschland verfügbar sein wird. Sämtliche TRD Komponenten sind einzeln erhältlich.

## **Karosserie-, Aerodynamik- und Innenraum-Zubehör**

Zahlreiche Aerodynamik-Komponenten sind jeweils wahlweise in Weiß mit schwarzem Dekor, in Schwarz oder grundiert erhältlich. Zu ihnen zählen ein Frontspoiler, Seitenschweller, ein Heckspoiler, ein Stoßfänger hinten mit integrierter Heckschürze und ein Heckdiffusor aus rostfreiem Edelstahl, der den Auftrieb bei hohen Geschwindigkeiten reduziert und mit vier Luftleit-Elementen für ein Plus an Geradeauslauf-Stabilität sorgt.

Darüber hinaus bietet TRD einen silberfarbenen Sport-Tankverschluss im Flugzeug-Design an, den ein Ring von Innensechskant-Schrauben zielt. Außerdem sind zwei verschiedene 18-Zoll-Leichtmetallräder im Programm, nämlich die Modelle TF6 und SF2. Das TF6 Rad ist eine Weiterentwicklung des bewährten, beliebten und stilvollen TF4 Gussrads im 10-Speichen-Design. Das geschmiedete SF2 Rad bietet Platz für die Verwendung in Kombination mit dem TRD Monoblock Bremsen-Kit und zeichnet sich durch geringes Gewicht bei höchster Steifigkeit aus. Die auf diese Weise reduzierten ungedephten Massen machen den GT86 noch handlicher.

Das TRD Angebot an Komponenten für den Innenraum des GT86 umfasst einen Startknopf zur Montage auf der Mittelkonsole sowie einen Sport-Schaltknauf. Der mit griffigem rotem Leder bezogene Knauf ist noch kürzer als die serienmäßige Ausführung, liegt mit seinem konkaven Oberteil perfekt in der Hand und bürgt für optimierte Wärmeableitung.

## **Performance Zubehör**

Für das GT86 Fahrwerk wird ein einstellbares Gewindefahrwerk mit passenden Stoßdämpfern und Federn angeboten, mit dem sich die Karosseriehöhe variieren und die Dämpfung in 40 Stufen präzise auf verschiedene Streckenverhältnisse abstimmen lässt. Dieses voll einstellbare Sportfahrwerk gewährleistet optimale Performance über den gesamten Einfederbereich.

Ein auf das Gewindefahrwerk abgestimmtes Stabilisator-Kit aus vorderem und hinterem Stabilisator minimiert darüber hinaus die Wankneigung in Kurven, und eine Domstrebe aus Kohlefaser versteift die Karosserie durch die Abstützung der oberen Federbeinaufnahmen.

Mit Hilfe eines zusätzlichen Sets aus Fahrwerksstreben, welche die Lenkung und die Radaufhängungen gegen die Karosserie abstützen, kann man die Karosseriebewegungen weiter minimieren, um das volle Potenzial des Fahrwerks

abzurufen.

Eine kleine, aber sehr wirkungsvolle Maßnahme in diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz des TRD Tür-Stabilisators. Bei diesem branchenweit erstmals angebotenen Bauteil handelt es sich um eine Distanzscheibe mit einem eingebauten Gleitmechanismus, die den Spalt an den Türen im Bereich der Schlossplatte eliminiert. Dadurch wird die Torsionssteifigkeit der Karosserie signifikant erhöht, was sich entsprechend positiv auf die Rückmeldung der Lenkung und auf die Effizienz des Fahrwerks auswirkt.

Die Bremsleistung des GT86 lässt sich mit dem für vorn und hinten erhältlichen Monoblock Bremsen-Kit steigern. Das Set umfasst Performance-Bremsscheiben mit 355 Millimetern Durchmesser vorn und 345 Millimetern hinten sowie rote, einteilige Brembo Monoblock Sechskolbenzangen vorn und entsprechende Vierkolbenzangen hinten, und es garantiert bissige, fadingfreie Verzögerung auf absolutem Rennsportniveau.

Stahlflex-Bremsleitungen werden mit dem Monoblock Bremsen-Kit mitgeliefert, sind aber auch separat für die serienmäßige Bremsanlage des GT 86 erhältlich. Die von Toyota im Rennsport entwickelten Leitungen verhindern, dass der Druckpunkt infolge von Erwärmung oder gealterten Leitungen „weich“ wird. Resultat ist ein glasklares Feedback auf der Bremse selbst im extremen Renneinsatz.

Neben Rennsport-Motoröl und einem Sport-Luftfilter umfasst das Tuning-Programm von TRD beispielsweise auch einen Kühlerverschluss, dessen Sicherheitsventil erst bei einem höheren Druck öffnet. Das sorgt für einen höheren Druck im Kühlsystem und damit für einen höheren Siedepunkt des Kühlmittels, um die Bildung von Gasblasen zu verhindern und die Effizienz des Kühlsystems zu steigern.

Der TRD Sport-Schalldämpfer mit vier Endrohren schließlich ist ganz auf den hinteren TRD Stoßfänger mit integrierter Heckschürze und den TRD Edelstahl-Heckdiffusor zugeschnitten. Die Anlage verleiht dem GT86 einen kernig-sportlichen Auspuff-Sound.

<b>Liste der in Europa erhältlichen TRD Tuning-Komponenten:</b>	
Frontspoiler	Fahrwerksstreben-Kit
Seitenschweller	Tür-Stabilisator
Heckspoiler	Kühlerverschluss
Hinterer Stoßfänger mit integrierter Heckschürze	Ölfilter-Abdeckung
Endrohr-Zierleiste	Sport-Ölfilter
Sport-Schalldämpfer	Sport-Luftfilter
Heckdiffusor	Tankverschluss
Monoblock Bremsen-Kit	Schaltknopf (für manuelles Schaltgetriebe und für Automatik)
Stahlflex-Bremsleitungsset	TRD Emblem
Sport-Stoßdämpfer	Startknopf
Sport-Tragfedern	Leichtmetallrad (18-Zoll, Schmiederad / Gussrad)
Stabilisator-Kit	Kennzeichenhalter vorn
Domstrebe vorn	

# iQ EV

- **Kleinstes viersitziges Elektrofahrzeug der Welt**
- **Effiziente Raumnutzung mit Platz für bis zu vier Insassen auf nur 3.120 Millimetern Gesamtlänge**
- **85 Kilometer Reichweite bei optimierter Batteriekapazität**
- **Ladezeit im Schnelllademodus nur 15 Minuten für bis zu 80 Prozent Ladung, volle Ladung in etwa drei Stunden**

## Einleitung

Toyotas Ingenieure forschen und entwickeln bereits seit 1971 an Elektrofahrzeugen (EV = Electric vehicles) – also seit über 40 Jahren. Das parallel zu den Vollhybrid- (HV), Plug-in-Hybrid- (PHEV) und Brennstoffzellen-Fahrzeugen (FCV) von Toyota entwickelte Konzept entspricht der langfristigen Vision des Unternehmens für nachhaltige Mobilität auf kurzen Strecken.

Alle zukünftigen Antriebsoptionen lassen sich mit nur geringem Aufwand von der Vollhybridtechnologie der Toyota Hybrid Synergy Drive® Plattform ableiten. Für welche dieser Optionen sich Toyota jeweils entscheidet, ist vom konkreten Einsatzzweck abhängig: für den Stadtverkehr das Elektrofahrzeug, für kombinierten Stadt- und Mittelstreckenverkehr das Plugin-Hybridfahrzeug, für mittlere Strecken den Hybrid und für Langstrecken das Brennstoffzellenfahrzeug.

Entscheidend für die Entwicklung reiner Elektrofahrzeuge sind Laderegelungen und Motorsteuerungen, die Toyota bereits auf breiter Basis für sein Hybridfahrzeug-Programm auf einen hohen Entwicklungsstand gebracht hat. In der Vergangenheit hat Toyota bereits mehrfach Elektrofahrzeuge entwickelt, darunter die Konzeptstudie e-com für zwei Personen, das SUV RAV4 EV und mehrere Concept Cars mit dem Kürzel FT-EV.

Für den erstmals auf der Tokyo Motor Show 1997 präsentierten e-com hatten die Toyota Ingenieure einiges an Technik und zahlreiche Antriebskomponenten vom größeren RAV4 EV übernommen. Der e-com erreichte Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h und Reichweiten von bis zu 100 Kilometern mit einer Batterieladung, ohne dabei lokal Abgase freizusetzen. Bis zum Jahr 2000 hatte Toyota eine kleine Flotte von etwa 30 e-coms aufgebaut, die in Japan unterwegs waren.

Bereits 1995 hatte Toyota ein praxisgerechtes Elektrofahrzeug bis zur Marktreife entwickelt, nämlich den RAV4 EV der ersten Generation, in den all das eingeflossen war, was das Unternehmen in den 24 Jahren zuvor zum Thema Elektroantrieb gelernt hatte. Tatsächlich gewann der erste Prototyp des RAV4 EV im August jenes Jahres die Scandinavian Electric Car Rally.

Dieser Toyota zählte zu den Elektrofahrzeugen mit der größten Reichweite weltweit – er erreichte bis zu 200 Kilometer mit einer einzigen Batterieladung. Nach seiner Präsentation 1997 verkaufte Toyota in den USA 1.500 Einheiten. Kürzlich brachte das Unternehmen dort nun die zweite Generation des RAV4 EV als Gemeinschaftsentwicklung mit dem Partner Tesla auf den Markt.

Von der Konzeptstudie FT-EV entwickelte Toyota bislang drei Generationen, die jeweils auf den großen Automessen von Detroit und Tokyo in den Jahren 2009 und 2011 präsentiert wurden. Der iQ EV bildet die Serienversion dieser Konzeptstudien, in die technische Erkenntnisse und Design-Highlights aller drei FT-EV Generationen eingeflossen sind.

Praktisch handelt es sich beim iQ EV um einen auf Elektroantrieb umgerüsteten Toyota iQ. Damit fährt das ultimativ handliche Stadtfahrzeug der Kleinwagen-Klasse fast geräuschlos und lokal völlig emissionsfrei. Die Bedienung des iQ EV ist völlig unkompliziert, und er bietet Platz für bis zu vier Personen.

## **Konzept**

Der iQ EV ist eigens auf den Einsatz als Pendler- und Kurzstreckenfahrzeug im städtischen Umfeld ausgelegt.

Im Interesse von Gewichtersparnis, Raumausnutzung und Ladezeiten mussten die Konstrukteure die für den Alltagseinsatz notwendige Reichweite mit der geringstmöglichen Batteriekapazität erzielen. „Möglichst effiziente Leistungsausnutzung“ hieß daher das entscheidende Entwicklungsziel. Um dieses Ziel zu erreichen, verbanden die Toyota Techniker konsequenten Leichtbau mit minimalem Energieverbrauch.

In einem Elektrofahrzeug verbraucht die Klimaanlage einen erheblichen Teil der insgesamt verfügbaren Batterieleistung. So wurde das Gesamtsystem auf einen geringen Stromverbrauch hin optimiert.

Einer der Vorteile geringer Batteriekapazität sind kürzere Ladezeiten. Der iQ EV lässt sich nicht nur in lediglich gut drei Stunden voll aufladen, sondern seine Batterie erreicht im Schnelllade-Modus sogar schon nach 15 Minuten bereits 80 Prozent ihrer Kapazität.

## **Raumausnutzung**

Mit einer Länge von 3.120 Millimetern fällt der neue iQ EV nur 135 Millimeter länger aus als der iQ mit herkömmlichem Antrieb. Gleich geblieben sind die Breite von 1.680 Millimetern, die Höhe von 1.505 Millimetern und der Radstand von 2.000 Millimetern. Ein Wendekreis von nur 8,20 Metern sorgt für herausragende Manövrierfähigkeit in der Innenstadt.

Weil das emissionsfreie Elektrofahrzeug keine Abgasanlage benötigt, konnte die neu entwickelte, flache und ultrakompakte Lithium-Ionen-Batterie in einem Behälter aus hochfestem Stahl unter dem Unterboden angebracht werden.

Diese Lösung bietet drei entscheidende Vorteile: Weder der Gepäckraum noch das Platzangebot für die bis zu vier Insassen werden beeinträchtigt. Es werden ein besonders tiefer Schwerpunkt und eine ideale Gewichtsverteilung erzielt, was dem iQ EV fantastische Stabilität und Handlichkeit im Stadtverkehr verleiht. Und schließlich ließ sich der Unterboden völlig eben und damit aerodynamisch besonders günstig gestalten, was wiederum den Energiebedarf des Antriebs senkt.

Um das Gewicht der Lithium-Ionen-Batterie zum großen Teil zu kompensieren, verwendet Toyota in weiten Bereichen der Karosserie hochfeste Spezialstähle, die für geringes Gewicht bei hoher Torsionssteifigkeit bürgen. Im Ergebnis wiegt der iQ EV daher nur 125 Kilogramm mehr als ein herkömmlicher iQ mit 1.33-Liter-Verbrennungsmotor und stufenlos variablem Multidrive S Getriebe.

Eine besonders steife Karosserie verbessert nicht nur die Fahrstabilität und Agilität des Fahrzeugs, sondern ist auch die Voraussetzung zur Unterdrückung von Vibrationen. Im Verbund mit umfassender Schalldämmung an der gesamten Karosserie und im Innenraum bietet der neue iQ EV den Insassen daher ein bemerkenswert geräuscharmes elektrisches Fahrerlebnis mit besonders geringem Vibrationsaufkommen.

## **Karosseriedesign**

Das Design des iQ EV übernimmt Elemente der Konzeptstudie FT-EV III, die Toyota 2011 auf der Tokyo Motor Show vorstellte. Das Erscheinungsbild des neuen Toyota Elektrofahrzeugs ist geprägt von sehr eigenständigen Designmerkmalen sowie von der Kombination der Farben novaweiß perleffekt und Schwarz, und es weist den iQ EV auf den ersten Blick als extrem fortschrittliche, rein elektrische Evolutionsstufe des bekannten Stadtfahrzeugs aus.

Die glattflächige, schlichte Frontpartie kommt ohne den oberen Kühlergrill aus; stattdessen befindet sich seitlich des Markenemblems hinter einer Klappe der Ladeanschluss. Die Toyota Konstrukteure platzierten ihn so weit vorn wie möglich, damit er in den verschiedensten Parksituationen jederzeit gut erreichbar ist.

Der untere Stoßfänger des iQ EV ist trapezförmig gestaltet und wird vom vergrößerten, glänzend schwarzen unteren Kühlergrill mit Tagfahrleuchten dominiert, der dem Elektrofahrzeug eine markante, leicht wiedererkennbare Frontansicht verleiht.

In das neue Scheinwerfer-Design sind seitlich glänzend schwarze Kühllufteinlässe für die Batterie integriert, und auch im Inneren der Scheinwerfer sorgen schwarze Flächen für eine leichte Unterscheidbarkeit vom konventionell angetriebenen iQ.

Die schlanke Seitenansicht des neuen iQ EV wird von den geschwärzten B-Säulen sowie von schwarzen Flächen im oberen Fahrzeugbereich betont. Das neue Elektrofahrzeug rollt zudem auf Leichtmetallrädern in einem neuen Design mit zweifarbigen Abdeckungen.

Am Heck fallen die schwarze Heckklappe sowie ein neues Rückleuchten-Design über einem trapezförmig ausgesparten Bereich im Stoßfänger für das Kennzeichen ins Auge. Damit stellt das Heck visuelle Bezüge zum Design der Frontpartie her und verleiht dem iQ EV eine breite, stabile Anmutung.

## **Aerodynamik**

Toyota hat den iQ EV in vielen Bereichen aerodynamisch nochmals optimiert, um seine Energieeffizienz weiter zu maximieren. So haben die Konstrukteure sämtliche Luftpfeileinlässe auf das unverzichtbare Minimum verkleinert und die Form der Motorhaube strömungstechnisch optimiert. Die Einfassung der A-Säule wurde verbreitert, die Hinterkante des Dachs abgewinkelt und die Formen der hinteren Dachsäule nebst Dreiecksfenster und Einfassung so gestaltet, dass sie eine möglichst turbulenzarme Ablösung des Luftstroms im oberen und seitlichen Fahrzeugbereich begünstigen.

Die Öffnungen der vorderen Radhäuser erhielten eine aerodynamisch optimierte Form. Die Strömungstechniker installierten an allen Radhäusern an drei Positionen Luftleitelemente, und sogar die eigens für den iQ EV entwickelte Leichtmetall-Radabdeckung wurde im Windkanal daraufhin optimiert, den Luftstrom an den Seiten der Karosserie zu verbessern und die Entstehung von Turbulenzen zu minimieren. Die Verkleidung der Unterseite des Batteriegehäuses bewirkt einen völlig glattflächigen Unterboden.

## **Eigenständige Designmerkmale im Innenraum**

Auch innen ist der iQ EV in markanten, kontrastreichen schwarz/weiß Kombinationen gehalten. Weiße Designelemente wie das Instrumentengehäuse, die Mantarochen-förmige Mittelkonsole, der Mittelteil des Lenkrads, die Applikationen auf der Beifahrerseite sowie die Türgriffe, Türverkleidungen und Dachsäulenverkleidungen schaffen einen visuellen Bezug zum umweltfreundlichen Elektroantrieb.

Auch auf den Teilleder-Sitzbezügen setzt sich das kontrastreiche Design fort: Die weißen Sitzwangen und seitlichen Bereiche der Kopfstützen kontrastieren mit dem dunklen Gewebe der Sitzflächen und der Rückenlehnen, das ein Plug-in-Muster trägt und mit blaugrauen und weißen Nähten verziert ist.

Der iQ EV erhält zudem ein eigenständiges Optitron Kombi-Instrument, dessen technisches Design Bezug zu elektrischen Bauteilen und Schaltkreisen aufnimmt. Es umfasst einen mittig angeordneten Tachometer mit je nach Betriebsart des EV-Systems farblich wechselnder Hinterleuchtung, ein 3,5 Zoll großes TFT-Multi-Info-Display, ein kompaktes, kontrastreiches LCD-Display und eine Ladekabel-Kontrollleuchte.

Das TFT-Display dient der Darstellung einer Vielzahl von Fahrzeug-Informationen. Im Standard-Modus beschränkt es sich dabei auf wenige grundlegende Parameter: Es zeigt die Reichweite und den Ladezustand der Batterie, und es stellt über die EV-Systemanzeige den Energiefluss sowie die Bremsenergie-Rückgewinnung dar.

Darüber hinaus sind sieben weitere Informationen abrufbar: Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die seit dem letzten Ladezyklus verbrauchte Energie, den Status der aktiven elektrischen Verbraucher, die verbleibende Reichweite, die Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrzeit, Batterie-Informationen und Fahrzeug-Einstellungen.

Eine Gruppe von vier Schaltern im unteren Bereich der Mittelkonsole, passend zum Start/Stop-Knopf und zum Schaltknopf in Blau gehalten, dient zur Bedienung der Front- und Heckscheibenheizung, der Startfunktion des Lade-Timers und zum Öffnen der Klappe des Ladeanschlusses.

## **Serienmäßige Ausstattung**

Zur Maximierung der Energie-Effizienz erhält der iQ EV ein Klimatisierungssystem mit besonders verbrauchsarmer elektrischer Wärmepumpe, dessen Regelung stets die größtmögliche Reichweite des Elektrofahrzeugs in den Vordergrund stellt.

Serienmäßige beheizbare Vordersitze minimieren den Heizbedarf für den Innenraum. Ein Feuchtigkeitssensor an der Windschutzscheibe unterstützt das System bei der optimalen Regelung des Mischungsverhältnisses von Außen- und Umluft, um das Beschlagen der Scheiben zu minimieren, und eine beheizbare Windschutzscheibe sorgt auch unter schwierigen Bedingungen für freie Sicht, ohne dass die Klimaanlagefunktion eingeschaltet werden muss. Mit dem MAX Schalter lässt sich auf Wunsch die maximale Heiz- beziehungsweise Kühlleistung gezielt abrufen.

Der Klimakompressor ist wie bei den Hybridfahrzeugen elektrisch betrieben. Daher ist das Klimatisierungssystem des neuen Toyota Elektrofahrzeugs auch fernbedienbar: Es kann per Tastendruck mit der Funkfernbedienung aktiviert werden, während das Fahrzeug aufgeladen wird. Durch eine solche Standklimatisierung lässt sich der Energieverbrauch während der Fahrt deutlich senken, was der Reichweite zu Gute kommt.

Bereits in der Basisversion zeichnet sich der iQ EV zudem durch eine umfassende Serienausstattung aus, zu der das Toyota Smart-Key System, ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern sowie die Berganfahrhilfe Hill Start Assist zählen.

Das kleinste viersitzige Elektrofahrzeug der Welt zeichnet sich zudem durch eine umfassende und hochmoderne Sicherheitsausstattung aus, zur der neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC insgesamt neun Airbags gehören: zwei Front-Airbags, zwei Seitenairbags, ein Fahrer-Knieairbag, ein Sitzpolsterairbag\* für den Beifahrer, zwei Kopfairbags über die gesamte Länge sowie ein Heckscheiben-Airbag.

## **Antrieb und Fahrdynamik**

Der neue Toyota iQ EV verbindet die Agilität eines handlichen Stadtflitzers mit lokaler Emissionsfreiheit und dem unkomplizierten, geräuscharmen Fahrerlebnis eines rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugs.

Sein kleiner Wendekreis von nur 8,20 Metern verleiht dem iQ EV in der Stadt eine herausragende Manövrierfähigkeit. Die Einbauposition der Batterie unter dem Unterboden sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und eine ideale Achslastverteilung – optimale Voraussetzungen für hervorragenden Fahrkomfort und ein begeisternd handliches Fahrverhalten.

Der Elektroantrieb des iQ EV fußt auf der Technologie des Toyota Hybrid Synergy Drive®. Er umfasst einen luftgekühlten Elektromotor mit Untersetzungsgetriebe und 47 kW Leistung, der im Schiebebetriebe und beim Bremsen als Generator arbeitet, ein Batteriepaket aus 150 Zellen mit einer Kapazität von 12,0 kWh und mit einer Nennspannung von 277,5 V, ein flüssigkeitsgekühltes Ladesystem mit einer Leistung von 3 kW und einen Inverter/Konverter.

Der Elektromotor, das Planetengetriebe zur Drehzahlreduktion und das Differenzial sind gemeinsam in einer eigens für den iQ EV neu entwickelten kompakten Antriebseinheit untergebracht, die nicht nur für einen tiefen Schwerpunkt bürgt, sondern auch für minimale Energieverluste.

Bereits aus dem Stand ist das maximale Drehmoment von 163 Nm abrufbar, das über die Vorderräder übertragen wird. Der iQ EV beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 14,0 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h.

Im Betrieb setzt das neue Toyota Elektrofahrzeug lokal keinerlei CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- oder Rußpartikel-Emissionen frei. Aus seinem durchschnittlichen Energieverbrauch von 134 Wh/km ergibt sich eine im NEDC—Zyklus zertifizierte Reichweite von 85 Kilometern.

---

\* Im Falle einer Kollision entfaltet er sich unter den Oberschenkeln des Beifahrers, um die Bewegung der Hüfte unter dem Sicherheitsgurt auf ein Minimum zu reduzieren. Dadurch werden die auf Kopf und Brustkorb einwirkenden Kräfte minimiert.



Ähnlich wie die Toyota Vollhybrid-Fahrzeuge ist der iQ EV mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet. Im Schiebebetrieb treiben die Antriebsräder den Motor an. Er setzt dann als Generator die Bewegungsenergie in Elektrizität um, die in der Batterie gespeichert wird.

Beim Bremsen sorgt eine mit dem elektronisch gesteuerten Bremssystem vernetzte Regelung für eine gute Bremsleistung bei optimaler Energierückgewinnung.

Mit dem Wählhebel kann der Fahrer des iQ EV zwischen drei Betriebsarten wählen. In der Stellung D verbraucht das Fahrzeug im Stadtverkehr ein Minimum an Energie. In der Stellung S steht eine möglichst kraftvolle Beschleunigung im Vordergrund, und in Stellung B gewinnt das Fahrzeug möglichst viel Bremsenergie zurück.

Über die umfassenden Informationen der EV-Systemanzeige hinaus steht ein ECO Fahrmonitor zur Verfügung, der den Fahrer bei einer energiesparenden Fahrweise unterstützt.

### **Aufladen der Batterie**

Die Batterie wird über einen Ladeanschluss geladen, der sich unter einer leicht erreichbaren Klappe vorn am Fahrzeug befindet. Ein vollständiger Ladezyklus nimmt an einer herkömmlichen 230-Volt-Steckdose bei 13 A etwa drei Stunden in Anspruch.

Optional steht ein spezieller Anschluss für einen Schnelllader (CHAdeMO) zur Verfügung, über den sich die Batterie in nur 15 Minuten zu 80 Prozent aufladen lässt.

Zwei Timer-Funktionen gestatten es dem Benutzer, wahlweise den Beginn oder das Ende des Ladevorgangs vorzuwählen. Eine weitere elektronische Regelung passt automatisch die Ladezeit an die vorherige Fahrzeit an, was dazu beiträgt, den Batterieverschleiß zu minimieren.

Das fünf Meter lange Ladekabel hat Toyota eigens darauf optimiert, auch bei kalter Witterung geschmeidig zu bleiben. Eine Schutzschaltung koppelt die Stromquelle automatisch ab, falls beim Ladevorgang Fehlerströme auftreten sollten. Dank des austauschbaren Adapters lässt sich das Ladekabel an zahlreiche unterschiedliche Steckdosen der verschiedenen nationalen Stromnetze anpassen.

Diese Meldung und weitere Informationen rund um Toyota finden Sie auch unter:

[www.toyota-media.de](http://www.toyota-media.de)

Ihr Ansprechpartner bei redaktionellen Rückfragen:

Thomas Heidbrink, Tel. (02234) 102-2238, Fax (02234) 102-992238

[Thomas.Heidbrink@toyota.de](mailto:Thomas.Heidbrink@toyota.de)