

DER NEUE TOYOTA YARIS 2014

IN EUROPA FÜR EUROPA ENTWICKELT

- Maßgebliche Projektverantwortung von Toyota Europe für den neuen Yaris
 - Neues dynamisches und emotionales Außendesign
 - Neu gestalteter Innenraum mit verbesserter Ergonomie und wertiger Qualitätsanmutung
 - Mehr Fahrdynamik und Komfort durch Überarbeitung von Fahrwerk und Karosserie
-

Der neue Yaris wird im Sommer 2014 in Europa vorgestellt. Bei diesem Fahrzeug haben in der Europazentrale in Brüssel das Product Planning Department und die Research and Development Division sowie das European Design Centre in Sophia Antipolis bei Nizza Hand in Hand zusammengearbeitet, um ein Automobil zu entwickeln, das auf allen Märkten überzeugt.

Die Arbeiten erstreckten sich auf das Karosseriedesign, den Innenraum und das Chassis. Zudem betreffen die Maßnahmen auch einige Versionen des Toyota Vitz, der in Japan produziert wird. Damit liefert Toyota Motor Europe ein konkretes Beispiel für einen Know-how-Transfer, wie er im Jahr 2011 von Akio Toyoda als globale Vision erstmals formuliert worden ist.

Ähnlich wie der neue AYGO setzt auch der neue Yaris auf markante, unverwechselbare Design-Elemente. Diese Änderungen stärken den emotionalen Auftritt des Yaris, ohne seine bekannten Qualitäten wie Raumfunktionalität und Langlebigkeit zu schmälern. Alessandro Massimino, Product Manager in Brüssel, erklärt dazu: „In rationaler Hinsicht war der Yaris schon immer eine Bank, aber Packaging, Werterhalt und günstige Betriebskosten sind nicht alles. Mit dem neuen Modell wollen wir deshalb nicht nur den Verstand unserer Kunden erreichen, sondern auch ihr Herz erobern.“

Der neue Yaris präsentiert sich in der neuen Toyota Designsprache. Seine Front wird von einem Kühlergrill in markanter X-Form dominiert, dessen Mittelpunkt das Toyota Logo bildet. Am Heck fallen insbesondere die neuen LED-Rückleuchten ins Auge. Weitere sichtbare Neuerungen sind der in den Stoßfänger integrierte Diffusor und ein neu gestalteter Kennzeichen-Bereich. Dank der modifizierten Optik steht der Yaris nun noch kraftvoller auf dem Asphalt.

Auch der Innenraum zeigt sich deutlich überarbeitet und bietet eine gute höhere Qualitätsanmutung und noch mehr Komfort. Besonders die Materialien haben in Haptik und Optik hinzugewonnen. Daneben wurde auch das Ausstattungsangebot deutlich erweitert und das Farbprogramm überarbeitet.

Schließlich profitiert der neue Yaris von zahlreichen technischen Maßnahmen, die den Federungskomfort, die Handlingeigenschaften und das Geräuschniveau weiter verbessern.

Nach wie vor stehen für den Yaris zwei Benzinmotoren (1.0 und 1.33 VTT-i), ein Dieselmotor (1.4 D-4D) und eine Hybridversion zur Auswahl, für die sich schon heute jeder dritte Kunde entscheidet.

Mehr als 84 Prozent der Yaris Modelle, die das nordfranzösische Werk in Valenciennes verlassen, sind für den Export bestimmt. Ziel sind nicht nur 42 Länder in Europa, sondern auch die Märkte in den USA, Kanada und Puerto Rico. Allein im Jahr 2014 werden 26.000 Einheiten den Weg über den Atlantik antreten. Das entspricht 12 Prozent der Jahresproduktion.

VON DER GLOBALEN VISION ZUR REGIONALISIERUNG

Schon 2011 hat Toyota Präsident Akio Toyoda in seiner Rede von der globalen Vision ein neues Denken eingeleitet. Daraus folgte, dass die 17 auf der ganzen Welt verteilten Research and Development Center mehr Verantwortung sowie größere Freiheiten bekamen, um die Bedürfnisse und Wünsche der Kunden weltweit zu erkennen und zu bedienen.

Dieser neue Ansatz in der Strategie des Weltkonzerns führte zur Bildung von Technologiezentren, die in allen Regionen der Welt installiert wurden. Dabei richteten die Verantwortlichen der Toyota Group ihr besonderes Interesse auf Europa, weil hier der Automobilbau kulturell verwachsen und fest etabliert ist. Zudem ist Europa die Heimat weltweit anerkannter Hersteller.

Die Rolle von Toyota Motor Europe im Toyota Weltkonzern

Da Europa als maßgebliche Keimzelle der Kompaktklasse gilt, kommt Toyota Motor Europe eine führende Rolle bei der Entwicklung zukünftiger Modelle für das A-, B- und C-Segment zu.

Toyota Motor Europe stellt außerdem das Kompetenzzentrum des Konzerns hinsichtlich der drei wesentlichen Elemente des europäischen Marktes. Diese sind die hohe Relevanz des Dieselmotors, die hohe Qualitätserwartung des Kunden sowie seine Ansprüche in Sachen Fahrdynamik.

Im Zuge dieser Spezialisierung hat TME seine Zusammenarbeit mit europäischen Zulieferern, aber auch mit Forschungsinstituten an europäischen Universitäten verstärkt.

Die neuen Aufgaben bei TME fallen in den Verantwortungsbereich des Product Planning Department und des Research and Development Centre in Zaventem bei Brüssel sowie des European Design Development Centre (ED²) in Südfrankreich. Alle drei Abteilungen waren bereits an der Neugestaltung des Avenis (2012), des Verso (2013) und des Verso 1.6 D-4D (Anfang 2014) beteiligt. Das jüngste Projekt ist nun der neue Yaris.

Der neue Yaris - ein Produkt der Regionalisierung

Als wichtigstes Toyota Modell in Europa hat der überarbeitete Yaris von einer beachtlichen Investitionssumme in Höhe von 85 Mio. Euro profitiert. Am Ende standen im R&D Zentrum 576.000 Arbeitsstunden und mehr als 1.000 neu entwickelte Teile zu Buche.

Bei der Weiterentwicklung konnte das Product Planning Department auf typische Stärken aufbauen, die den Yaris von Beginn an erfolgreich gemacht haben. Dazu zählen so einzigartige Features wie der Hybridantrieb, für den sich schon heute jeder dritte Kunde entscheidet. Weitere Highlights sind die umfangreiche Multimedia-Ausstattung und die Rückfahrkamera. Die Auswertung von Presseberichten und Umfragen unter Käufern und Nichtkäufern brachte wichtige Erkenntnisse darüber, welche Aspekte es bei der Modellüberarbeitung zu berücksichtigen galt. Nahezu einhellig war die Forderung nach einer emotionaleren und dynamischeren Ausrichtung des Yaris, ohne dessen funktionale Qualitäten zu schwächen.

Deshalb zählten Design, Materialauswahl und Qualitätsanmutung zu den wichtigsten Ansatzpunkten bei der Modellüberarbeitung.

In Hinblick auf das Design galt es, den Charakter des Yaris weiter zu schärfen. Erste Maßnahmen in diese Richtung ließ schon die 2012 vorgestellte Hybrid-Version des Modells erkennen.

Die Ingenieure des Research and Development Centre in Zaventem legten den Rahmen für notwendige technische Änderungen fest, um Qualitäten wie Komfort, Fahrverhalten und Geräuschniveau weiter zu verbessern.

Mit einer neu entwickelten Torsionslenkerachse und weiteren Modifikationen im Bereich Chassis konnte das Geräusch- und Vibrationsverhalten optimiert werden.

Die räumliche Nähe zwischen den Abteilungen und den Projektbeteiligten, darunter Produktmanager, Designer, Ingenieure und Zulieferer, machte es möglich, sich regelmäßig zu treffen und notwendige Abstimmungsprozesse zu optimieren.

„Was dieses Projekt von bisherigen Projekten unterscheidet“, erläutert Serkan Karaman, Senior Project Manager im R&D Centre Zaventem, „ist der enorme Entwicklungsaufwand, der deutlich größer war als bei herkömmlichen Modellpflegemaßnahmen. Zudem hatte unsere Europazentrale erstmals die Projektleitung für ein globales Automobil, das auch auf Märkten in den USA und in Japan funktionieren muss. In der Vergangenheit erfolgte das Projekt-Management überwiegend in Japan. Dort legte man den Fahrplan fest, während dem Europa-Team lediglich spezielle Aufgaben übertragen wurden. Diesmal aber hatten wir das Steuer in der Hand und konnten selbst entscheiden, was, wann und wie es zu tun war. Das Ergebnis ist ein neuer Yaris, der europäisches Know-how und europäischen Geschmack repräsentiert und der das gesamte Team um einen unbezahlbaren Erfahrungsschatz bereichert hat.“

DER YARIS: IN FRANKREICH VON EUROPÄISCHEN INGENIEUREN FÜR EUROPÄISCHE KUNDEN GEBAUT

Für Alessandro Massimino, Produktmanager in Brüssel, war die Richtung von Anfang an klar: „Bislang wurde der Yaris den grundlegenden Ansprüchen seiner Kunden im B-Segment gerecht: außen kompakt, innen geräumig, dazu praktisch und mit innovativer Ausstattung wie Multimedia-System und Rückfahrkamera ausgerüstet. Unsere Umfragen und das positive Echo auf die Hybrid-Version haben uns darin bestärkt, zukünftig auf ein Plus an Selbstbewusstsein und Dynamik zu setzen, und zwar sowohl in Sachen Design als auch in Sachen Fahrvergnügen. Mit diesem Ziel vor Augen haben wir die Kompetenzen des Design Centers und der Research and Development Division gebündelt, um den neuen Yaris auf die Räder zu stellen.“

Karosserie-Design

Elvio D'Aprile, verantwortlich für das Karosserie-Design des neuen Yaris: „Das B-Segment ist wahrscheinlich die wettbewerbsintensivste Fahrzeugklasse in Europa. Deshalb mussten wir ein Ergebnis präsentieren, das tatsächlich aus der Masse heraussticht. So etwas konnte nur gelingen, indem wir auf die üblichen Kleinwagen-Stereotypen verzichteten und das Design aller Antriebsvarianten harmonisierten, um uns am Ende von unseren Wettbewerbern zu unterscheiden.“

Dementsprechend interpretiert der neue Yaris die aktuelle Toyota Designsprache in einer selbstbewussten und deutlich dynamischeren Weise.

Die Front wird dominiert vom neuen Kühlergrill in unverwechselbarer X-Form, dessen Mittelpunkt das Toyota Logo bildet. Unter dem Logo verläuft eine breite Chromleiste, die bis zu den Scheinwerfern führt und die horizontale Teilung der Frontpartie optisch verstärkt. Zugleich unterstreicht sie die Breite des neuen Yaris.

Die Scheinwerfereinheiten selbst sind mit neuer Projektionstechnik für Fern- und Abblendlicht sowie mit LED-Tagfahrleuchten ausgestattet.

Der große, trapezförmig ausgebildete Lufteinlass im unteren Bereich der Frontpartie betont den kompakten Auftritt und visualisiert zugleich den niedrigen Schwerpunkt sowie das dynamische Potenzial des neuen Yaris.

In der Seitenansicht gefällt der Yaris durch seine neu gestaltete Gürtellinie, elektrisch einklappbare Außenspiegel (optional) und einer Auswahl an vier neuen Leichtmetallrädern im 15- und 16-Zoll-Format.

Ein neu gestalteter Stoßfänger lässt auch den Heckbereich breiter wirken. Der integrierte Diffusor verschafft dem Yaris einen selbstbewussten, sportiven Auftritt.

Neben dem überarbeiteten Kennzeichen-Bereich sorgen neue LED-Rückleuchten für Aufmerksamkeit. Dank moderner Lichtleiter-Technologie zeigt das Heck eine einzigartige Leuchten-Signatur, die dem Yaris einen starken, unverwechselbaren Auftritt verschafft.

Anders als der Vorgänger präsentiert sich die neue Generation unabhängig von der Motorisierung in einem homogenen Design. Die einzelnen Versionen wie etwa der Yaris Hybrid sind lediglich an feinen Details zu unterscheiden.

Elvio D'Aprile ergänzt: „Das Design des Yaris hat vom rein europäischen Projektmanagement enorm profitiert, denn wir konnten uns täglich mit den Ingenieuren und der Produktplanung austauschen.“

Innenraumgestaltung

Pierre Romeo, verantwortlich für das Innenraum-Design des neuen Yaris: „Das neu gestaltete Interieur baut ebenfalls auf den Rückmeldungen unserer Kunden auf. Zum einen haben wir das Raumgefühl verbessert und die Formensprache dynamischer gestaltet, zum anderen erzeugt die Materialauswahl eine neue Qualitätsanmutung. Und schließlich sorgen neben dem aufgeräumten Design auch neue Farbvarianten für einen deutlich frischeren Gesamteindruck.“

Die Armaturentafel weist eine klare horizontale Teilung auf, wobei der obere Bereich nun schlanker gestaltet ist. Auch die Instrumentenkonzole wurde optimiert. Passend dazu sind die Türverkleidungen gestaltet: fließende Formen, die großzügige Verwendung von Soft-Touch-Materialien und die gesteigerte Funktionalität unterstreichen den neuen Qualitätsstandard. Weil die Mittelkonsole um 23 Millimeter angehoben wurde, konnte der Schalthebel um 30 Millimeter verkürzt und damit ergonomisch günstiger positioniert werden. Neu ist zudem die geschlossene Ablage auf der Konsole. Ein Blickfang ist das neue Multimedia-System Toyota Touch 2, das nun mit einem 7 Zoll großen Touchscreen-Monitor ausgerüstet ist.

Der obere Bereich der Instrumententafel weist ein neues Finish mit griffiger, matt glänzender Oberflächenstruktur auf. Die breitere Zierleiste setzt ebenfalls Akzente.

Auch der mittlere Bereich der Armaturentafel präsentiert sich in Sachen Optik und Haptik hochwertig. Die weiche Polsterung mit neuer Beschichtung ist je nach Ausstattungsstufe unterschiedlich strukturiert und prägt den Charakter des Innenraums mit.

Soft-Touch-Materialien kommen im gesamten Innenraum zum Einsatz. Neue Zierleisten in Mattchrom-Finish unterstreichen den hohen Qualitätseindruck.

Bezugstoffe in neuen Farben, Mustern und Qualitäten kennzeichnen die jeweilige Ausstattungslinie.

MEHR FAHRSPASS

Der neue Yaris präsentiert sich in Sachen Handling, Fahrkomfort und Geräuschniveau umfassend optimiert. Serkan Karaman, Senior Project Manager R&D bei TME: „Erstmals in der Geschichte der europäischen Research and Development Division waren wir federführend tätig und haben das Chassis auf ein Plus an Fahrdynamik getrimmt. Die umfangreichen Maßnahmen gingen dabei weit über ein normales Facelift hinaus.“

Ein Plus an Fahrkomfort und optimiertes Handling

Die nochmals steifere Karosseriestruktur beschert dem neuen Yaris ein direktes Lenkverhalten bei sehr präziser Rückmeldung. Im Ergebnis sorgen die Maßnahmen für ein Plus an Fahrkomfort und optimierte Handlingeigenschaften.

Eine neue Klebetechnologie für die Windschutzscheibe und eine verstärkte Spritzwand tragen maßgeblich zur höheren Steifigkeit des Vorderwagens bei. Auch die Verbindungen zu Mittelunnel und Armaturenräger wurden verstärkt, um die Lenkeigenschaften zu optimieren.

Im mittleren und hinteren Bereich der Karosserie sorgen 36 zusätzliche Schweißpunkte und Verstärkungen in der Bodenplatte für mehr Stabilität. Modifikationen im Bereich der Radhäuser und verstärkte Stoßfängerträger erhöhen die Verwindungssteifigkeit der Karosserie um die Rollachse.

Die Hinterräder sind an einer steiferen Torsionslenkerachse aufgehängt, komfortablere Tragfedern und neue Anschlagdämpfer aus Polyurethan ergänzen die Änderung. Neben einem insgesamt verbesserten Fahrkomfort konnte auf diese Weise die Seitenneigung der Karosserie reduziert und die Fahrwerksbalance optimiert werden.

Auch an der Vorderachse bringen weichere Tragfedern ein Plus an Fahrkomfort. Neue Stoßdämpfer mit integrierter Schraubenfeder erhöhen die Wankstabilität des Vorderwagens und tragen ebenfalls zu den verbesserten Handlingqualitäten bei. Rundum neue Stoßdämpfer mit modifizierten Dämpferventilen reduzieren die Übertragung von Fahrbahngeräuschen auf die Karosserie. Darüber hinaus begünstigen sie Fahrkomfort und Agilität.

Schließlich wurde die Steuerungs-Software der elektrischen Servolenkung auf die Fahrwerksmodifikationen und die steifere Karosserie abgestimmt. Das Resultat ist ein spürbar verbessertes Lenkgefühl, das sich durch ein direktes Ansprechverhalten und extrem präzise Rückmeldung auszeichnet.

Optimiertes Geräusch- und Vibrationsniveau

Neben der erhöhten Karosseriesteifigkeit und der überarbeiteten Fahrwerksabstimmung weist der neue Yaris eine Vielzahl von Maßnahmen auf, die das Geräuschniveau im Innenraum spürbar reduzieren.

Um die hochfrequenten Schwingungen zu minimieren, die von Spritzwand und Bodengruppe ausgehen, wurden die Schallisolierung und der Dämmstoffeinsatz in den Bereichen Armaturenräger und Mittelkonsole komplett erneuert. Zusätzlich kommen am Boden geräuschabsorbierende Dämmmatten zum Einsatz.

Der Armaturenräger weist weniger Öffnungen auf und ist mit einer in Materialauswahl und -stärke optimierten Schallisolierung versehen. Ähnliches gilt für die Instrumententafel und die Hohlräume der Mittelkonsole. Hier sorgen zusätzliche Dämmstoffe für angenehme Ruhe im Innenraum.

Dank der beschriebenen Maßnahmen konnten störende Geräusche sowohl beim Beschleunigen als auch bei konstantem Tempo spürbar reduziert werden.

Tieffrequente Motorgeräusche werden über die modifizierte Aufhängung der Auspuffanlage minimiert, beim Yaris 1.4 D-4D sorgt die überarbeitete Drehstab-Anlenkung des Dieselmotors für ein kaum mehr wahrnehmbares Schwingungsverhalten. Eine neue Spoilerlippe zwischen Motorhaube und unterem Scheibenrahmen reduziert die Turbulenzen und damit die Windgeräusche besonders bei hohen Geschwindigkeiten. Ebenso wirkungsvoll zeigen sich die neuen Fensterdichtungen, die Überarbeitungen im Bereich der Außenspiegel sowie der zusätzliche Einsatz von Dämmstoffen in den Türen.

Im Ergebnis sorgen die beschriebenen Maßnahmen für ein spürbar angenehmeres Geräuschniveau im Innenraum und damit für einen gesteigerten Fahrkomfort im neuen Yaris.

ANTRIEBSVARIANTEN

Für den neuen Yaris stehen wie bisher vier Antriebsvarianten zur Verfügung: zwei Benzinmotoren, ein Dieselmotor und ein Hybridantrieb. Die Hybridversion, für die sich mittlerweile jeder dritte Käufer entscheidet, erfüllt die Abgasnorm EU-6 und zeichnet sich durch nochmals gesenkte Verbrauchs- und Emissionswerte aus. Mit einer CO₂-Emission von 75 Gramm (vorläufiger Wert) pro Kilometer (-4 g/km) und einem Durchschnittsverbrauch von weniger als 3,3 Liter (vorläufiger Wert) auf 100 km (-0,2 l/100km) setzt diese Antriebsvariante nach wie vor Maßstäbe im Segment, zumal die NO_x- und Partikelemissionen gegen Null gehen. Darüber hinaus steht der Yaris Hybrid für außerordentliche Laufruhe, hohen Komfort und einfachste Bedienung. Besonders im Stadtverkehr reicht oft der Elektromotor als Antrieb aus, so dass der Yaris nahezu geräuschlos unterwegs ist. Selbst wenn der Verbrennungsmotor zuschaltet, arbeitet der Hybridantrieb akustisch sehr zurückhaltend. Die stufenlose Getriebeautomatik gewährleistet unter allen Bedingungen ein ruckfreies, komfortables und geschmeidiges Fahrvergnügen.

Der 1,33-Liter-Benziner und der 1,4-Liter-Diesel arbeiten nun noch kultivierter und vibrationsärmer. Dafür sorgen unter anderem eine modifizierte und besser abgeschirmte Auspuffanlage.

Auch der Dreizylinder-Benziner mit 1,0 Liter Hubraum profitiert von zahlreichen Modifikationen, die ein Leistungsplus bei gleichzeitig reduzierten Emissionen und höherer Laufruhe ergeben. Das kompakte Triebwerk erfüllt die Abgasnorm EU-6 und erreicht nun einen ausgezeichneten Wirkungsgrad von 37 Prozent. Die CO₂-Emission konnte von 110 auf 99 g/km gesenkt werden.

Um dies zu erreichen, haben die Ingenieure im Wesentlichen das Leistungsgewicht des Dreizylinders optimiert. Änderungen am Zylinderkopf und am Abgaskrümmersparen Gewicht und machen das Aggregat noch kompakter.

Mit einem auf 11,5:1 erhöhten Verdichtungsverhältnis konnte der Verbrauch ohne Leistungseinbußen gesenkt werden. Die Detailbearbeitung von Einlasskanälen und Kolben verbessert die Verwirbelung des Kraftstoffs im Brennraum, und eine optimierte Kolbenkühlung reduziert die Klopfneigung. Auch die Abgasrückführung wurde optimiert und dadurch Pumpverluste reduziert. Zu diesem Zweck wurde die Funktion des EGR-Ventils mit der variablen Ventilsteuerung VVT-i gekoppelt.

Schließlich tragen Maßnahmen zur Reibungsoptimierung im Bereich der Ventilsteuerung, die spezielle Oberflächenbearbeitung der Kolben und die Gestaltung der Ölwanne dazu bei, dass die Kaltlaufphase verkürzt wird und der Motor seine optimale Betriebstemperatur nun noch schneller erreicht.

HYBRID-TECHNOLOGIE HAT DEN YARIS BEFLÜGELT

Europa verzeichnet den weltweit am schnellsten wachsenden Markt für Hybridfahrzeuge. Der Absatz stieg 2013 um 34 Prozent und machte rund 12 Prozent der weltweit verkauften Hybridfahrzeuge aus.

Im gleichen Zeitraum legte Toyota beim Absatz seiner Hybridfahrzeuge um 43 Prozent zu. Heute entscheiden sich schon zwei von zehn Toyota Kunden für einen Pkw mit Hybridantrieb.

Nachdem sich die Hybridtechnologie als Antriebsvariante etabliert hat und die Hybridmodelle mit einer starken positiven Restwertentwicklung punkten können, gilt auch der Yaris Hybrid bei potenziellen Kunden als echte Alternative zu Benzin- oder Dieselfahrzeugen im B-Segment.

Das Jahr 2013 brachte für den Yaris Hybrid eine Verdopplung der Verkäufe in Europa gegenüber 2012, und mit 49.774 Einheiten und einem Gesamtabsatz seit Markteinführung von 74.507 Einheiten peilt der Yaris Hybrid nach gerade einmal zwei Jahren die magische 100.000er Marke an.

Aktuell beträgt der Anteil der Hybridversion am Gesamtabsatz der Yaris Modelle in Westeuropa 31 Prozent. Damit ist der Yaris Hybrid das meistverkaufte Fahrzeug mit alternativem Antrieb im B-Segment. Betrachtet man den europäischen Gesamtmarkt für alternative Antriebe (EV, Hybrid, PHV und FCV), folgt er dicht auf den Führenden, den Toyota Auris Hybrid.

Der Toyota Hybridantrieb bietet dem Kunden ein leises, laufruhiges und intuitives Fahrerlebnis. Hybridfahrzeuge beschleunigen kraftvoll und geschmeidig, zudem arbeiten sie im rein elektrischen Betrieb nahezu geräuschlos und zeitweise völlig emissionsfrei.

Darüber hinaus spielt die Hybrid-Technologie eine entscheidende Rolle, wenn es um die Gewinnung neuer Kunden geht. Sechs von zehn Käufern von Toyota Hybridmodellen sind mittlerweile Toyota Neukunden.

Obwohl inzwischen auch Wettbewerber in einzelnen Hybrid-Marktsegmenten aktiv geworden sind, zahlt sich das frühe Engagement von Toyota aus. Bis heute hält Toyota die Technologieführerschaft auf dem Gebiet der alternativen Antriebe. Es wird erwartet, dass bis 2020 rund 15 Prozent aller Pkw mit einem Hybridantrieb ausgestattet sein werden.

AUSSTATTUNGSVARIANTEN

Mit klar differenzierten Ausstattungsvarianten, die den gewachsenen Kundenbedürfnissen im B-Segment Rechnung tragen, präsentiert sich der neue Yaris nun noch attraktiver.

Ausstattungspezifische Innenraumfarben, unterschiedliche Bezugsstoffe und zahlreiche Details innen wie außen unterstreichen diese Differenzierung. Zu den entsprechend gestalteten Elementen zählen beispielsweise der untere Kühlergrill, die Leichtmetallräder, die Sitze, die Mittelkonsole, die Instrumententafel und das Lenkrad.

Die jeweilige Ausstattungsvariante lässt sich bereits am unteren Kühlergrill (unlackiert, Metallic Schwarz oder Piano Schwarz) und seiner Einfassung (Chrom, Matt-Chrom oder Piano Schwarz) erkennen. So besitzt der Yaris Hybrid einen Kühlergrill in Piano Schwarz mit Zierleiste in mattiertem Chrom, die sein Hightech-Image unterstreichen.

Bei alledem zeichnen sich sämtliche Varianten durch eine umfangreiche Serienausstattung aus. Ein Lederlenkrad, eine Klimaanlage und das Multimedia-System Toyota Touch 2 mit Rückfahrkamera sind bereits ab der Ausstattungsstufe „Comfort“ serienmäßig an Bord.

Im umfangreichen Angebot der optionalen Ausstattungen findet der Kunde Extras wie Projektionsscheinwerfer mit LED-Tagfahrleuchten, 15 und 16 Zoll große Leichtmetallräder, automatisch einklappende Außenspiegel, eine Geschwindigkeitsregelanlage, eine Zweizonen-Klimaautomatik, elektrische Fensterheber hinten, einen Regen- und Lichtsensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel, das Smartkey-System, Alcantara®-Ausstattung sowie Privacy Glas für den Fond.

Toyota Motor Europe

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

<http://newsroom.toyota.eu/>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Follow us on Twitter: @toyota_europe

SPEZIFIKATIONEN

	1.0 VVT-i	1.33 Dual VVT-i	1.4 D-4D	1.5 VVT-i Hybrid		
MOTOR						
Motor Code	1KR-FE	1NR-FE	1ND-TV	1NZ-FXE	E-Motor/Generator	
Typ	Reihen-Dreizylinder	4 in line cylinders	Reihen-Vierzylinder	Reihen-Vierzylinder	Permanent erregter Synchronmotor	
Kraftstoffart	Ottokraftstoff ab 95 Oktan	95 unleaded petrol	Diesekraftstoff ab 48 Cetan	Ottokraftstoff ab 95 Oktan		
Ventiltrieb	DOHC, 12 Ventile mit VVT-i	16-valve DOHC with Dual VVT-i	SOHC, 8 Ventile	DOHC, 16 Ventile mit VVT-i	Max. Spannung (V)	520
Gemischaubereitung	EFI	EFI	Common Rail	EFI	Max. Leistung (kW)	45
Aufladung	-	-	turbo	-	Max. Drehmoment (Nm)	169
Hubraum (cm³)	998	1329	1.364	1.497	Batterie	Ni-Mh
Bohrung x Hub (mm)	71,0 x 84,0	72,5 x 80,5	73,0 x 81,5	75,0 x 84,7	Nennspannung (V)	144
Verdichtungsverhältnis	11,5 : 1	11,5 : 1	16,5 : 1	13,4 : 1	Anzahl der Zellen	120
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	69/51 bei 6.000	99/73 @ 6000	90/66 bei 3.800	Systemleistung: 100/74	Kapazität (Ah)	6,5
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	95 bei 4.300	125 @ 4000	205 bei 1.800 bis 2.800	Verbrennungsmotor: 111 bei 3.800 bis 4.400	Kapazität (kW)	19,3
					Systemspannung (V)	520
Abgasnorm	EURO 6	EURO 5	EURO 5		EURO 6	
Fahrleistungen						
		6-Gang-Schaltgetriebe	Multidrive-S Getriebe			
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	155	175	175	175	165	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (s)	15,3	11,7	12,6	10,8	11,8	
KRAFTSTOFFVERBRAUCH (l/100)						
Innerorts	4,8*	6*	6,2	4,6	3,1	
Außerorts	3,7*	4,1*	4,5	3,3	3,3	
Gesamt	4,1*	4,8*	5,1	3,8	3,3	
Tankvolumen (l)	42	42	42	42	36	
CO₂ EMISSIONEN (g/km)						
Gesamt	95*	109*	118	99	75	
AUSSENABMESSUNGEN (mm)						
Länge	3.950	3.950	3.950	3.950	3.950	
Breite	1.695	1.695	1.695	1.695	1.695	
Höhe (mit Dachreling)	1.510	1.510	1.510	1.510	1.510	
Radstand	2.510	2.510	2.510	2.510	2.510	
Überhang vorn	810	810	810	810	810	
Überhang hinten	630	630	630	630	630	
Ladevolumen (l)	286	286	286	286	286	
cW-Wert	0,287	0,287	0,287	0,287	0,286	
Leergewicht min/max (kg)	980/1.040	1.030/1.095	1.080/1.140		1085/1160	

* Mit Stop&Start

Toyota Motor Europe

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

<http://newsroom.toyota.eu/>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Follow us on Twitter: @toyota_europe