



TOYOTA

NICHTS IST  
UNMÖGLICH

PARIS

# TOYOTA PRESS KIT

2014

NUR FÜR MEDIENVERTRETER

## i-ROAD

Agil und komfortabel

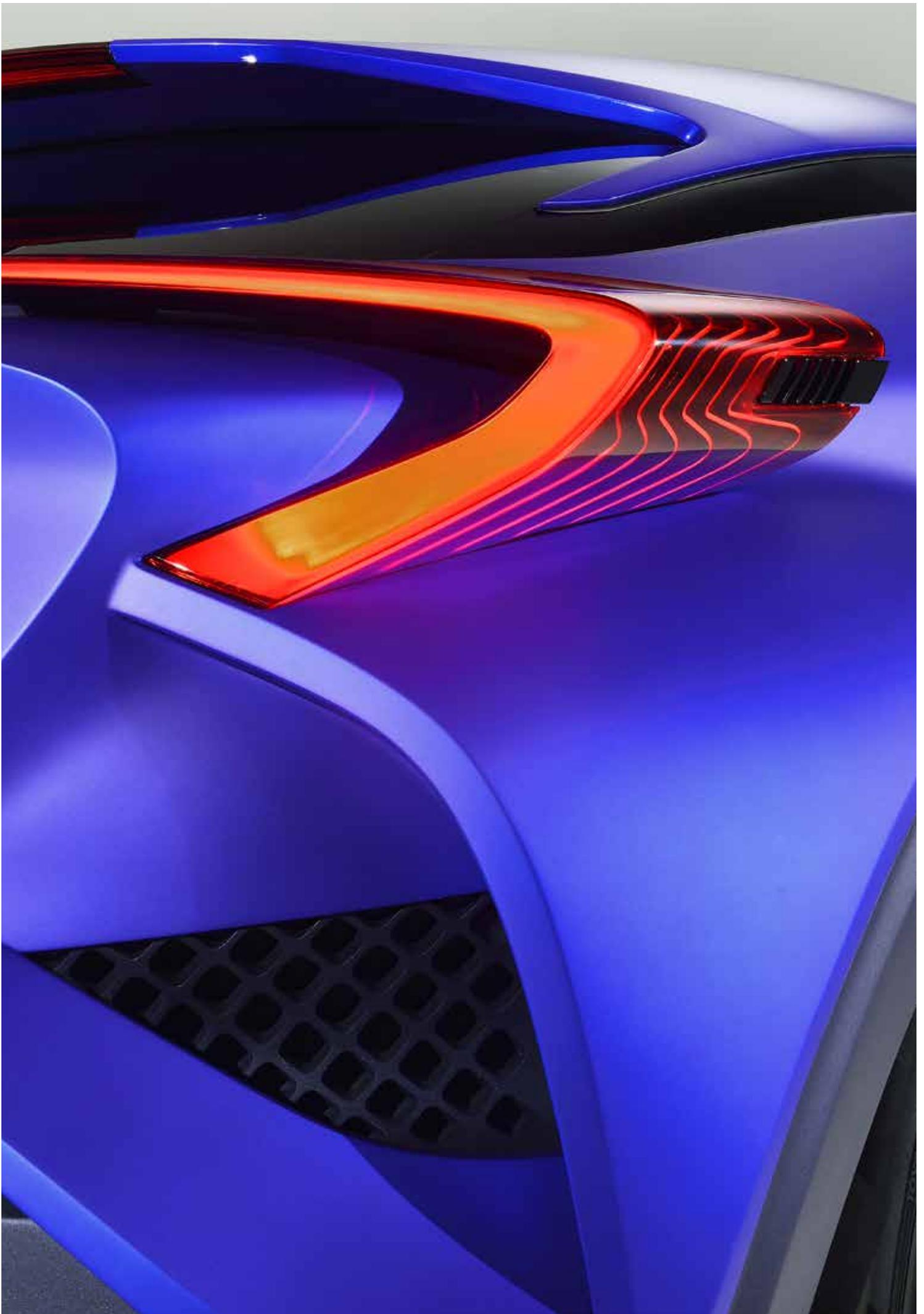
## BRENNSTOFFZELLEN- LIMOUSINE

Das Fahrzeug der Zukunft



# TOYOTA C-HR Concept

Innovation und Fahrfreude





# INHALT

## 4. DER TOYOTA C-HR Concept Innovation und Fahrfreude

Auf dem Pariser Salon 2014 feiert der Toyota C-HR Concept seine Weltpremiere. Die Studie mit ihrer markanten neuen Designsprache und einem von Agilität und Sportlichkeit geprägten Fahrerlebnis ist mit Blick auf den anspruchsvollen europäischen Fahrzeugmarkt entwickelt worden.

## 10. TOYOTA ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

### Für jeden Einsatzzweck die geeignete Antriebsart

Um den Fortbestand des privaten und öffentlichen Verkehrs langfristig zu sichern, sieht die Toyota Roadmap eine effiziente Nutzung aller verfügbaren Energiequellen vor. Dies schließt auch die schwindenden fossilen Brennstoffe mit ein, selbst wenn deren Nutzung auf zunehmende Widerstände stößt.

## 12. DIE TOYOTA LIMOUSINE MIT BRENSTOFFZELLEN-ANTRIEB

### Das Automobil der Zukunft ist schon bald Wirklichkeit

Nach mehr als 20 Jahren Forschungsarbeit wird die Vision vom Automobil der Zukunft bei Toyota Realität. Die neue Toyota Limousine mit Brennstoffzellen-Antrieb, die dem Publikum auf der Pariser Motorshow 2014 erstmals präsentiert wird, bietet vier Personen ein komfortables Platzangebot. Die Reichweite des Fahrzeugs liegt auf dem Niveau eines Benziners, und auch Tankvorgänge dauern kaum länger als drei Minuten. Entscheidend aber: Während der Fahrt emittiert der Antrieb nichts als Wasserdampf.

## 16. TOYOTA i-ROAD

### Wendig wie ein Motorrad, komfortabel wie ein Auto

Keine zwei Jahre nach Vorstellung des i-ROAD Konzeptfahrzeugs präsentiert Toyota die zulassungsfähige Version des dreirädrigen Zweisitzers. Die Europa-Premiere findet auf dem diesjährigen Autosalon in Paris statt.

## 20. DER NEUE TOYOTA YARIS 2014

### Hergestellt in Europa - für europäische Kunden

Auch der neue Yaris entstammt dem europäischen Toyota Designzentrum ED<sup>2</sup> - er wurde in Nizza/Frankreich von europäischen Konstrukteuren für europäische Kunden geschaffen. Vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs in der europäischen Kompaktklasse hebt er sich mit seinem markanten Design positiv von der Masse ab.

## 23. DER NEUE TOYOTA AYGO

### Der Toyota unter den Kleinwagen

Der neue AYGO knüpft mit einem frischen Design, Fahrspaß und zahlreichen Verbesserungen nahtlos an die Stärken seines Vorgängers an und bietet darüber hinaus ein spielerisch wirkendes Ambiente.

## 26. BILDDATENBANK

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landesspezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle. Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

# DER TOYOTA C-HR Concept

## INNOVATION UND FAHRFREUDE



Auf dem Pariser Salon 2014 feiert der TOYOTA C-HR Concept seine Weltpremiere. Die Studie mit ihrer markanten neuen Designsprache und einem von Agilität und Sportlichkeit geprägten Fahrerlebnis ist mit Blick auf den anspruchsvollen europäischen Fahrzeugmarkt entwickelt worden.



# cept



Toyota genießt seit vielen Jahren in mehreren Marktsegmenten einen hervorragenden Ruf als innovativer Autohersteller.

Vor zwanzig Jahren beispielsweise begründete das Unternehmen mit dem RAV4 ein völlig neues Marktsegment. Ganz im Gegensatz zu den bis dahin bekannten Geländewagen wartete der RAV4 mit einem vergleichsweise kleinen, quer eingebauten Motor mit 2,0 Litern Hubraum, mit einer sehr kompakten selbsttragenden Karosserie von nur 3,69 Metern Gesamtlänge, mit Einzelradaufhängung sowie mit einem anspruchsvollen, progressiven Design auf.

1997 stellt Toyota dann in Japan mit dem Prius das weltweit erste in Serie produzierte Vollhybrid-Fahrzeug vor, das drei Jahre später auch in Europa eingeführt wurde. Sein einzigartiger Toyota Hybridantrieb stellt für die Automobilindustrie einen be-

deutenden Meilenstein dar und setzte neue Maßstäbe für ein geräuscharmes Fahrerlebnis sowie für umweltgerechte und nachhaltige Fahrfreude.

2012 schließlich weckte Toyota mit der Präsentation des GT86 weltweit Begeisterung. Als damals einziges Auto der Welt, das einen vorn eingebauten Boxermotor mit einem Heckantrieb kombiniert, richtet sich der kompakte 2+2-Sitzer mit konsequenter Fokussierung auf den Fahrer und mit einem ebenso präzisen wie spontanen Anspracheverhalten an all jene, für die Autofahren in erster Linie Leidenschaft bedeutet.

Der neue C-HR Concept vereint nun diese Innovationen aus zwei Jahrzehnten: ein außergewöhnliches Design mit einer so effizienten Raumausnutzung, wie sie seinerzeit den RAV4 auszeichnete, die nächste Generation des erstmals im Prius vorgestellten

## **DER TOYOTA C-HR CONCEPT VEREINT IN SICH TOYOTA INNOVATIONEN AUS 20 JAHREN**



Vollhybridantriebs sowie ein Fahrerlebnis, das in Anlehnung an den GT86 ein neues Niveau an Dynamik und Agilität erschließt.

Die höchst innovative Design-Studie eines modernen, leichten und dynamischen Hybrid-Crossover der Mittelklasse ist darauf ausgelegt, sich auf einem immer gleichförmiger werdenden Markt deutlich von der Masse abzuheben. Damit löst Toyota erneut das Versprechen von Konzernchef Akio Toyoda ein, der bei seiner Amtsübernahme angekündigt hatte, emotionalere Autos zu bauen, die wieder mehr Freude am Fahrerlebnis wecken.

Der C-HR Concept bietet genau die Kombination aus optimaler Raumausnutzung und herausragender Agilität, die den modernen, aktiven Stadtbewohnern von heute so wichtig ist.

Die Studie basiert auf einer neuen Plattform, die dem Kundenwunsch nach besten Fahreigenschaften und optimaler Beherrschbarkeit entspricht. Zugleich sorgt ein weiterentwickelter Vollhybridantrieb

für ein begeisterndes Fahrerlebnis und für herausragende Effizienz, so dass der C-HR Concept optimal auf den Verkehr des 21. Jahrhunderts zugeschnitten ist.

#### **ARCHITEKTUR MIT NEUEM DESIGN-THEMA**

Mit dem C-HR Concept stellt Toyota in der Mittelklasse ein neues Design vor, das thematisch auf der Form eines Diamanten basiert. Unterhalb des kompakten, außergewöhnlich gestylten Kabinen-Profils erinnert die Form des unteren Karosseriebereiches an die facettenreiche Oberfläche eines mit Präzision geschliffenen Juwels.

Von oben gesehen bildet der Grundriss der Karosserie dem entsprechend eher eine Raute als ein Rechteck. Das Fahrzeug wirkt dadurch leichter, während zugleich die Radhäuser vorn wie hinten markant hervortreten und den neuen Crossover aus jeder Perspektive breit und kraftvoll wirken lassen.

Die Frontpartie des C-HR Concept repräsentiert nicht nur eine weitere Ent-



wicklungsstufe der aktuellen Toyota Designprinzipien „Under Priority“ und „Keen Look“, sondern deutet zugleich auch eine neue Design-Richtung an und gibt auf diese Art bereits heute Hinweise darauf, wie zukünftige Toyota Modelle aussehen werden.

Über einem robusten mittleren Stoßfänger-Profil haben die Toyota Designer den schmalen oberen Kühlergrill, ein typisches Merkmal des „Under Priority“ Designs, zu einem frei schwebenden „Flügel“ weiterentwickelt, der bis an die Scheitelpunkte der vorderen Radhäuser um die gesamte Front herumgezogen ist. In dieses auffällige Element sind zugleich die markanten Scheinwerfer und Tagfahrleuchten integriert.

Kraftvolle, nach unten gezogene Strukturen flankieren den großen unteren Kühlergrill und betonen damit die Kanten der Karosserie, was den markanten Auftritt des neuen Crossover nochmals verstärkt.

Die Weiterentwicklung des „Keen Look“ manifestiert sich im „Under Priority“

## NEUES DESIGN IN DER MITTELKLASSE, DAS THEMATISCH AUF DER FORM EINES DIAMANTEN BASIERT

### HYBRID-TRADITION

Hybridfahrzeuge überzeugen mit einem geringen Verbrauch und minimalen Emissionen ohne Kompromisse beim Platzangebot oder beim Komfort. Sie haben ihren Exoten-Status endgültig abgelegt und spielen damit eine entscheidende Rolle für den Markterfolg umweltverträglicher Fahrzeuge.

Diese hohe Akzeptanz ist den Verkaufszahlen eindeutig zu entnehmen: Seit der Präsentation der ersten Prius Generation 1997 in Japan haben Toyota und Lexus gemeinsam über sieben Millionen Vollhybridfahrzeuge verkauft.

Insbesondere dank der Erfolge des Yaris Hybrid und des Auris Hybrid konnten Toyota und Lexus zusammen in Europa seit der hiesigen Einführung des Prius im Jahr 2000 bislang 780.000 Hybridfahrzeuge absetzen - mehr als zehn Prozent des weltweiten Absatzes insgesamt.

In den ersten acht Monaten des Jahres 2014 lag der Anteil der Hybrid-Verkäufe von Toyota und Lexus in Westeuropa bei 107.000 Einheiten, ein Anteil von 28 Prozent am Gesamt-Absatz der TOYOTA Group in dieser Region. Im gleichen Zeitraum stabilisierte sich der Absatz des Yaris Hybrid in diesen 31 Ländern (die 28 EU-Staaten sowie Schweiz, Norwegen und Island) bei 31 Prozent. Bei den Modellen Auris und Auris Touring Sports entfallen mehr als die Hälfte aller Verkäufe auf ihre Hybrid-Varianten.





## **DIE AUFFÄLLIG FLACH NACH INNEN ZULAUFENDE OBERE PARTIE DER KABINE BETONT DIE BREITEN SCHULTERN DES CROSSOVER**



Design mit erweiterter dreidimensionaler Struktur sowie in den Scheinwerfern, die den gesamten Schwerpunkt der Frontpartie optisch tiefer legen.

In der Seitenansicht kontrastieren der facettenreiche untere Karosseriebereich, die kraftvollen Radausschnitte und die kantige hintere Schulterpartie mit dem außergewöhnlich schlanken Kabinenprofil.

Die Seitenscheiben gehen fließend in die Heckscheibe über, was die großzügige Verglasung des Innenraums visuell unterstreicht. Das erzeugt zugleich den Eindruck einer schlanken, frei schwebenden Dachlinie, die in einem Dachspoiler ausläuft und dank der nur angedeuteten C-Säulen, die zu beiden Seiten der Heckscheibe spitz auslaufen, besonders langgestreckt wirkt. Durch ein Muster aus Öffnungen im scheinbar frei



## NEUE PLATTFORM, NEUER ANTRIEB

Der CH-R Concept baut auf einer neuen Plattform auf und misst 4.350 Millimeter in der Länge sowie 1.850 Millimeter in der Breite bei einer Höhe von 1.500 Millimetern und einem Radstand von 2.640 Millimetern. Der besonders tiefe Schwerpunkt und die erhöhte Verwindungssteifigkeit tragen zu einer sehr guten Fahrdynamik bei.

Der neue Vollhybridantrieb des Konzeptfahrzeugs wird die Effizienz des bewährten Toyota Vollhybridantriebs deutlich steigern.

schwebenden Dach umspielt das Licht auf einzigartige Weise die Oberflächen im Innenraum des C-HR Concept.

Aus der Heckansicht betont die auffällig flach nach innen zulaufende obere Partie der Kabine die breiten Schultern und das stabile Erscheinungsbild des Crossover. Auch das Heck ist wie ein Juwel mit Facettenschliff ausgeformt und greift erneut Designelemente der Frontpartie auf. Äußerst markante Rückleuchten verstärken die breiten Schultern des kraftvollen unteren Karosseriebereichs zusätzlich. Das unverwechselbare Raddesign unterstreicht den Crossover-Look des C-HR Concept.

**EIN WELTWEITES PROJEKT, DAS TIEF IM EUROPÄISCHEN MARKT VERWURZELT IST**  
Im C-HR Concept manifestiert sich erneut die

Toyota Philosophie „Global Vision“, die Präsident Akio Toyoda im Jahr 2011 vorgegeben hat.

Auf Basis der Erkenntnis, dass Europa der anspruchsvollste Markt für kompakte und mittlere Fahrzeuge ist, verwendet Toyota diese Region als Bezugspunkt für sämtliche Fahrzeuge des A-, B- und C-Segments für alle Märkte weltweit. Toyota Motor Europe (TME) hat sich zugleich zum Kompetenzzentrum des Unternehmens für die Bereiche Dieselantrieb, Verarbeitungsqualität und Fahrdynamik entwickelt.

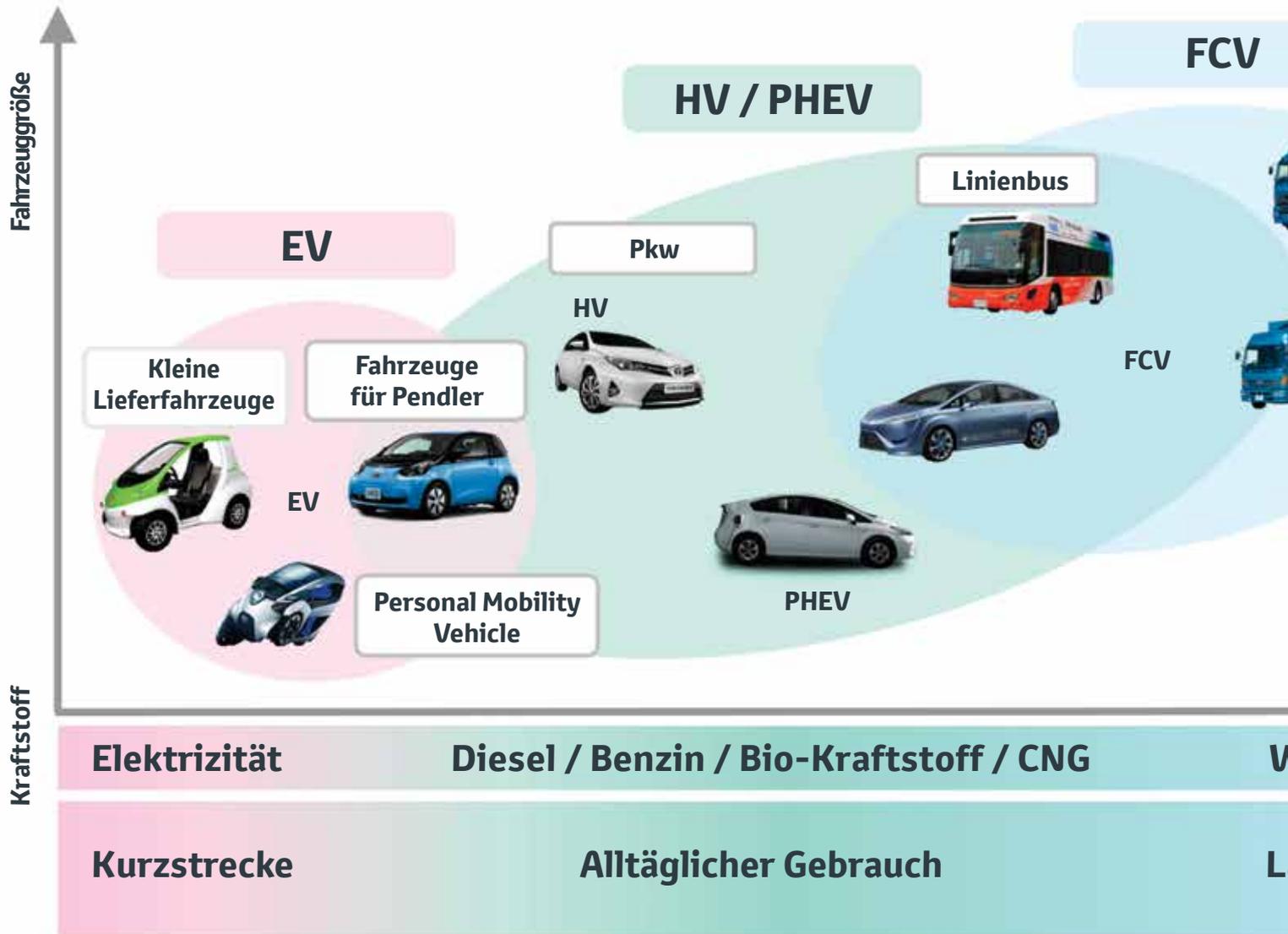
Der C-HR Concept ist das Ergebnis einer engen Kooperation der Toyota Fahrzeug-Planungszentren in Japan und Europa, die das Ziel verfolgt, ein tiefgreifendes Verständnis aktueller europäischer Kundenanforderungen und Fahrzeugtrends zu entwickeln. Das Design der Studie entstand in einer weltum-

spannenden Kooperation des europäischen Toyota Designzentrums ED<sup>2</sup> mit den anderen Designzentren des Konzerns.

Toyota Motor Europe wird auch zukünftig eng mit TMC (Toyota Motor Corporation in Japan) zusammenarbeiten, um den Einstieg in das Crossover-Mittelklasse-Segment vorzubereiten.

# TOYOTA ANTRIEBSTECHN

FÜR JEDEN EINSATZZWECK DIE GEEIGNETE ANTRIEBSART



UNTER DIESER PRÄMISSE ENTWICKELT TOYOTA SEIT MEHR ALS 40 JAHREN UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄTSLÖSUNGEN MIT DEM ZIEL, EINE KOMPLETTE PALETTE UMWELTFREUNDLICHER FAHRZEUGE ANZUBIETEN, DIE SÄMTLICHE NUTZERPROFILE ABDECKEN.

# NOLOGIEN



bit.ly/1CpPaq9



Um den Fortbestand des privaten und öffentlichen Verkehrs langfristig zu sichern, sieht die TOYOTA Roadmap eine effiziente Nutzung aller verfügbaren Energiequellen vor. Dies schließt auch die schwindenden fossilen Brennstoffe mit ein, selbst wenn deren Nutzung auf zunehmende Widerstände stößt.

Niemand hat mehr Erfahrung mit der Hybrid-Technologie, deshalb baut TOYOTA bereits heute Elektrofahrzeuge, Hybridfahrzeuge und Plug-in Hybride, und die Markteinführung der ersten Limousine mit Brennstoffzellen-Antrieb steht kurz bevor. Damit ist dann eine solide Basis für einen zukunftsweisenden Modell-Mix an emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen geschaffen.

Schon in naher Zukunft werden kleine Elektrofahrzeuge wie der i-ROAD das Mobilitätsbedürfnis der Menschen im urbanen Raum befriedigen. Am anderen Ende der Skala wird die Brennstoffzelle besonders die Langstreckentauglichkeit von Pkw sichern, aber auch als Antrieb im öffentlichen Personenverkehr sowie im Güterverkehr zum Einsatz kommen können.

Neben diesen beiden zukunftssträchtigen Antriebskonzepten wird die überwiegende Zahl von Fahrzeugen allerdings auch weiterhin mit Verbrennungsmotoren unterwegs sein, die mit Kraftstoffen wie Benzin, Diesel, Biokraftstoff, Autogas oder Erdgas betrieben werden.

Aus diesem Grund ist TOYOTA nach wie vor davon überzeugt, dass der vielfach ausgezeichnete Hybridantrieb auch und gerade im Hinblick auf die Umwelt sowie auf die schwindenden Energiereserven die beste technologische Antwort auf die Mobilitätsanforderungen der Zukunft darstellt. Im September überstieg der weltweite kumulierte Absatz an Toyota Hybridmodellen die 7-Millionen-Marke.

TOYOTA setzt dabei ausschließlich auf Vollhybride. Der Antrieb erfolgt dabei entweder allein über den Elektromotor oder gleichzeitig über den Verbrennungsmotor und den Elektromotor. Damit verbindet der Hybrid Synergy Drive (HSD) die Vorteile von leistungsstarken Parallelhybriden mit denen leichter und sauberer Seriellhybriden, ohne deren spezifische Nachteile zu übernehmen.

Laut einer Erhebung der Europäischen Kommission und der Europäischen Umweltagentur lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Toyota/Lexus Fahrzeugflotte 2013 in Europa bei durchschnittlich 116,6 g/km. Damit unterschreitet der Hersteller schon heute den für das Jahr 2015 festgesetzten Grenzwert von 127,9 g/km um 11,3 g/km.

# DIE TOYOTA LIMOUSINE MIT BRENNSTOFFZELLE

DAS AUTOMOBIL DER ZUKUNFT IST SCHON BALD



Nach mehr als 20 Jahren Forschungsarbeit wird die Vision vom Automobil der Zukunft bei Toyota Realität. Die neue Toyota Limousine mit Brennstoffzellen-Antrieb, die dem Publikum auf der Pariser Motorshow 2014 erstmals präsentiert wird, bietet vier Personen ein komfortables Platzangebot. Die Reichweite des Fahrzeugs liegt auf dem Niveau eines Benziners, und auch Tankvorgänge dauern kaum länger als drei Minuten. Entscheidend aber: Während der Fahrt emittiert der Antrieb nichts als Wasserdampf.

Die weltweit erste mit Wasserstoff betriebene Serienlimousine basiert auf dem Toyota Konzeptfahrzeug FCV, das dem internationalen Publikum auf der Tokyo Motor Show 2013 vorgestellt wurde. Das avantgardistische Styling des Concept Car blieb weitgehend erhalten, aber Details wie Kühlergrill, Scheinwerfer, Heckleuchten, Antenne, Dach und Tankdeckel des Serienmodells wurden modifiziert und auf maximale Alltagstauglichkeit abgestimmt. Dementsprechend wurde auch das Kamerasystem des Konzeptfahrzeugs durch klassische Außenspiegel ersetzt.

Die Toyota Limousine mit Brennstoffzellen-Antrieb wird im Laufe des Jahres 2015 in Europa eingeführt.

#### CHARAKTERISTISCHE BAUWEISE

Um maximale Alltagstauglichkeit sicherzustellen, hat Toyota das neue wasserstoffbe-

# N-ANTRIEB

## WIRKLICHKEIT



triebene Fahrzeug als viertürige Limousine mit vier Sitzplätzen und Frontantrieb ausgelegt. In Sachen Fahrleistungen und Reichweite liegt die Limousine auf dem Niveau eines Benziners, und auch ein Tankvorgang dauert kaum länger als drei Minuten.

Ein besonderes Merkmal der Fahrzeugbauweise ist die Unterbringung von Brennstoffzelle, Batterie und Tanks unter dem Karosserieboden. Auf diese Weise konnten die Ingenieure einen großzügigen Innenraum und eine niedrige Schwerpunktlage realisieren. In den beiden Tanks wird der Wasserstoff mit einem Druck von bis zu 700 bar gespeichert.

Unter der Fronthaube sind der Elektromotor, die elektronische Systemsteuerung und der Boost Converter untergebracht. Dieser Aufwärtswandler erhöht die von der Brennstoffzelle erzeugte Spannung, so dass die Anzahl der Brennstoff-Zellen reduziert werden kann.

te. Diese Lösung steigert das Leistungspotenzial und bietet darüber hinaus Kostenvorteile.

Nachdem Toyota bereits 2002 einen Brennstoffzellen-SUV auf Basis des Toyota Highlander als Leasingfahrzeug in Japan und den USA angeboten hatte, wurde die Technologie im Unternehmen kontinuierlich weiterentwickelt.

Ein wesentliches Merkmal der neuen Brennstoffzellen-Generation ist der Verzicht auf einen zusätzlichen Befeuchter. Die für den Betrieb erforderliche Feuchtigkeit wird stattdessen direkt aus dem chemischen Prozess gezogen, da bei der Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff bekanntlich Wasser entsteht. Aus diesem Grund kann das Gesamtsystem Brennstoffzelle einfacher, zuverlässiger, kompakter, leichter und am Ende auch kostengünstiger ausgelegt werden.





## DIE TOYOTA LIMOUSINE MIT BRENNSTOFFZELLEN-ANTRIEB WIRD IM LAUFE DES JAHRES 2015 IN EUROPA EINGEFÜHRT.

### MARKTEINFÜHRUNG

Das Fahrzeug wird ab April 2015 zunächst in Japan angeboten, für den Sommer ist dann die Markteinführung in Europa und den USA geplant.

In Japan ist die wasserstoffbetriebene Limousine zu einem Nettopreis von rund sieben Millionen Yen (rund 50.000 Euro) erhältlich. In der Anfangsphase bleibt der Verkauf auf Regionen beschränkt, in denen das Wasserstoff-Tankstellennetz ausreichend ausgebaut wird. Die Preise für Europa und die USA stehen noch nicht fest und werden zusammen mit weiteren Informationen wie technische Daten, Ausstattungsumfänge und Absatzziele zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

### WIE TOYOTA DIE ZUKUNFT DER BRENNSTOFFZELLEN-ENTWICKLUNG SIEHT

Die Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge ist bei Toyota von drei grundlegenden Prinzipien geprägt: von der Nutzung mehrerer unterschiedlicher Energieträger und -quellen, von der Entwicklung effizienter und emissionsarmer Fahrzeuge sowie von der Erkenntnis, dass Eco-Fahrzeuge nur dann eine positive Wirkung entfalten, wenn sie in hoher Stückzahl eingesetzt werden.

Wasserstoff ist ein vielversprechender alternativer Treibstoff, der sich durch Nutzung unterschiedlicher natürlicher Energiequellen – darunter Sonne und Wind – nachhaltig herstellen lässt und ebenso leicht gespeichert wie transportiert werden kann. Im komprimierten

Zustand weist Wasserstoff zudem eine höhere Energiedichte als Batterien auf. Neben seiner Eignung als Energielieferant für Haushalt und Auto kann Wasserstoff in vielen anderen Bereichen eingesetzt werden, darunter auch zur Stromerzeugung in stationären Großanlagen.

Brennstoffzellen-Fahrzeuge tragen zur Energiediversifikation im Automobilbereich bei, stoßen im Fahrbetrieb weder CO<sub>2</sub> noch andere umweltschädliche Emissionen aus und sind ebenso komfortabel und alltags-tauglich wie benzintriebene Autos. Toyota sieht in der Brennstoffzellen-Technologie daher große Potenziale und ist davon überzeugt, dass Wasserstoff ein idealer weil umweltfreundlicher Treibstoff auf dem Weg in eine nachhaltige mobile Gesellschaft darstellt.



## HYFIVE PROJEKT

Um die Einführung wasserstoffbetriebener Fahrzeuge auf europäischen Straßen zu beschleunigen, haben sich 15 Automobilhersteller und Energieunternehmen zum Hyfive (Hydrogen for Innovative Vehicles) Projekt zusammengeschlossen. Ziel ist es, mit vereinten Kräften die Verbreitung von Brennstoffzellen-Fahrzeugen zu fördern und gleichzeitig ein leistungsfähiges Wasserstoff-Tankstellennetz aufzubauen.

Toyota, BMW, Daimler, Honda und Hyundai stellen insgesamt 110 Fahrzeuge, die in sechs europäischen Städten eingesetzt werden: in Bozen, Kopenhagen, Innsbruck, London, München und Stuttgart. Gleichzeitig entsteht in den betreffenden fünf Regionen ein Netz von Wasserstoff-Tankstellen. Gleiches gilt für die schwedische Grenzregion zu Dänemark.

Zum Start des Programms Ende 2015 rüstet Toyota seine Fahrzeuge mit einem Daten-Login-System aus, das die Ingenieure während des dreijährigen Projekts täglich mit detaillierten technischen Feedbacks versorgt. Die so gewonnenen Erkenntnisse werden zur Weiterentwicklung der noch jungen Technologie genutzt.

Zudem wird das Projekt die öffentliche Wahrnehmung hinsichtlich wasserstoffbetriebener Fahrzeuge als eine zukunftsweisende Mobilitätslösung fördern.

## WESENTLICHE TECHNISCHE DATEN

Antriebsquelle	Brennstoffzelle
Zellentyp	Polymer-Elektrolyt
E-Motor	Permanentmagnet
Wasserstofftanks	2 Hochdrucktanks (max. 700 bar)

# TOYOTA i-ROAD

WENDIG WIE EIN MOTORRAD,  
KOMFORTABEL WIE EIN AUTO

Keine zwei Jahre nach Vorstellung des i-ROAD Konzeptfahrzeugs präsentiert Toyota die zulassungsfähige Version des dreirädrigen Zweisitzers.

Die Europa-Premiere findet auf dem diesjährigen Autosalon in Paris statt.

„Personal Mobility Vehicles“ (PMVs) heißen die Fahrzeuge einer neuen Gattung, die für mehr Flexibilität im Stadtverkehr sorgen. Dabei sind sie deutlich komfortabler, fahrstabiler und sicherer als Roller oder Motorräder und bieten zudem einen umfassenden Wetterschutz.

Der elektrisch angetriebene i-ROAD von Toyota ist völlig emissionsfrei unterwegs und verursacht nur geringe Betriebskosten. Dank seiner kompakten Abmessungen - er ist kaum breiter als ein Zweirad - wieselt der Stadtfritzer agil durch den Verkehr und bereitet auch bei der Parkplatzsuche keinerlei Probleme.

## LEICHTE HANDHABUNG, WETTERFESTE KABINE

Gegenüber dem Konzeptfahrzeug wurde die aktuelle Version des Toyota i-ROAD gerade im Hinblick auf Übersicht, Wetter-

schutz, Manövrierbarkeit und Bedienung noch einmal optimiert.

Die serienmäßig manuell schließbaren Seitenfenster in den Türen machen den i-ROAD nun endgültig wetterfest. Hier liegen die wesentlichen Vorteile im Vergleich zu konventionellen Zweirädern: Das neue Toyota PMV darf ohne Helm gefahren werden und erfordert keinerlei Schutzkleidung. Die geschlossene Kabine schützt Fahrer und Beifahrer auch zuverlässig vor Wind, Regen und Kälte.

Das überarbeitete Fahrzeugheck weist einen reduzierten Überhang, neu positionierte Rückleuchten und ein kleines Heckfenster auf, das die Übersicht etwa beim Rangieren verbessert. Der neue i-ROAD ist in fünf verschiedenen Farben erhältlich.

An Bord findet der Fahrer wie im Auto Gas- und Bremspedal sowie nun ein eher



[bit.ly/1CpPdTO](https://bit.ly/1CpPdTO)





## GESCHLOSSENE, WETTERFESTE KABINE - OHNE HELM UND SCHUTZKLEIDUNG ZU FAHREN

konventionell gestaltetes rundes Lenkrad vor, mit dem sich der i-ROAD mühelos fahren lässt.

### „ACTIVE LEAN“-TECHNOLOGIE UND HINTERRADLENKUNG

Mit einer Länge von 2.345 Millimetern, einer Höhe von 1.455 Millimetern, einer Breite von 870 Millimetern und einem Radstand von 1.695 Millimetern baut der überarbeitete Toyota i-ROAD 5 Millimeter kürzer, 10 Millimeter höher und 20 Millimeter breiter als das Konzeptfahrzeug. Im Ergebnis bleibt es also bei den überaus kompakten Dimensionen.

Damit lässt sich das PMV spielend leicht manövrieren und souverän durch enge Gassen lenken. Auch das Parken bereitet keine Schwierigkeiten, denn auf einen einzigen Pkw-Parkplatz passen bis zu vier i-ROADs.

Der elektrische Antrieb des Toyota i-ROAD bleibt unverändert und besteht im Wesentlichen aus zwei 1,9 kW (2,6 PS) starken Radnaben-Elektromotoren in den Vorderrädern sowie einer Lithium-Ionen-Batterie. Die Kombination sichert eine zügige und nahezu lautlose Beschleunigung. Mit vollständig geladenem Energiespeicher beträgt der Aktionsradius bis zu 50 Kilome-

ter\*. Danach lässt sich der Akku in nur drei Stunden an jeder haushaltsüblichen Steckdose wiederaufladen.

Den Schlüssel zum einzigartigen Fahrerlebnis, das gleichermaßen von Fahrstabilität, Sicherheit und Komfort geprägt ist, bildet die neue, intuitive „Active Lean“-Technologie des Toyota i-ROAD.

Die „Active Lean“ Neigetechnik ist mit der Hinterradlenkung vernetzt, die der Fahrer über das konventionelle Lenkrad betätigt. Die Neigetechnik arbeitet mit einem Stellmotor oberhalb der vorderen Radaufhängung, der über einen Bügel mit den beiden Vorderrädern verbunden ist.

Ein elektronisches Steuergerät verarbeitet Informationen über Lenkeinschlag, Winkelbeschleunigung sowie Fahrgeschwindigkeit und ermittelt so die erforderliche Neigung, um der Zentrifugalkraft bei Kurvenfahrt entgegenzuwirken. Die Schräglage wird eingeleitet, indem die beiden Vorderräder vom Stellmotor in gegensätzlicher Richtung nach oben und unten bewegt werden.

Das „Active Lean“-System ist auch bei Geradeausfahrt aktiv und gleicht nicht nur Fahrbahnebenheiten aus, sondern hält

den i-ROAD auch auf geneigten Fahrbahnen in der Senkrechten.

Mit der „Active Lean“-Technologie liefert der Toyota i-ROAD ein einzigartiges Fahrerlebnis, das ansonsten nur von Motorrädern bekannt ist. Dank des geringen Wendekreises von nur sechs Metern lässt sich das Elektrofahrzeug auch bei eingeschränkten Platzverhältnissen mühelos manövrieren. Anders als beim Zweirad muss der Fahrer den i-ROAD weder bei Schrittgeschwindigkeit noch im Stand mit den Füßen stabilisieren.

Aus diesem Grund war es den Entwicklern möglich, den Toyota i-ROAD mit einer geschlossenen und damit schützenden und wetterfesten Kabine auszustatten.

Für die Passagiere des neuen PMV liegen die Vorteile auf der Hand: Sie können die gleiche Kleidung wie in einem Pkw tragen und profitieren von komfortablen Ausstattungsdetails. Dazu zählen eine Heizung, ein Audio-System und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung.

### DREIJÄHRIGER PRAXISTEST IN GRENOBLE, FRANKREICH

Im Oktober 2014 beginnt in der französischen Stadt Grenoble die mobile Zukunft.



In einer Kooperation zwischen der Stadt Grenoble, Toyota, dem Energieunternehmen EDF und weiteren Partnern wie Grenoble-Alpes Métropole, Sodetrel und Citélib startet ein auf drei Jahre angelegtes Car-Sharing-Projekt. Ziel der Mobilitäts-Offensive ist es, die durch das Angebot an elektrischen PMVs sichergestellte individuelle Mobilität mit öffentlichen Verkehrssystemen Tram, Bus und Bahn zu verknüpfen.

Im Rahmen des Projekts haben Pendler in Grenoble die Möglichkeit, die ersten oder letzten Kilometer ihrer Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr in einem PMV zurückzulegen. Auf diese Weise sparen die Pendler nicht nur Zeit und sind flexibler, die verstärkte Nutzung von Bussen und Bahnen hilft Staus zu vermeiden und trägt zur Verbesserung der Luftqualität in der Innenstadt bei.

Das Mobilitätsprojekt ist in die IT-Infrastruktur des öffentlichen Verkehrssys-



**HOHE FAHRSTABILITÄT UND LEICHTES HANDLING DANK „ACTIVE LEAN“-TECHNOLOGIE**



tems eingebunden und ergänzt das bereits bestehende Car-Sharing-Angebot in der Stadt. So können Nutzer ihr Elektrofahrzeug an einem Ort übernehmen und an einem anderen wieder abstellen.

Die beteiligten Partner sehen das Projekt als einen zukunftsweisenden Schritt in Richtung einer durchdachten, alltagstauglichen und nachhaltigen Mobilität.

Toyota setzt in dem Projekt 70 ultrakompakte Elektrofahrzeuge ein, darunter 35 PMVs vom Typ i-ROAD. In und um Grenoble stehen den Fahrzeugen mehr als 100 Ladestationen zur Verfügung, wobei rund 30 Stationen in der Nähe öffentlicher Nahverkehrshaltestellen neu errichtet wurden.

Zwei eigens entwickelte Smartphone-Apps erleichtern die Nutzung des neuen Angebots. Eine App bietet einen intelligenten Routenplaner, der die effizienteste Strecke und das am besten geeignete Verkehrsmittel vorschlägt. Dabei werden die aktuelle Verkehrssituation und die geltenden Fahrpläne berücksichtigt. Eine zweite App zeigt die verfügbaren Elektrofahrzeuge an und ermöglicht in wenigen Klicks die Reservierung vorhandener PMVs.



# DER NEUE YARIS 2014

## HERGESTELLT IN EUROPA - FÜR EUROPÄISCHE KUNDEN



Auch der neue Yaris entstammt dem europäischen Toyota Designzentrum ED<sup>2</sup> - er wurde in Nizza/Frankreich von europäischen Konstrukteuren für europäische Kunden geschaffen. Vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs in der europäischen Kompaktklasse hebt er sich mit seinem markanten Design positiv von der Masse ab.



Im Gespräch zum neuen Yaris sagt Alessandro Massimino, Product Manager bei Toyota Motor Europe: „In rationaler Hinsicht war der Yaris schon immer ein starkes Angebot – gute Raumausnutzung, wertstabil, günstige Betriebskosten... und gerade zur Hybridversion erhalten wir ausgesprochen positive Rückmeldungen. Aber Vernunft ist eben nicht alles im Leben. Mit dem neuen Modell wollen wir deshalb nicht nur den Verstand unserer Kunden ansprechen, sondern auch ihr Herz erobern.“

### **DYNAMISCHES, EMOTIONALERES KAROSSERIEDESIGN**

Der neue Yaris interpretiert 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.

Eine breite Chromleiste führt bis zu den Scheinwerfern und verstärkt die horizontale Teilung der Frontpartie optisch. Zugleich unterstreicht sie die Breite des neuen Yaris. Die Scheinwerfereinheiten selbst sind mit neuer Projektionstechnik für Fern- und Abblendlicht sowie je nach Ausstattung mit LED-Tagfahrleuchten ausgestattet.

Der große, trapezförmige Lufteinlass im unteren Bereich der Frontpartie betont den kompakten Auftritt und visualisiert

zugleich den niedrigen Schwerpunkt sowie das dynamische Potenzial des neuen Yaris.

Ein neu gestalteter Stoßfänger lässt auch den Heckbereich breiter wirken. Der integrierte Diffusor verschafft dem Yaris einen selbstbewussten, sportiven Auftritt. Neue LED-Rückleuchten sorgen dank moderner Lichtleiter-Technologie am Heck mit einer Leucht-Signatur für Aufmerksamkeit, die dem Yaris einen unverwechselbaren Auftritt verschafft.

Die neue Generation präsentiert sich unabhängig von der Motorisierung in einem einheitlichen Design. Die einzelnen Versionen - wie etwa der Yaris Hybrid - heben sich optisch lediglich durch kleine Designdetails voneinander ab.

### **INNENRAUM-DESIGN MIT WERTIGER QUALITÄTSANMUTUNG**

Das neu gestaltete Interieur ist von drei Zielvorgaben geprägt, die auf entscheidende Rückmeldungen unserer Kunden zurückgehen: ein verbessertes Raumgefühl mit dynamischerer Formensprache, eine Materialauswahl mit wertiger Qualitätsanmutung, und schließlich ein deutlich frischerer Gesamteindruck durch ein aufgeräumtes Design.

Die Armaturentafel weist eine klare horizontale Teilung auf, wobei der obere Bereich schlanker gestaltet ist. Auch die Instrumentenkonsole wurde optimiert und die Türver-

kleidungen wurden neu gestaltet: Fließende Formen, Soft-Touch-Materialien und die gesteigerte Funktionalität unterstreichen den neuen Qualitätsstandard.

Da die Mittelkonsole um 23 Millimeter angehoben wurde, konnte der Schalthebel verkürzt werden. Im Zentrum der Mittelkonsole befindet sich das neue Multimedia-System Toyota Touch2, das mit einem 7 Zoll großen Touchscreen-Monitor ausgerüstet ist.

Der obere Bereich der Instrumententafel weist ein neues, matt strukturiertes Finish auf. Auch der mittlere Bereich der Armaturentafel präsentiert sich in Sachen Optik und Haptik wertig mit neuen geschäumten Materialien.

Neue Zierleisten in einem Mattchrom-Finish unterstreichen den Qualitätseindruck. Bezugsstoffe in neuen Farben, Mustern und Qualitäten kennzeichnen die jeweilige Ausstattungslinie.

#### **NEUE AUSSTATTUNGS-STRATEGIE FÜR EIN BREITERES ANGEBOT**

Passend zur gewachsenen Bandbreite an Kunden in der Kompaktklasse bildet der neue Yaris ein vielfältigeres Angebot – dank einer Reihe klarer differenzierter Ausstattungsvarianten mit jeweils eigenständigem Charakter.

Zahlreiche Details innen wie außen unterstreichen diese Differenzierung. Zu den entsprechend gestalteten Elementen zählen beispielsweise der untere Kühlergrill, die Leichtmetallräder, die Sitze, die Instrumententafel und das Lenkrad. Die jewei-

ge Ausstattungsvariante lässt sich bereits äußerlich 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 Touch2 mit Rückfahrkamera sind bereits ab der Ausstattungsstufe „Comfort“ serienmäßig an Bord. Im umfangreichen Angebot der optionalen Ausstattungen findet der Kunde Extras wie das neue Navigationssystem Touch2&Go mit mobilem Internetzugang.

Über die klassisch vertikal gestuften Ausstattungsvarianten hinaus hat Toyota in der Breite das Ausstattungsangebot erweitert. So stehen nun zwei verschiedene High-Grade Varianten des Yaris zur Auswahl – Yaris-S und Yaris Club.

Die ausgesprochen dynamische Variante Yaris-S zeichnet sich durch zweifarbige 16-Zoll-Leichtmetallräder, Nebelscheinwerfer, getöntes Privacy Glas, einen Dachspoiler, einen Kühlergrill mit wabenförmiger Struktur sowie das serienmäßige LED-Paket aus. Die B- und C-Säulen sind in schwarz gehalten. Im Innenraum findet man zusätzliche Applikationen in piano-black sowie eine Mittelarmlehne. Zudem kommen vorne wie hinten Scheibenbremsen zum Einsatz.

Die komfortorientierte Variante Yaris Club rollt auf 16-Zoll Leichtmetallrädern

und zeichnet sich durch einen schwarz lackierten Kühlergrill mit Chromeinfassung und Designleiste in Chrom aus. Im Innenraum sind Teilleder-/Alcantara-Sitze mit Sitzheizung verbaut. Der Beifahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar. Zudem sind die Fensterheber vorne und hinten elektrisch. Das LED-Paket gehört genauso zur Serie, wie die Mittelarmlehne, Nebelscheinwerfer und die automatisierte Klimaanlage. Die Hybridvariante verfügt zudem serienmäßig über einen Start-/Stopp-Knopf zum Starten und Abschalten des Motors.

#### **DIE BREITESTE ANTRIEBSPALETTE DER KOMPAKTKLASSE**

Für den neuen Yaris stehen vier Antriebsvarianten zur Verfügung: zwei Benzinmotoren, ein Dieselmotor und ein Hybridantrieb. Der umfassend weiterentwickelte Dreizylinder-Benziner mit 1,0 Liter Hubraum bildet das erste Mitglied einer ganzen Familie mit insgesamt 14 hoch effizienten Motoren, die bis 2015 vorgestellt wird.

Um einen geringen Verbrauch bei kraftvollen Fahrleistungen zu erzielen, wechselt der Motor je nach Fahrsituation automatisch zwischen dem Otto- und dem Atkinson-Zyklus. Dank des so erreichten außergewöhnlich hohen thermischen Wirkungsgrads von 37 Prozent erreicht der neue Yaris damit einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von nur 4,1 Litern auf 100 Kilometern, entsprechend CO<sub>2</sub>-Emissionen von nur noch 95 g/km.

**DER NEUE YARIS PRÄSENTIERT SICH IN SACHEN HANDLING, FAHRKOMFORT UND GERÄUSCHNIVEAU UMFASSEND OPTIMIERT.**



Der 1,33-Liter-Benzinmotor und der 1,4-Liter-Turbodiesel profitieren von Änderungen, die speziell darauf abzielen, Geräusche und Vibrationen zu verringern. Mit dem serienmäßigen manuellen Sechsgang-Getriebe erreicht der Yaris mit beiden Motoren eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Während der 1,33-Liter-Benziner im Durchschnitt 4,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern verbraucht, kommt der 1.4 D-4D mit 3,8 Litern Diesel aus. Der 1,33-Liter-Benzinmotor ist auf Wunsch auch mit dem stufenlosen Multidrive-Getriebe erhältlich.

Der Yaris Hybrid ist mit einem Vierzylinder-Benzinmotor mit 1.497 cm<sup>3</sup> Hubraum bestückt, der im Atkinson-Zyklus arbeitet. Auch den Hybridantrieb hat Toyota weiter entwickelt. Eine DLC-Beschichtung (diamond like carbon) auf den Ventil-Kipphebeln reduziert seine innere Reibung nochmals. Darüber hinaus sorgt die optimierte Software des Hybridsystems für eine gesteigerte Bremsenergie-Rückgewinnung. Im Ergebnis sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Yaris Hybrid auf nur noch 75 g/km und sein Durchschnittsverbrauch auf lediglich 3,3 Liter auf 100 Kilometern.

#### **NOCH MEHR FAHRFREUDE**

Der neue Yaris präsentiert sich in Sachen Handling, Fahrkomfort und Geräuschniveau umfassend optimiert.

Seine nochmals steifere Karosseriestruktur beschert ihm ein direktes Lenkverhalten bei sehr präziser Rückmeldung. Im Ergebnis sorgen die Maßnahmen für ein Plus an Fahrkomfort und optimierte Handlungseigenschaften.

Die Hinterräder sind an einer steiferen Torsionslenkerachse mit komfortableren Tragfedern aufgehängt. Neben einem insgesamt verbesserten Fahrkomfort konnte Toyota auf diese Weise die Seitenneigung der Karosserie reduzieren. 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.

Die Steuerungs-Software der elektrischen Servolenkung wurde 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.

Darüber hinaus weist der neue Yaris eine Vielzahl von Maßnahmen auf, die das Geräuschniveau im Innenraum in dreierlei Hinsicht spürbar reduzieren: verringerte hochfrequente Schwingungen von Spritzwand und Bodengruppe, reduzierte tieffrequente Motorgeräusche und verminderte Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten.

#### **HYBRID-TECHNOLOGIE HAT DEN YARIS BEFLÜGELT**

Europa verzeichnet den weltweit am schnellsten wachsenden Markt für Hybrid-

fahrzeuge. Der Absatz stieg 2013 um 34 Prozent und machte rund 12 Prozent der weltweit verkauften Hybridfahrzeuge aus.

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

2013 setzte Toyota fast 50.000 Einheiten des Yaris Hybrid ab. Der Anteil der Hybridversion am Gesamtabsatz der Yaris Modelle beträgt in Westeuropa aktuell 31 Prozent. In Deutschland liegt er bei 40 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 und PHV), folgt er dicht auf den Führenden, den Toyota Auris Hybrid.

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

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.

## **EUROPA VERZEICHNET DEN WELTWEIT AM SCHNELLSTEN WACHSENDEN MARKT FÜR HYBRIDFAHRZEUGE.**



# DER NEUE AYGO

## DER TOYOTA UNTER DEN KLEINWAGEN



Der neue AYGO knüpft mit einem frischen Design, Fahrspaß und zahlreichen Verbesserungen nahtlos an die Stärken seines Vorgängers an und bietet darüber hinaus ein spielerisch wirkendes Ambiente.



Im Gespräch über den neuen AYGO sagt Chefkonstrukteur David Terai:

„Es scheint unter Modellplanern, Designern und Ingenieuren eine weit verbreitete Meinung zu sein, dass Kleinwagenfahrer nur wenig Zeit hinter dem Lenkrad verbringen und für sie daher Design-Aspekte und Ausstattungsangebote zweitrangig sind. Ich kann das einfach nicht glauben und bin stattdessen davon überzeugt, dass diese Fahrer wie alle anderen auch ein Auto fahren möchten, das ihnen gefällt und auf das sie stolz sein können. Und genau so einen Kleinwagen wollte ich auf die Räder stellen.“

### BEGEISTERNDES J-PLAYFUL DESIGN

Mit dem neuen AYGO durchbricht Toyota stereotype Design-Prinzipien, die im Kleinwagen-Segment vielfach reiner Funktionalität den Vorzug vor einem aufregenden Design einräumen. Mit 3.455 Millimetern ist der neue AYGO nur sieben Millimeter länger als sein Vorgänger. Doch trotz der kompaktesten Abmessungen seiner Klasse macht auch der Neue eine eindrucksvolle Figur, was nicht zuletzt an seiner eher unkonventionellen Formensprache liegt.

Der neue AYGO verdankt seinen einzigartigen Charakter der Synthese aus einem robusten One-Box-Design und der „J-

Playful“ Design-Sprache, die die harte Karosserie-Schale durch weiche Gestaltungselemente auflockert. So entstehen optische Grenzlinien, die das markante X-Design der Fahrzeugfront formen. Von hier aus breiten sich die Linien über die gesamte Karosserie aus und erfassen dabei alle wesentlichen Elemente wie oberer und unterer Lufteinlass, Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Außenspiegel und Seitenfenster.

Die kraftvolle X-Grafik erstreckt sich auch auf die austauschbaren Karosserie-Elemente, die integraler Bestandteil des neuen AYGO Designs sind.

In der Seitenansicht fallen der um fünf Millimeter flachere Dachverlauf und die nach vorn verlagerte Front ins Auge. Dadurch hat sich auch die Fahrgastzelle optisch nach vorn verschoben und prägt das ausgewogene, nach vorn strebende Karosseriedesign. Das Dach selbst beschreibt ein neues, pagodenförmiges Profil. Den Abschluss bildet ein integrierter Spoiler, der die aerodynamischen Qualitäten des neuen AYGO optimiert.

Das Heck des neuen AYGO greift die X-Grafik der Frontpartie auf. Hinten bilden Heckklappe und untere Heckschürze die Grenzlinien und lockern die Karosseriefächen optisch auf. Der Stoßfänger schafft

# ALS ERSTER KLEINWAGEN BIETET DER AYGO EIN MULTIMEDIA-SYSTEM MIT INTEGRIERTER RÜCKFAHRKAMERA.



einen fließenden Übergang zu den ausgestellten Radhäusern und lässt den neuen AYGO so breiter erscheinen.

Das Design-Thema im Innenraum wird von der Mittelkonsole bestimmt, deren Formensprache auch von weiteren Elementen wie den Belüftungsdüsen, der Türverkleidung und der Schalthebel-Peripherie aufgenommen wird.

Oberhalb der Mittelkonsole erstreckt sich die Instrumententafel in mattem Finish, flankiert von schlanken A-Säulen, die dem Fahrer gute Sichtverhältnisse gewähren. Die Armaturen sind mit Rundinstrumenten bestückt. In der Mitte befindet sich ein gut ablesbares Multi-Informationsdisplay.

Wie an der Karosserie, so lassen sich auch im Innenraum zahlreiche Elemente einfach und schnell individualisieren.

Obwohl der neue AYGO einen unveränderten Radstand von 2.340 Millimetern aufweist, bietet der Innenraum in der Länge neun Millimeter mehr Platz. Mit dem jetzt nur noch 26,6 statt 28 Grad steil angestellten Lenkrad, einem um zehn Millimeter abgesenkten Hüftpunkt und einer neuen Sitzhöhenverstellung wird die Sitzhaltung für den Fahrer deutlich angenehmer. Sieben Millimeter mehr Kopffreiheit und 20 Milli-

meter breitere Armablagen erhöhen den Sitzkomfort auf den Vordersitzen zusätzlich.

Der Gepäckraum ist zur Vorgängergeneration um 29 Liter gewachsen und bietet nun 168 Liter Stauraum. Die um 75 Millimeter breitere Öffnung am Heck erleichtert zudem das Be- und Entladen.

## INDIVIDUALISIERUNG JEDERZEIT KOSTENGÜNSTIG MÖGLICH

Mit einem umfangreichen Angebot an Komponenten bietet der neue AYGO für jeden Geschmack die passenden Möglichkeiten zur Individualisierung.

Mehr als zehn austauschbare Elemente an der Karosserie und im Innenraum lassen sich einfach und schnell wechseln - und das auch noch nach Jahren. Ein cleveres „Klicksystem“ ermöglicht eine kostengünstige Individualisierung des AYGO.

Zu den austauschbaren Teilen an der Karosserie zählen das Front-X und seine Verlängerungen, die Einsätze im hinteren Stoßfänger, die Zierelemente der vorderen Kotflügel sowie die Leichtmetallräder und Radnabenkappen. Im Innenraum bieten Instrumententafel, Mittelkonsole, Belüftungsdüsen, Schalthebelknopf und Peripherie jede Menge Möglichkeiten zur Individualisierung.



## GROSSZÜGIGE AUSSTATTUNGSVARIANTEN, INDIVIDUALISIERUNGS-PAKETE UND EDITIONSMODELLE

Bereits die Serienausstattung des neuen AYGO ist umfassend: Alle Modelle zeichnen sich durch Servolenkung, ein Audiosystem mit MW/UKW Radio, AUX- und USB-Port, LED-Tagfahrlicht, Projektionsscheinwerfer in Poly-Ellipsoid-Technik (PES), hintere Kopfstützen, das Fahrzeugstabilitätsprogramm VSC sowie die Berganfahrhilfe HAC aus.

In der Einstiegsvariante ‚AYGO x‘ bietet der neue AYGO neben der Basisausstattung einen Frontgrill in Mattschwarz und rollt er auf 14 Zoll großen Stahlrädern.

Die Variante ‚x-play‘ ist das Modell, das zur Individualisierung des AYGO einlädt. Es zeichnet sich aus durch den x-förmigen Kühlergrill in Pianoschwarz und 15-Zoll-Stahlräder aus. Serienmäßig sind außerdem ein Lederlenkrad mit integrierten Audio-Bedientasten, ein höhenverstellbarer Fahrersitz und ein Geschwindigkeitsbegrenzer.

Der AYGO x-play touch, der bereits das Multimediasystem x-touch serienmäßig mit an Bord hat, bildet die Basis für das gesamte Individualisierungsprogramm und für die Editionsmodelle ‚x-cite‘, ‚x-clusiv‘ und ‚x-wave‘.

Das in die Armaturentafel integrierte x-touch zeichnet sich durch einen 7-Zoll-Touchscreen und ‚MirrorLink‘ Smartphone-Anbindung aus. Als erstes System in der Kleinwagen-Klasse bietet es zudem serienmäßig eine Rückfahrkamera.

Darüber hinaus sind drei Editionsmodelle verfügbar, die regelmäßig aktualisiert wer-

den. Der AYGO x-cite zeichnet sich durch eine Lackierung in Pop Orange metallic, Applikationen in Pianoschwarz und 15 Zoll große Leichtmetallräder in Hochglanz Schwarz aus. Der AYGO x-clusiv trägt eine Lackierung in Midnight Schwarz metallic und ausgewählte Details in Silber. In der Ausstattung ‚x-wave‘ präsentiert sich der neue AYGO mit großem, elektrisch zu betätigendem Textil-Faltdach und Leichtmetallrädern im 15-Zoll-Format. Der Innenraum glänzt mit farblich abgestimmten Applikationen und Sitzen in Teillederausstattung.

Das überschaubare, klar strukturierte Angebot aus drei Ausstattungslinien und drei Editionsmodellen wird ergänzt von je zwei Ausstattungspaketen für Karosserie und Innenraum, die es dem Kunden gestatten, den neuen AYGO ganz an seinen persönlichen Geschmack anzupassen.

## SPARSAM, LEISE UND MIT VIEL FAHRFREUDE

Der neue AYGO zeichnet sich nicht nur durch den geringsten Verbrauch seiner Klasse aus, sondern auch durch Komfort, ein geringeres Geräuschaufkommen und vor allem durch Fahrfreude.

Deutliche Verbesserungen beim Motor, das optionale Toyota Start-Stopp-System, eine leichtere Karosserie und ein optimiertes Strömungsmanagement sorgen gemeinsam für größtmögliche Kraftstoffeffizienz.

Die steifere Karosserie, eine weiterentwickelte Aerodynamik und eine intensive Neuabstimmung von Fahrwerk, Lenkung und Getriebe bürgen für ein Plus an Fahr-

stabilität, Fahrkomfort, Agilität und Wendigkeit. Damit bietet der neue AYGO mehr Fahrfreude als je zuvor.

Toyota hat seinen mehrfach ausgezeichneten Dreizylinder-DOHC-Motor mit 998 cm<sup>3</sup> Hubraum, zwölf Ventilen und der intelligenten variablen Ventilsteuerung VVT-i umfassend überarbeitet. Schwerpunkte bildeten insbesondere eine noch effizientere Verbrennung, minimierte Reibungsverluste und ein auf verringerte Emissionen getrimmtes neues Abgassystem. Um trotz höchster Wirtschaftlichkeit ansprechende Fahrleistungen zu realisieren, wählt der Motor situationsbedingt automatisch zwischen dem Atkinson-Zyklus und dem Otto-Zyklus, was ihm zu einem außergewöhnlich hohen thermischen Wirkungsgrad von 37 Prozent verhilft.

Die Motorleistung steigerten die Toyota Ingenieure auf 51 kW (69 PS) bei 6.000/min. Das maximale Drehmoment stieg deutlich auf 95 Nm bei 4.300/min, wobei schon ab 2.000/min volle 85 Nm abrufbar sind. Damit beschleunigt der neue AYGO aus dem Stand in 14,2 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Der neue AYGO ist auch als Eco-Version lieferbar. Diese verfügt über einen länger übersetzten vierten und fünften Gang, rollwiderstandsreduzierte Reifen, ein Toyota Start-Stopp-System und eine zusätzlich optimierte Aerodynamik.

Schon in der Standard-Version konnte der Verbrauch von 4,4 auf 4,1 l/100 km gesenkt werden, entsprechend reduzieren sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen um sieben auf 95 g/km. Die Eco-Version verbraucht im Schnitt sogar nur 3,8 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen lediglich 88 g/km.

Mit optimierten Übersetzungsverhältnissen zeichnet sich das Getriebe des neuen AYGO durch die perfekte Synthese von Fahrfreude und Wirtschaftlichkeit aus. Optional wird er mit einem x-shift Getriebe ausgeliefert. Das automatisierte und überarbeitete Schaltgetriebe verfügt über einen Automatik-Modus und kommt ohne Kupplungspedal aus. Ein Computer steuert das Zusammenspiel von Motor, Kupplung und Getriebe und gewährleistet schnelle und präzise Gangwechsel. Mit dem x-shift Getriebe verbraucht der neue AYGO im Schnitt 4,2 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen nur 97 g/km.

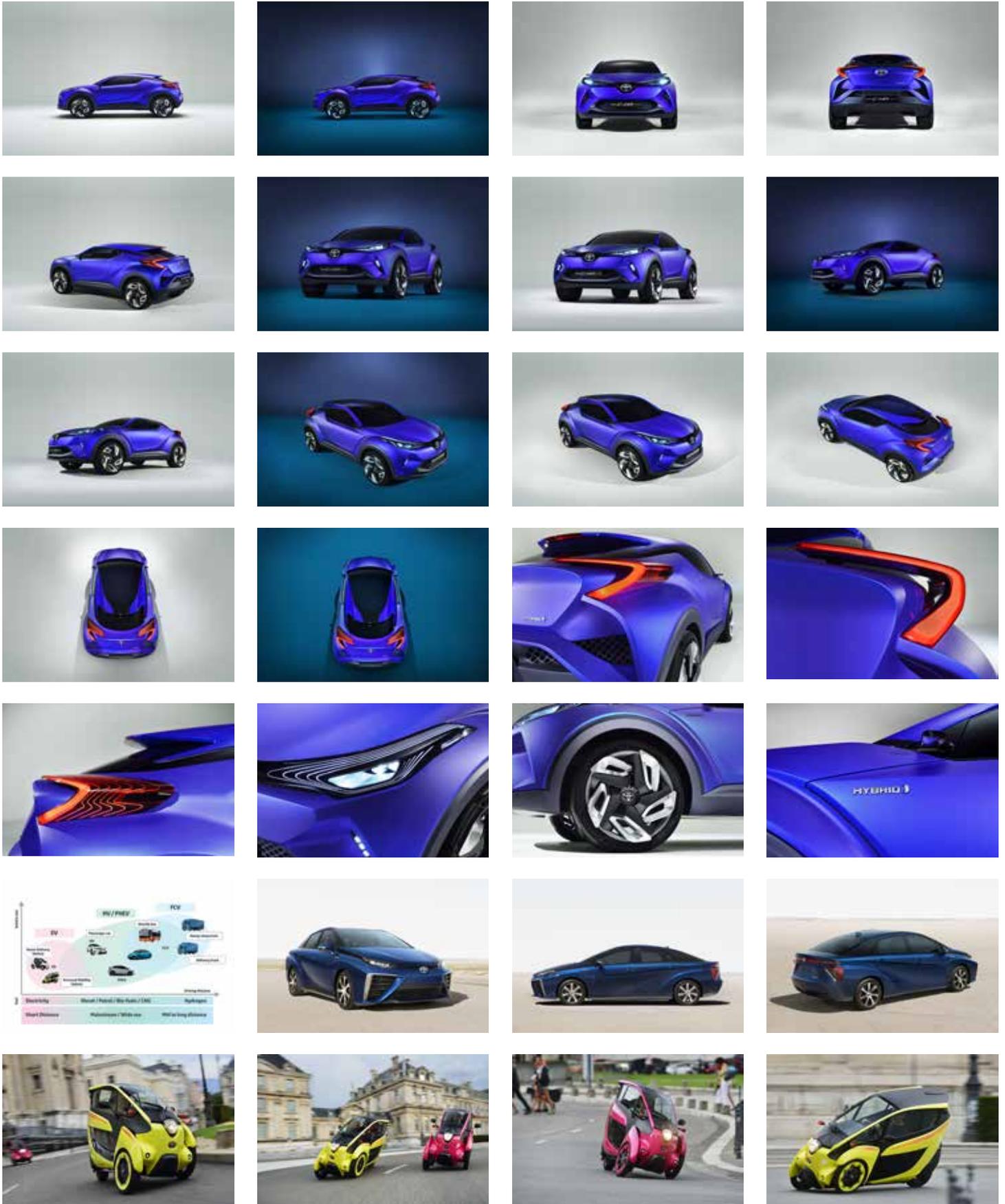


# MEHR ALS ZEHN STYLING-KOMPONENTEN LASSEN SICH JEDERZEIT EINFACH UND SCHNELL TAUSCHEN.

# BILDDATENBANK



Das gesamte Bildmaterial zur Paris finden Sie auf der Toyota Mediasite







#toyotaparis



bit.ly/W9Wjd6

**TOYOTA Deutschland GmbH**

- Presseabteilung -  
50420 Köln

<http://www.toyota-media.de>  
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>  
Folgen Sie uns auf Twitter: [https://twitter.com/toyota\\_de](https://twitter.com/toyota_de)