

Frankfurt 2011

Neuer Avensis mit noch geringerem Verbrauch und luxuriöser Fahrkultur

Auf der IAA 2011 in Frankfurt feiert der neue Avensis seine Weltpremiere.

Der neue, umfassend überarbeitete Avensis baut auf den Tugenden der dritten Generation des Avensis auf. Bereits dieser überzeugte mit Geräumigkeit, Alltagstauglichkeit und geringem Verbrauch. Ein markanteres Karosseriedesign sowie ein gezielt weiterentwickelter Innenraum verleihen dem neuen Modell noch mehr Qualität, Komfort und Fahrdynamik sowie ein geringeres Geräusch- und Vibrationsaufkommen. Dank einer überarbeiteten Ausstattungs-Strategie überzeugt der neue Avensis zudem mit einem besonders attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis.

Der 2.0 D-4D Dieselmotor zeichnet sich durch einen niedrigeren Verbrauch und auf 119¹ g/km verringerte CO₂-Emissionen aus. Da fast ein Drittel aller europäischen Länder bei einem CO₂-Ausstoß von unter 120 g/km Vergünstigungen bei der Kfz-Steuer einräumen, bietet der neue 2.0 D-4D auf diesen Märkten sowohl Privatkunden als auch Fuhrparkbetreibern eine deutliche Steuerersparnis.

Mit einer Auswahl zwischen zwei Karosserievarianten, drei Diesel- und zwei Benzinmotoren, drei Getriebe-Optionen und drei Ausstattungsvarianten ist der neue Avensis perfekt auf den Markt zugeschnitten.

Die gehobene Mittelklasse weist in Europa einen Dieselanteil von 70 Prozent auf. 64 Prozent der Fahrzeuge in dieser Klasse werden von Fuhrparkbetreibern genutzt. Mehr als 50 Prozent der Kunden entscheiden sich für einen Kombi.

Die erste Generation des in Europa designten, konstruierten und gefertigten Avensis präsentierte Toyota Ende 1997. Seither konnte sich das Modell fest in der gehobenen Mittelklasse des europäischen Automarkts etablieren. Bislang setzte Toyota insgesamt 70.585 Einheiten des Avensis ab. Das entspricht in seiner Klasse einem Marktanteil von 5,8 Prozent.

Karosseriedesign – Sportliche Eleganz

- Markanter, dynamischer Auftritt
- Neue Toyota Formensprache: charakterstarke Front
- Neugestaltete Heckpartie für die Avensis Limousine

Ogleich die Abmessungen beider Karosserieversionen unverändert blieben, verleiht das überarbeitete Karosseriedesign dem neuen Avensis ein noch eleganteres Erscheinungsbild.

Die sportlich gezeichnete Frontpartie stellt klare Bezüge zum markanten Gesicht der neuesten Toyota Generation her: Die geänderten Proportionen von oberem und unterem Kühlergrill ziehen die Aufmerksamkeit auf die vergrößerte untere Einlassöffnung und verleihen der Frontpartie dadurch eine entschlossener und dynamischere Anmutung.

Ausdrucksstarke Scheinwerfer betonen neben dem breiteren und kraftvolleren Kühlergrill die eleganten Proportionen des neuen Designs. In die Scheinwerfer sind nun Tagfahrleuchten integriert. In Verbindung mit

¹ vorläufige Werte

Details wie den neuen integrierten Einfassungen der Nebelscheinwerfer weit außen am Stoßfänger lässt das neue Design den Avensis flacher und dynamischer erscheinen.

Auch den hinteren Stoßfänger veränderten die Toyota Designer geringfügig. Dazu kommen markantere, besser erkennbare Rückleuchten und Nebelschlussleuchten. Eine neue Chromleiste unterhalb des Toyota Logos sorgt für einen eleganten Abschluss.

Die 16-Zoll-Stahlräder erhielten neu gestaltete Vollabdeckungen. Während die bekannten Leichtmetallräder im 16- und 17-Zoll-Format im Design unverändert bleiben, zeichnen sich die 18-Zoll-Leichtmetallräder durch eine neue, dunklere Farbgebung aus.

Den bisherigen Rotton der Farbpalette ersetzt die neue Lackfarbe Jaspisrot Mica, ein elegantes, dunkles Weinrot.

Innenraumdesign – Fahrkultur und Komfort

- Verbesserte Qualität der verarbeiteten Materialien
- Aufgewertete Haptik aller gebrauchintensiven Oberflächen
- Toyota Touch™ und Touch&Go Plus™ im Überblick

Der komfortable, geräumige und praktische Innenraum des Avensis profitiert beim neuen Modell in allen Varianten von einer gesteigerten Qualitätsanmutung und hochwertigeren Bezugstoffen in neuen Farbkombinationen. Mit Toyota Touch™ und Touch&Go™ präsentiert Toyota zudem auch im Avensis sein neuestes Multi-media-Audio- und Navigationssystem.

Die gesamte Armaturentafel trägt mit neuen Oberflächen wesentlich zum optimierten Qualitätseindruck bei. Sämtliche Bedienelemente der Mittelkonsole sind dank ihrer Anordnung sehr gut erreichbar. Die neu gestalteten mittleren Luftauslässe sind im gleichen Metall-Finish gehalten wie die Mittelkonsole, und die seitlichen Luftauslässe tragen jetzt verchromte Einfassungen.

Gerade häufig berührte Komponenten wie die Türgriffe, die Schalter und die vordere Mittelkonsole profitieren von neuen, hochwertigeren Materialien. Auch das weiß hinterleuchtete Kombinationsinstrument sowie die mit Leder bezogene vordere Mittelarmlehne mit Ablagefach tragen zum wertigen Gesamteindruck im neuen Avensis bei. Neu geformte Sitzwangen an den Vordersitzen bieten mehr Komfort und besseren Seitenhalt.

Die Einstiegsvariante sowie der Avensis Life sind nun mit hoch-wertigeren Bezugstoffen ausgestattet. Der neue Avensis Executive zeichnet sich durch eine serienmäßige Alcantara-Ausstattung aus. Die Lederausstattung des optionalen Executive Plus Pakets ist neben der bereits bekannten Farbvariante Schwarz nun auch im neuen Farbton Ice Gray erhältlich.

Multimedia-System

Ab der Ausstattungsvariante Life ist der neue Avensis mit dem Multimedia-Audiosystem Toyota Touch™ ausgestattet. Optional kann der Kunde je nach Ausstattungsvariante das Navigationssystem Toyota Touch&Go™ oder Toyota Touch&Go Plus™ ordern.

Toyota Touch™, Toyota Touch&Go™ und Touch&Go Plus™

Über die Funktionen des neuen Toyota Multimedia-Audiosystems mit Touchscreen-Funktion hinaus bietet das optional erhältliche Full-Map-Navigationssystem Touch&Go™ weitere Funktionen wie Online-Zugriff auf Google Local Search und Google Send-to-Car. Darüber hinaus stehen dem Fahrer verschiedenen Apps zur Verfügung.

Das im neuen Avensis erstmals optional erhältliche Navigations-system Toyota Touch&Go Plus™ zeichnet sich gegenüber dem Toyota Touch&Go™ durch einen erweiterten Funktionsumfang aus.

Es bietet eine hochentwickelte Spracherkennung/-steuerung zur Eingabe von Navigationszielen, intelligente Musiksuch- und -abspieelfunktionen sowie das Suchen und Anrufen von Telefonkontakten per Sprache. Darüber hinaus ermöglicht Touch&Go Plus™ das Senden und Empfangen von E-Mails und umfasst eine Text-to-Speech-Funktion für Nachrichten, einen Kalender sowie eine Funktion zum Abspielen ähnlicher Musiktitel auf Basis der Gracenote-Musikdatenbank.

Zum erweiterten Funktionsumfang des Navigationssystems zählt zudem die dreidimensionale Darstellung von Städten und Orientierungspunkten. Eine spezielle Verkehrs-Datenbank gestattet die Berechnung exakter Fahrzeiten. Zu Grunde gelegt wird hierbei die gespeicherte Durchschnittsgeschwindigkeit der zugehörigen Straßenabschnitte in Abhängigkeit von der Tageszeit, dem Wochentag und dem Monat.

Zudem kann der Kunde über die Dauer von drei Jahren zweimal jährlich kostenfrei das Kartenmaterial aktualisieren.

Audio		Navigation	
BASIS-AUDIOSYSTEM	TOYOTA TOUCH™	TOYOTA TOUCH & GO™	TOYOTA TOUCH & GO PLUS™
Serienmäßig bei Ausstattung AVENSIS	Serienmäßig bei Ausstattung LIFE/EXECUTIVE	Optional bei Ausstattung LIFE	Optional bei Ausstattung EXECUTIVE
Funktionen::	Zusätzliche Funktionen gegenüber Basis-Audiosystem:	Zusätzliche Funktionen gegenüber TOYOTA TOUCH™:	Zusätzliche Funktionen gegenüber TOYOTA TOUCH&GO™:
RDS-Radio CD USB-Anschluss 6 Lautsprecher	6,1" Farbmonitor mit Touchscreen-Funktion Bluetooth-Freisprech-einrichtung Rückfahrkamera USB-Schnittstelle mit iPod-Steuerung Anzeige des Album Covers vom iPod Fahrzeugeinstellungen* Pop-up-Menü für Klimasteuerung	Karten-Navigationssystem Radarwarner (nur in einigen europäischen Ländern) Online-Zugriff auf Google Local Search und Google Send-to-Car Apps (z.B. Parkhaus mit Angabe der Kosten, Tankstelle mit Angabe der Kraftstoffpreise) Points of Interests (POI) Suche per Internet ** Weitere Apps SMS*** senden und empfangen Kontaktbild bei ein- und ausgehenden Gesprächen	Verkehrsdatenbank mit Durchschnitts-geschwin-digkeiten Erweiterte 3D-Darstellung E-Mail und Organizer Intelligente Musiktitelsuche Intelligente Spracherkennung Text-to-Speech (Vorlesen von SMS und E-Mail) 3 Jahre kostenlose Karten-Updates

*Fahrzeugeinstellungen können je nach Modell und Ausstattung variieren

**Erfordert eine Bluetooth® oder PAN Schnittstelle sowie eine aktive Datenverbindung über einen Netzwerkbetreiber mit freier Anbindung (Tethering)

***Profilübergreifender Bluetooth Nachrichten-Versand muss vom Mobiltelefon freigegeben sein

Ausstattungsstrategie – Mehr Qualität und noch attraktiveres Preis-Leistungs-Verhältnis

- Gesteigerte Attraktivität dank zahlreicher Überarbeitungen
- Starker Auftritt und stärkere Abgrenzung zum Avensis Einstiegsmodell
- Umfassendere Serienausstattung

Toyota bietet den neuen Avensis in den drei Ausstattungsvarianten Avensis, Life und Executive an. Jede Version zeichnet sich dank einer erweiterten Serienausstattung durch ein nochmals attraktiveres Preis-Leistungs-Verhältnis aus.

Ausstattung Avensis

Bereits die Basisversion verfügt über in die Scheinwerfer integrierte Tagfahrleuchten. Die Mittelkonsole trägt ein neues Design. Die obere Hälfte ist nun silberfarben, der untere Teil mattschwarz. Ferner ist der neue Avensis in dieser Variante mit den Sitzbezügen ausgestattet, die zuvor der Ausstattungsvariante Life vorbehalten waren.

Ausstattung Life

Die neue mittlere Ausstattungsvariante Avensis Life erhält aufgewertete Sitzbezüge, eine im silberfarbenen Metallic-Finish gehaltene Mittelkonsole und Stahlräder im 16-Zoll Format. Die 2.2l D-4D Motorisierungen stehen hier bereits auf 17-Zoll großen Leichtmetallrädern. Das Multimedia-Audiosystem Toyota Touch™ inklusive Rückfahrkamera ist in dieser Variante zudem bereits serienmäßig an Bord.

Zur Sonderausstattung zählen das Navigationssystem Toyota Touch&Go™ sowie das Komfort-Paket - bestehend aus Navigationssystem, 16-Zoll Leichtmetallräder [2.2 D-4D 17-Zoll], Sitzheizung und beheizbarer Scheibenwischerablage. Darüber hinaus kann ein Licht-Paket inklusive Bi-Xenon Scheinwerfern, Kurvenlicht und LED-Tagfahrlicht geordert werden.

Ausstattung Executive

In der Ausstattung Executive trägt die Mittelkonsole ein Nickel-/Holz-Finish. Eine edle Alcantara-Ausstattung mit ledernen Sitzwangen ist ebenso serienmäßig wie ein Premium-Audiosystem mit 11 Lautsprechern sowie 17-Zoll Leichtmetallräder in einem neuen, dunkleren Finish.

Der Avensis Executive 2.2 D-4D mit Automatikgetriebe ist darüber hinaus mit dem Pre-Crash Safety System PCS, adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage ACC und Spurhalte-Assistent mit Spurwechselwarnung ausgestattet.

Zur Sonderausstattung zählen das Navigationssystem Touch&Go Plus™, das Licht-Paket mit Bi-Xenon Scheinwerfern, Kurvenlicht und LED-Tagfahrlicht sowie das Executive Plus Paket, bestehend aus Licht-Paket, Ledersitzen mit Memory-Sitz- und Lenkradverstellung, Parksensoren hinten, Panorama Glasdach (beim Combi) und 18-Zoll Leichtmetallfelgen.

Optimierter 2.0 D-4D und ein Plus an Fahrdynamik

- Senkung der 2.0 D-4D CO₂ Emissionen um 20 g auf 119 g/km ohne Leistungseinbußen
- 2.0 D-4D in verschiedenen europäischen Ländern steuerbegünstigt

Toyota bietet den neuen Avensis mit fünf Motorisierungen an, die optimal auf eine breite Palette von Kundenanforderungen in der gehobenen Mittelklasse zugeschnitten sind. Die zwei Benziner und drei Turbodiesel zeichnen sich dank Toyota Optimal Drive durch kraftvolle Fahrleistungen bei äußerst geringen Verbräuchen aus.

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 Verbesserungen zu einem höchst effizienten Gesamtpaket.

Dieses Maßnahmenpaket erstreckt sich im Wesentlichen auf drei Aspekte der Antriebstechnologie: Erstens Gewichtsreduzierung durch den Einsatz besonders leichter und kompakter Motor- und Getriebekomponenten, zweitens die Minimierung von Reibungsverlusten im gesamten Antriebsstrang und drittens höhere Wirkungsgrade durch effizientere Kraftstoffverbrennung.

Insbesondere den 2.0 D-4D mit 124 PS entwickelten die Toyota Antriebsexperten intensiv weiter. Ein neuer Turbolader, umfassend modifizierte Brennkammern und eine optimierte Vorglühregelung verleihen dem Turbodiesel nicht nur eine noch gleichmäßigere Drehmomententfaltung, sondern senken auch den Verbrauch und sorgen damit für etwa 15 Prozent geringere CO₂-Emissionen von jetzt nur noch 119 g/km².

Der deutlich gesenkte CO₂-Ausstoß wirkt sich auch auf die Unterhaltskosten aus. Da fast ein Drittel aller europäischen Länder bei einem CO₂-Ausstoß von unter 120 g/km Steuervergünstigungen einräumen, bietet der neue 2.0 D-4D auf diesen Märkten sowohl Privatkunden als auch Fuhrparkbetreibern eine deutliche Ersparnis.

Über den weiterentwickelten 2.0 D-4D mit 124 PS hinaus umfasst die Motorenpalette des neuen Avenis den 2.2 D-4D mit 150 PS, den 2.2 D-CAT mit 177 PS sowie Benzinmotoren mit 1,6 Litern Hubraum und 132 PS sowie 1,8 Litern und 147 PS.

Alle Motoren übertragen ihre Kraft über manuelle Sechsgang-getriebe. Der 2.2 D-4D mit 150 PS ist wahlweise mit einer 6-Stufen-Automatik erhältlich. Den 1.8-Liter-Benziner kann der Käufer mit dem stufenlosen Multidrive S Getriebe ordern.

Der neue Avenis besitzt wie sein Vorgänger eine MacPherson Vorderachse und eine Hinterradaufhängung mit doppelten Querlenkern. Weiterentwicklungen von Plattform, Fahrwerk und Antrieb verleihen dem neuen Avenis noch mehr Federungskomfort und ein Plus an Agilität für ein dynamischeres Fahrerlebnis.

Zugleich profitiert das neue Modell von einem verringerten Geräusch- und Vibrationsaufkommen. Eine umfassend optimierte Schallisolierung, ein neues Dämpfungselement in der Armaturentafel und ein neu entwickelter, Schallenergie absorbierender Teppich tragen zu einem besonders geräuscharmen Fahrerlebnis im Innenraum bei.

Sicherheit – High-Tech-Innovationen im Dienste des Fahrers

- Erfüllt die höchsten Sicherheitsstandards
- Hochmoderne Sicherheits-Features wie Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage verfügbar

In puncto Sicherheit steht der neue Avenis seinem Vorgänger, der 2009 eine Fünf-Sterne-Bestwertung im Euro NCAP Crashtest erzielte, in nichts nach.

Toyota engagiert sich für ein Höchstmaß an aktiver und passiver Sicherheit sowie für die anspruchsvollsten Sicherheitsstandards beim Fußgängerschutz und nahm bereits bei der Entwicklung mehrerer hochmoderner Sicherheitstechnologien eine Führungsposition ein. Dazu zählen das Pre-Crash Safety System (PCS) und

2 *Verbrauchs- und Emissionswerte vorläufig

der Spurhalte-Assistent (Lane Keeping Assist) mit Spurwechselwarnung (Lane Departure Warning).

Hochmodernes Pre-Crash Safety System

Der Avensis Executive mit 2,2-Liter D-4D Motor mit 150 PS und 6-Stufen-Automatik ist serienmäßig mit dem hochmodernen Pre-Crash Safety System PCS ausgestattet. Das System erfasst mittels eines Radars Hindernisse vor dem Fahrzeug, erkennt eine drohende Kollision und unterstützt den Fahrer dabei, das Risiko einer Kollision zu minimieren.

Wenn das PCS-System eine Kollision als wahrscheinlich einstuft, warnt es den Fahrer zunächst und aktiviert den Bremsassistenten, um den Fahrer bei einer Notbremsung zu unterstützen. Zugleich werden die Gurtstraffer aktiviert. Wenn der Fahrer nicht bremst und eine Kollision somit unvermeidbar wird, löst PCS automatisch eine Notbremsung aus, um die Kollisionsgeschwindigkeit zu verringern.

Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ACC

Die radargestützte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ACC (Adaptive Cruise Control) arbeitet im Verbund mit dem PCS-System. ACC hält das Fahrzeug konstant auf einer zuvor eingestellten Geschwindigkeit und in einem definierten Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Das System passt Abstand und Geschwindigkeit dem fließenden Verkehr an und hält von selbst die ursprünglich eingestellte Reisegeschwindigkeit.

Spurhalte-Assistent mit Spurwechselwarnung

Der an das Pre-Crash Safety System gekoppelte Spurhalte-Assistent mit Spurwechselwarnung vervollständigt die Liste fortschrittlichster Sicherheitstechnik für den Avensis Executive 2.2 D-4D mit Automatikgetriebe.

Der Spurhalte-Assistent mit Spurwechselwarnung erfasst mit Hilfe einer in der Windschutzscheibe angebrachten Kamera kontinuierlich die Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer vor einem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur. Zusätzlich steuert er einen korrigierenden Lenkimpuls ein, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

Weitere Aktive Sicherheitssysteme

Alle Ausführungen des neuen Avensis sind serienmäßig mit ABS, der elektronischen Bremskraftverteilung EBD, dem Bremsassistenten BA, der Antriebsschlupfregelung TRC und dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC+ ausgestattet.

Die elektronische Bremskraftverteilung EBD (Electronic Brakeforce Distribution) arbeitet in allen Fahrsituationen vernetzt mit dem Antiblockiersystem und stellt sicher, dass jedes einzelne Rad unter Berücksichtigung der Fahrbahnbeschaffenheit so effizient wie möglich verzögert wird. Indem es ein Blockieren der Räder verhindert, trägt EBD dazu bei, auch beim Bremsen in Kurven ein Höchstmaß an Fahrstabilität zu gewährleisten.

Falls der Fahrer dagegen bei einer Gefahrenbremsungen zu wenig Bremsdruck auf das Pedal bringt, antizipiert der Bremsassistent BA den zusätzlichen Bremskraftbedarf und erhöht automatisch den Bremsdruck bis in den ABS-Regelbereich hinein.

Die Antriebsschlupfregelung TRC regelt das über die Räder auf die Straße übertragene Drehmoment. Ermitteln die TRC-Sensoren, dass ein Antriebsrad die Traktion verliert und durchzudrehen beginnt, so legt der Rechner des Systems augenblicklich fest, auf welche Weise sich die Traktion wiederherstellen lässt. In der Regel geschieht dies durch eine Verringerung des Antriebsmoments an dem betroffenen Rad. In extremen Situationen kann das System darüber hinaus das jeweilige Rad gezielt abbremsen, bis es wieder greift.

Bei rutschigen Fahrbahnbedingungen oder zu schnell angefahrenen Kurven hilft VSC+ dem Fahrer, die Kontrolle über sein Fahrzeug zu behalten. Auf Basis der sensorisch überwachten Karosseriebewegung, der Radgeschwindigkeit und der Bremsleistung bewertet das System die Fahrzeugstabilität und die Gefahr eines möglichen Über- oder Untersteuerns.

VSC+ reagiert dann mit kontrollierter Leistungsabgabe oder gezielten Bremseingriffen am entsprechenden Rad. Zudem unterstützt die elektrische Servolenkung den Fahrer bei korrigierenden Lenkeingriffen, um schnellstmöglich in einen stabilen Fahrzustand zurückzukehren.

Adaptives Kurvenlicht AFS

Alle neuen Avensis Modelle mit den optional erhältlichen Xenon-Scheinwerfern sind auch mit dem adaptiven Kurvenlicht AFS ausgestattet. Das System erhöht die Sicherheit bei Nachtfahrten, indem es abhängig von Geschwindigkeit und Lenkwinkel den Kurvenverlauf ausleuchtet und mögliche Gefahrenquellen und Hindernisse frühzeitig erfasst.

Zugleich umfasst AFS eine dynamische Leuchtweitenverstellung, die automatisch eine gleich bleibende Leuchtweite beibehält. Die Kombination dieser beiden Ausstattungsmerkmale sorgt in jeder Fahrsituation für eine optimale Fahrbahnausleuchtung.

Aus dem Toyota Prius wird eine Familie

- Prius weltweit meistverkaufter Hybrid – über eine Million verkaufte Einheiten der dritten Modellgeneration innerhalb von nur zwei Jahren
- Bis 2015 bringt Toyota zehn neue Hybridmodelle auf den Markt
- Prius Modellfamilie: Prius Plug-in, Prius+ und neuer Prius

Seit über vier Jahrzehnten engagiert sich Toyota in Forschung und Entwicklung für das Ziel eines vollständig umweltgerechten Automobils. Die frühe Entscheidung des Unternehmens, den Hybridantrieb zur Großserienreife zu entwickeln und damit einer breiten Kundenbasis zu erschließen, erwies sich als Weichenstellung zu einer herausragenden Erfolgsgeschichte.

Der einzigartige Hybridantrieb des Toyota Prius stellt einen Meilenstein in der Automobilindustrie hinsichtlich nachhaltiger Mobilität dar. Schon der Name Prius, der im Lateinischen in etwa „der voran geht“ bedeutet, erhielt Symbolcharakter. Denn er steht für ein Auto, das präsentiert wurde, lange bevor sich Umweltbewusstsein weltweit zum kaufentscheidenden Faktor entwickelte.

Der mehrfach preisgekrönte Prius verteidigt schon seit über einem Jahrzehnt erfolgreich seine Führungsposition in Sachen Technologie und Umweltschutz. Zugleich ist er mit über 2,3 Millionen abgesetzten Einheiten der meistverkaufte Hybrid der Welt. Heute ist der Prius beliebter als je zuvor: Allein die 2009 präsentierte dritte Generation hat sich bereits über eine Million mal verkauft.

Insgesamt konnte Toyota seit 1997 weltweit über 3,3 Millionen Vollhybridfahrzeuge absetzen. Das entspricht über 80 Prozent aller weltweit verkauften Hybridfahrzeuge – ein klarer Vorsprung auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität. Als konkreter, greifbarer Beweis für die Umweltverträglichkeit des Hybrid-Konzepts kann ihr Beitrag zur Vermeidung von CO₂-Emissionen dienen: Bislang verhinderten Hybridfahrzeuge weltweit bereits die Entstehung von gut 20 Milliarden Tonnen des Klimagases.

Toyota entwickelte den Hybridantrieb gezielt als eine modular aufgebaute Antriebsquelle, die sich mit den verschiedensten Energieträgern kombinieren lässt. Ihre Anwendung im neuen Prius Plug-in Hybrid sowie Toyotas laufende Forschung im Bereich der Elektrofahrzeuge (EV) und Brennstoffzellen-Hybridfahrzeuge (Fuel Cell Hybrid Vehicles, FCHV) eröffnen Chancen, die Emissionen des Individualverkehrs kurzfristig noch stärker zu reduzieren.

Einer kürzlich veröffentlichten unabhängigen Studie zufolge ist Toyota heute der bekannteste Hersteller von Hybrid- und Elektrofahrzeugen – eine klare Bestätigung von Toyotas Vorsprung bei der Hybrid-Technologie.

In der gemeinsamen Erhebung des Kfz-Marktbeobachters EurotaxGlass's und des britischen Marketing- und Marktforschungsinstituts Harris Interactive bekundeten etwa 30 Prozent der Befragten ihr Interesse an Elektro- oder Hybridfahrzeugen. Dabei erwies sich Toyota in allen Ländern als die Marke mit dem weitaus höchsten Bekanntheitsgrad.

Auf die Frage nach einem Hersteller von Elektro- oder Hybridfahrzeugen nannten 15 Prozent der Teilnehmer Toyota, aber nur sechs Prozent den wichtigsten Mitbewerber. Darüber hinaus erwies sich Toyotas umweltverträglichstes Modell als das mit großem Abstand bekannteste Elektro- oder Hybridfahrzeug: 16 Prozent der Teilnehmer kannten den Toyota Prius, während nur sechs Prozent den Namen des wichtigsten Konkurrenzmodells nennen konnten.

Diese Ergebnisse zeigen, dass das Marktpotenzial der Vollhybridtechnik noch längst nicht ausgeschöpft ist. Die Kunden in Europa sind alternativen Antrieben gegenüber offenbar weit aufgeschlossener, als deren aktueller Marktanteil Glauben machen könnte.

Toyota ist davon seit Langem überzeugt. Das belegt nicht zuletzt die Präsentation des Auris Hybrid als Startschuss einer deutlichen Ausweitung der Toyota Vollhybrid-Modellpalette. In deren Verlauf wird das Unternehmen bis 2015 zehn neue Hybridmodelle präsentieren. Toyota strebt an, bis 2020 Hybrid-Varianten nahezu aller relevanten Baureihen auf den Markt zu bringen.

Einen entscheidenden Beitrag zur Stärkung bildet die Ausweitung des Prius in eine eigenständige Baureihe mit den Modellen Prius, Prius+ und Prius Plug-in. Mit CO₂-Emissionen von 89 g/km, 99 g/km und nur 49 g/km³ ist die neue Prius Modellfamilie die umweltverträglichste Pkw-Baureihe aller Zeiten.

Die Ausweitung auf drei Modelle eröffnet Toyota beim Prius zugleich eine wesentlich breitere Kundenbasis, die mit einem deutlich gesteigerten Absatz einher gehen wird. Der Prius Plug-in ist attraktiv für eine neue Zielgruppe umweltbewusster Kunden, die sich für modernste Technik begeistern können, und der Familien-Van Prius+ ist genau das Richtige für wachsende Familien, die sich die Geräumigkeit und die Variabilität eines vollwertigen Siebensitzers wünschen.

³ Zielgröße auf der Basis der laufenden Homologation in Europa

Der neue Prius Plug-in – Der umweltverträglichste und fortschrittlichste Prius aller Zeite

- CO₂-Emissionen von nur 49 g/km¹, Verbrauch 2,1 l/100 km⁴
- Elektrische Reichweite von gut 23 km¹
- Ladezeit nur 90 Minuten

Auf der IAA 2011 in Frankfurt präsentiert Toyota erstmals die endgültige Version seines in Großserie gefertigten Plug-in-Hybrids, den Prius Plug-in.

Wie Marktstudien der Agentur Accenture⁵ zur Elektrifizierung des Individualverkehrs nachweisen, erfüllt Toyota mit der nun anlaufenden Serienfertigung der Plug-in-Technik die Anforderungen heutiger Kunden. Die Erhebung macht deutlich, dass die Verbraucher Plug-in-Hybriden reinen Elektrofahrzeugen vorziehen, weil die Fahrgewohnheiten nicht verändert werden müssen.

Der Prius Plug-in Hybrid bildet den nächsten Meilenstein auf dem von Toyota vor 40 Jahren beschrittenen Weg zur nachhaltigen Mobilität und zum umweltgerechten Automobil. Er repräsentiert die neueste Entwicklungsstufe der modularen Toyota Hybrid Synergy Drive[®] Plattform – alltagstaugliche und zuverlässige Vollhybrid-Technik mit einer belegbaren Erfolgsgeschichte von gut 200 Milliarden gefahrenen Kilometern.

Die Plug-in-Technik erweitert die Möglichkeiten des Vollhybrid-Antriebs nochmals deutlich. Der Prius Plug-in Hybrid ist mit einer Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet und bietet eine rein elektrische Reichweite von gut 23 Kilometern. Ist die Batterieladung aufgebraucht, lässt er sich wie ein normales Vollhybridfahrzeug weiterfahren. Sobald sich eine Gelegenheit ergibt, kann man ihn an einer normalen Haushalts-Steckdose wieder aufladen. Eine volle Ladung benötigt nur 90 Minuten.

Mit einer System-Gesamtleistung von 100 kW beschleunigt der Plug-in-Hybrid in 10,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Dank der elektrischen Reichweite von gut 23 Kilometern erreicht er im Standard-Fahrzyklus einen bemerkenswert geringen Durchschnittsverbrauch von nur 2,1 Litern Benzin auf 100 Kilometern, was CO₂-Emissionen von nur 49 g/km entspricht.

Mit 1.420 Kilogramm ist der Prius Plug-in Hybrid nur 50 Kilogramm schwerer als der herkömmliche Prius. Damit entspricht sein Gewicht dem vergleichbarer Fahrzeuge seiner Klasse mit Diesel- oder Benzinmotor.

Der Prius Plug-in Hybrid ist exakt auf die Anforderungen von Pendlern in städtischen Ballungsräumen zugeschnitten. Zugleich bildet er ein interessantes Angebot für eine Zielgruppe wie sie seinerzeit der Prius der ersten Generation hatte – umweltbewusste, zukunftsorientierte Menschen, die sich für sein einzigartiges neues Konzept, seine Umweltverträglichkeit und seine hochmoderne, faszinierende Technologie begeistern können.

Der Prius Plug-in kommt 2012 in Japan, den USA und Europa in den Handel. Toyota rechnet weltweit mit einem Absatz von etwa 50.000 Einheiten pro Jahr.

⁴ Zielgröße auf der Basis der laufenden Homologation in Europa

⁵ „Plug-in electric vehicles – Changing perceptions, hedging bets“ (Endkunden-Umfrage von Accenture zur Ausweitung von Elektrizität als Energieträger im Individualverkehr)

Elektrizität im Stadtverkehr - Die Vorteile des Plug-in Hybridkonzepts

Prognosen gehen davon aus, dass bis Ende dieses Jahrzehnts die meisten Menschen in Europa in städtischen Ballungsräumen leben werden. Daraus ergibt sich bereits in den nächsten Jahren eine deutlich steigende Nachfrage nach umweltverträglichen Pendlerfahrzeugen. Heute setzt die Automobilbranche hauptsächlich auf Elektrizität als Energieträger.

Für viele Mitgliedsstaaten wirft die Einhaltung der festgelegten EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe gerade in den städtischen Ballungsräumen große Schwierigkeiten auf. Das führte bereits dazu, dass Stadtverwaltungen Kriterien festlegten, um bestimmten Fahrzeugtypen den Zugang zu den Innenstädten zu erschweren. Geht es nach einer kürzlich im Weißbuch der EU veröffentlichten Anregung⁶, dann werden einige Städte bald noch weiter gehen und eine Vollsperrung ihrer Innenstädte für konventionell angetriebene Fahrzeuge sowie Fördermaßnahmen für Elektrofahrzeuge in Erwägung ziehen.

Die Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen (EV) für Pendler im städtischen Umfeld ist gut dokumentiert, doch zahlreiche Faktoren behindern heute noch ihre weitere Verbreitung. Auf der technischen Seite sind unangemessen große, schwere und teure Batterien erforderlich, um eine ausreichende Reichweite zu erzielen. Womöglich noch schwerwiegender ist aus der Kundenperspektive das Fehlen eines dichten Netzes von Ladestationen, und die Interessenten fürchten Einschränkungen durch den Problemkomplex aus Reichweite und Ladezeiten.

Der Prius Plug-in geht jedes dieser Probleme an und ist daher die praktikabelste kurz- bis mittelfristig verfügbare Lösung für einen Ausbau der Elektrizität als Energieträger im Individualverkehr.

Auf der Basis des Toyota Hybridantriebs als Schlüsseltechnologie setzt der Prius Plug-in neue Maßstäbe bei der umweltfreundlichen Mobilität, denn er bietet Pendlern in städtischen Ballungszentren das Beste beider Welten.

Im Vergleich zu herkömmlichen Hybridfahrzeugen hat er eine deutlich höhere Reichweite im Elektrobetrieb. Zugleich muss sich der Fahrer zu keiner Zeit Sorgen, sein Ziel nicht zu erreichen: Bei aufgebrauchter Batterieladung wird der Plug-in einfach wie ein normaler Hybrid weiter gefahren – mit geringem Benzinverbrauch und minimaler Umweltbelastung. Damit ist sein Besitzer uneingeschränkt auch auf langen Strecken so mobil wie mit dem herkömmlichen Prius.

Als Vollhybrid, der sowohl mit seinem Benzinmotor als auch rein elektrisch gefahren werden kann, bietet der neue Prius Plug-in Hybrid ein zukunftsorientiertes Fahrerlebnis. Der Fahrer genießt seine einzigartig entspannte und bemerkenswert leise Funktion, während er dank seines unerreicht geringen Verbrauchs und seiner minimalen CO₂-, NO_x- und Rußpartikel-Emissionen die Umwelt schont.

Die Notwendigkeit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen ist seit den 1990er Jahren weltweit in zunehmendem Maße im Bewusstsein der Verbraucher verankert. Im Kyoto-Protokoll legten die Vereinten Nationen 1997 konkrete Klimaziele fest. Zahlreiche Länder haben längst eine CO₂-basierte Kfz-Steuer eingeführt. Der Schwerpunkt auf Senkung der CO₂-Emissionen führte jedoch dazu, dass die Gesetzgebung zur Begrenzung der städtischen Luftverschmutzung durch die NO_x- und Rußpartikel-Emissionen des Straßenverkehrs bislang weit weniger strikt ausfällt.

Zwar werden Diesel nach Inkrafttreten der Abgasnorm Euro-6 einen NO_x-Grenzwert von 80 mg/km einhalten müssen, der deutlich näher am für Benzinern geltenden Limit von 60 mg/km liegt als zuvor. Der Prius Plug-in jedoch unterschreitet die Stickoxid-Emissionen selbst modernster Dieselmotoren drastisch und liegt 98 Prozent unter dem Grenzwert der Abgasnorm Euro-6. Zudem fallen im Elektrobetrieb lokal keinerlei CO₂-,

⁶ Halbierung der Anzahl konventionell angetriebener Fahrzeuge im Stadtverkehr bis 2030, Abschaffung bis 2050

NO_x- und Rußpartikel-Emissionen an.

Das europäische Feldversuchs-Projekt zur Erprobung der Plug-in Hybridtechnik

2007 initiierte Toyota die Erprobung der Plug-in-Technik im Feldversuch mit einem Prototypen in Frankreich und Großbritannien. 2010 begann die zweite Phase des Projekts, in der eine erste Kleinserie auf Basis des Prius der dritten Generation mit einer Lithium-Ionen-Batterie in ganz Europa im Realverkehr erprobt wurde.

Im Rahmen eines weltweit angelegten Projekts verleihte Toyota dabei 200 Fahrzeuge an ausgewählte Partner und Kunden in 18 Ländern Europas. In Frankreich, Großbritannien und Deutschland sind seither insgesamt 150 Plug-in-Hybridfahrzeuge unterwegs. Die größte Gruppe befindet sich im französischen Straßburg, wo Toyota gemeinsam mit dem Energiekonzern EDF sowie der Gemeinde Straßburg 70 Fahrzeuge zur Erprobung einsetzt.

Im vergangenen Jahr wurden die teilnehmenden Fahrzeuge sowohl im Stadtverkehr als auch auf längeren Überlandfahrten intensiv genutzt. Bei einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von 13.180 Kilometern haben die Teilnehmer insgesamt fast 800.000 Kilometer mit den Plug-in Hybridfahrzeugen zurückgelegt.

Da im Pendelverkehr bei zwei Drittel aller Fahrten jeweils weniger als 20 Kilometer zurückgelegt werden, reicht die elektrische Reichweite des Plug-in bei einem Großteil der Nutzer für alltägliche Erfordernisse völlig aus. 35 Prozent der Teilnehmer fahren darüber hinaus mindestens ein Mal pro Woche eine längere Strecke von über 100 Kilometern, was im Gegensatz zu Elektrofahrzeugen mit einem Plug-in-Hybrid keinerlei Probleme aufwirft.

Die bei diesem Projekt im Realverkehr ermittelten Verbrauchsdaten zeigen, dass der Verbrauch des Plug-in-Hybridfahrzeugs den des verbrauchsgünstigsten Diesels seiner Klasse um 36 Prozent unterschreitet und den des sparsamsten Benziners sogar um 50 Prozent. Nutzer, die das Potenzial des Prius Plug-in voll ausreizen und vorhandene Lademöglichkeiten auch unterwegs nutzten, erreichten Durchschnittsverbräuche von unter 2,0 Litern auf 100 Kilometern.

Der Prius Plug-in Hybrid – Toyotas neues Hybrid-Flaggschiff

Das umfassende Feedback aus den weltweiten Erprobungsprojekten gestattete es Toyota, jedes Detail des Prius Plug-in Hybrid neu zu evaluieren, noch bevor die Serienfertigung anlief. Im Ergebnis profitiert die Großserienversion im Vergleich zu den in der Erprobung genutzten Modellen nicht nur von mehreren technischen Verbesserungen, sondern auch von einer nochmaligen Steigerung der Alltagstauglichkeit.

Neue Lithium-Ionen-Batterie

Der Prius Plug-in besitzt eine neue Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 4,4 kWh, deren Gewicht nur 80 Kilogramm beträgt – eine deutliche Weiterentwicklung im Vergleich zur Nickel-Metallhydrid-Batterie der neuesten Prius Generation, die bei einer Kapazität von 1,3 kWh 42 Kilogramm auf die Waage bringt.

Über einen hinter einer Klappe verborgenen Ladeanschluss über dem rechten hinteren Radhaus des Serienfahrzeugs lässt sich dieses Akku-Paket an einer normalen Haushalts-Steckdose mit 230 Volt in nur 90 Minuten voll aufladen, ein kosten- und ladeverlust-intensiver Schnellader ist nicht erforderlich.

Der Prius Plug-in bietet drei per Schalter wählbare Fahrmodi, nämlich HV, EV und EV-City⁷.

Im HV-Modus arbeitet der Prius Plug-in ähnlich wie ein normaler Prius. Er bietet das klassische Fahrerlebnis eines sparsamen Toyota Hybridfahrzeugs und schaltet den Benzinmotor je nach Bedarf automatisch zu. Die gespeicherte Netzladung wird zur späteren Verwendung bei rein elektrischer Fahrt in der Stadt aufgespart.

⁷ Nur europäische Modelle

Im EV-Modus steht die volle Batteriekapazität zur Verfügung und der Prius Plug-in Hybrid fährt ausschließlich mit nahezu geräuschlosem elektrischem Antrieb, der sich optimal zum Fahren im städtischen Umfeld eignet. Es fallen keinerlei CO₂- oder NO_x-Emissionen an. Die elektrische Reichweite liegt bei etwa 23 Kilometern, die Höchstgeschwindigkeit bei bis zu 85 km/h.

Der Benzinmotor wird vom Hybridsystem bei Bedarf selbständig gestartet, doch solange der Fahrer nur leichte bis mittlere Gasbefehle erteilt, bleibt der Benziner im EV-Modus abgeschaltet.

Im EV-City-Modus arbeitet der Prius Plug-in Hybrid grundsätzlich wie im EV-Modus. Der Benzinmotor wird jedoch beim Durchtreten des Gaspedals zugeschaltet, so dass sich der Anteil der rein elektrisch zurückgelegten Fahrstrecke erhöht.

In jedem dieser drei Fahr-Modi lässt sich der ECO-Modus separat zuschalten. Hierbei wird das Ansprechverhalten des Gaspedals gedämpft, was zusammen mit einer verbrauchsoptimierten Regelung der Klimaautomatik den Kraftstoffverbrauch senkt.

Exklusives Design, praktischer Innenraum, faszinierende Technologie

Der neue Prius Plug-in Hybrid ist anhand verschiedener dezenter Details des Karosseriedesigns bereits von außen als Toyotas neues Hybrid-Flaggschiff zu erkennen und vom herkömmlichen Prius zu unterscheiden.

Dazu zählen im Frontbereich ein eigenständiges Design von Kühlergrill und vorderem Stoßfänger. Am Heck unterscheidet sich der Plug-in Hybrid durch seine Rückleuchten im Klarglas-Design. Türgriffe, Kennzeichenhalter und die Abdeckung über dem Ladeanschluss tragen ein auf Hochglanz poliertes Silber-Finish, und an den vorderen Radhäusern sowie der Heckklappe verweisen exklusive Embleme mit dem Schriftzug „Plug-in Hybrid“ auf seine erweiterten Fähigkeiten.

Aufgrund des Feedbacks aus Feldversuchen verlegte Toyota den zunächst vorn links angebrachten Ladeanschluss beim endgültigen Serienmodell hinter eine dezente Klappe am hinteren rechten Radhaus. Zugleich wurde jeder Aspekt des Ladevorgangs selbst nochmals durchdacht.

Die Ladeschnittstelle (Charge Circuit Interface Device, CCID) fällt jetzt kompakter aus, und Toyota entwickelte ein 25 Prozent leichteres Ladekabel, das auch bei kaltem Wetter geschmeidig und flexibel bleibt. Den Deckel der Ladevorrichtung integrierten die Konstrukteure in die Abdeckung, so dass sich beide mit einem Handgriff öffnen und schließen lassen. Dank zusätzlicher Ladestandsleuchten und einer LED-Beleuchtung wirft der Anschluss auch in der Dunkelheit keine Probleme auf. Als zusätzliche Sicherheitsvorkehrung lässt sich der Prius Plug-in Hybrid bei angeschlossenem Ladekabel nicht starten.

Im Inneren zeichnet sich der Prius Plug-in Hybrid durch eine neue Farbkombination mit silberfarbenen Applikationen, eine geänderte Mittelkonsole und ein optimiertes Multi-Informationssystem aus.

Die Klimaanlage ist mit der serienmäßigen vorderen Sitzheizung vernetzt. Dadurch erreicht das System bei kühler Witterung schneller und effizienter eine komfortable Innenraumtemperatur, was zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt.

Dank der neu entwickelten, noch kompakteren Lithium-Ionen-Batterie liegt der Ladeboden des Gepäckraums auf gleicher Höhe wie beim herkömmlichen Prius, und das Gepäckraumvolumen beträgt 446 Liter. Im darunter liegenden, verdeckten Staufach mit weiteren 40,5 Litern Volumen wird das Ladekabel untergebracht.

Fortschrittliche und preisgünstige Multimedia-Systeme

In der modernen Informationsgesellschaft verzeichnen On-Board-Multimedia-Systeme eine ständig steigende Nachfrage. Die Kunden wünschen sich ein System, das an einer zentralen Stelle die

Bedienung einer möglichst breiten Palette an Fahrzeugfunktionen ermöglicht, wobei sie besonders hohen Wert auf eine Bedienung per Touchscreen legen. Zudem sind Anschlussmöglichkeiten für die verschiedensten externen Zusatzgeräte wie etwa Mobiltelefone und tragbare Musik-Player gefragt.

Der neue Prius Plug-in Hybrid bietet dem Kunden eine einzigartige Auswahl an Multimedia-Optionen, die vom erschwinglichsten Touchscreen-System auf dem Markt bis zur bislang fortschrittlichsten von Toyota entwickelten Navigationslösung reicht. Dazu kommt ein ebenfalls neu entwickeltes, Energie sparendes Premium-Audiosystem von JBL.

Toyota Touch™

Das serienmäßige Toyota Touch™ bildet ein neues Konzept für ein erschwingliches Multimedia-System mit Touchscreen-Interface und 6,1 Zoll großem Display. Sein in sieben europäischen Sprachen verfügbares Menü bietet dem Kunden auch ohne kostspieliges Navigationssystem eine breite Palette interaktiver Funktionen.

Das Audiosystem umfasst erstmals einen RDS-Doppeltuner mit zwei Antennen für jederzeit perfekten Radioempfang. Dazu kommen ein MP3-kompatibler CD-Spieler, eine Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung und das Streaming von Audiodaten sowie ein USB-Port, der den Anschluss tragbarer Musik-Player gestattet, wobei enthaltene iTunes Album-Cover auf dem Display eingeblendet werden. Darüber hinaus ist serienmäßig eine Rückfahrkamera integriert.

Toyota Touch & Go Plus™

Aufbauend auf dem Toyota Touch™ Multimedia-System bietet Toyota mit Touch&Go Plus für den neuen Prius Plug-in Hybrid das derzeit preiswerteste optionale In-Car-Navigationssystem auf dem Markt an. Neben einer Auswahl von 14 Sprachen umfasst Toyota Touch&Go Plus die wichtigsten GPS-Navigationsfunktionen einschließlich einer hoch entwickelten Stauvermeidung, einstellbarer Geschwindigkeitswarnungen sowie eine dreidimensionale Darstellung von Gebäuden und Orientierungspunkten.

Das System bietet die Wahl zwischen der kürzesten, der schnellsten und der ökonomischsten Route zum Ziel. Auf Basis von gespeicherten Reisedaten berechnet es die je nach Tageszeit optimale Route zum Ziel. Alle Kartenupdates sind drei Jahre lang kostenfrei.

In Verbindung mit einem kompatiblen Mobiltelefon bietet das System über die kabellose Bluetooth-Schnittstelle mit der Google Local Search Funktion Zugriff auf die wohl größte und aktuellste Datenbank der Welt. Über Google Maps lassen sich Ziele bereits von zu Hause oder vom Büro aus übertragen und Points of Interest zur Eingabe als Fahrziel herunterladen.

Touch & Go Plus™ ist ein Navigations- und Audiosystem mit deutlich erweitertem Funktionsumfang, zu dem unter anderem Stimmführung und eine Text-to-Speech-Funktion für Nachrichten zählen. Hier reicht ein kurzer Sprachbefehl, um ein Navigationsziel einzugeben, jemanden anzurufen oder einen bestimmten Titel auf einem angeschlossenen iPod auszuwählen.

Je nach Kompatibilität des verwendeten Bluetooth-Mobiltelefons zeigt das System zudem SMS-Nachrichten, E-Mails und Kalender-Funktionen auf dem Touchscreen-Display an.

Toyota entwickelte das Touch & Go™ System eigens mit dem Ziel, eine variable, erschwingliche und zukunftsorientierte Multimedia-Lösung bereitzustellen. Das System lässt sich per Software mit neuen Funktionen aktualisieren, sobald diese zur Verfügung stehen. Bereits zur Präsentation lassen sich mit Touch & Go™ Apps beispielsweise Benzinpreise, der Wetterbericht und freie Parkhäuser im Zielgebiet abfragen. Zukünftige Apps sind über ein Webportal zugänglich.

Toyota Touch Pro™

Mit dem neuen Prius Plug-in Hybrid stellt Toyota zugleich erstmals das modernste bislang angebotene Satelliten-Navigationssystem vor: Toyota Touch Pro™.

Herzstück des Premium-Multimedia-Systems ist ein 7,0-Zoll großes Touchscreen-Display mit hoher Auflösung, auf dem jederzeit die wichtigsten Klimatisierungs-, Audio- und Navigationsinformationen angezeigt werden. Mit einer Auswahl von 20 Menü- und Bediensprachen deckt dieses System ganz Europa ab.

Toyota Touch Pro™ bietet eine umfassende Palette modernster Features wie Stimmführung, automatischen Kartenzoom beim Abbiegen, dreidimensionale Darstellung von Städten und Orientierungspunkten, online-POI-Recherche sowie ein zusätzliches Head-Up-Navigationsdisplay für den Fahrer.

Zugleich weist das System eine SMS- und E-Mail-Funktion sowie eine Text-to-Speech-Funktion für Nachrichten auf. Auch eine Rückfahrkamera mit dynamischer Einparkführung, die dem Fahrer das Rangieren auf engstem Raum erleichtert, ist serienmäßig.

Ab Werk umfasst Toyota Touch Pro™ zudem einen digitalen DAB/DAB+/DMB-Tuner, der zum neuen TPEG-Verkehrsinformationsdienst kompatibel ist⁸. Dank seines digitalen Datenkanals bildet TPEG einen deutlichen Fortschritt gegenüber bisherigen analogen RDS-TMC-Systemen, da es wesentlich mehr Informationen übertragen kann.⁹

Mit seiner deutlich gesteigerten Präzision ermöglicht TPEG nicht nur ein verbessertes Navigationsrouting, sondern stellt zugleich auch grundlegende Informationen zu Verkehrsstörungen und Verkehrsfluss, freien Parkplätzen und Benzinpreisen bereit, in Zukunft ergänzt durch Informationen zu Höchstgeschwindigkeiten und einer Wettervorhersage.

JBL GreenEdge Premium Sound System

Ein weiteres erstmals im Prius Plug-in vorgestelltes Ausstattungs-merkmal bildet das neue JBL Premium Sound System mit GreenEdge. Diese Technologie trägt zur Energieersparnis bei, indem sie den Leistungsbedarf des Audiosystems im Vergleich zu herkömmlichen Anlagen um bis zu 80 Prozent senkt.

Herzstück des Systems ist ein JBL GreenEdge Verstärker, der 66 Prozent kleiner und leichter ausfällt als vergleichbare herkömmliche Geräte. Das System ist mit Tracking Power Technologie ausgestattet, die das Audio-Eingangssignal in Echtzeit misst und der Verstärkerschaltung zu jedem Zeitpunkt nur noch die exakt benötigte elektrische Leistung zuweist. Das reduziert die Abwärmeverluste erheblich und senkt so den Stromverbrauch um 50 Prozent.

Dazu kommen JBL GreenEdge Lautsprecher, die dank ihres hohen Wirkungsgrads bei gleicher Lautstärke mit 50 Prozent weniger Leistung auskommen als herkömmliche Chassis. Eigens zugeschnittene akustische Linsen sorgen für einen kraftvolleren Klang über einen noch breiteren Frequenzbereich.

⁸ Je nach Verfügbarkeit von DAB und TPEG

⁹ Nicht in allen Märkten verfügbar.

AUDIO	NAVIGATION	
TOYOTA TOUCH™	TOYOTA TOUCH & GO PLUS™	TOYOTA TOUCH PRO™
Zusätzliche Funktionen gegenüber Basis-Audiosystem:	Zusätzliche Funktionen gegenüber TOYOTA TOUCH™:	Zusätzliche Funktionen gegenüber TOYOTA TOUCH&GO PLUS™:
6,1" Farbmonitor mit Touchscreen-Funktion Bluetooth-Freisprecheinrichtung Rückfahrkamera USB-Schnittstelle mit iPod-Steuerung Anzeige des Album Covers vom iPod Fahrzeugeinstellungen* Pop-up-Menü für Klimasteuerung	11 Lautsprecher Verkehrsdatenbank mit Durchschnittsgeschwindigkeiten Erweiterte 3D-Darstellung E-Mail und Organizer Intelligente Musiktittelsuche Intelligente Spracherkennung Text-to-Speech (Vorlesen von SMS und E-Mail) 3 Jahre kostenlose Karten-Updates	7,0-Zoll Touchscreen-Display 20 Menü- und Bediensprachen Head-Up-Navigationsdisplay SMS- und E-Mail-Funktion Digitaler DAB/DAB+/DMB Tunerdigital radio
JBL Greenedge: optional	JBL Greenedge: optional	JBL Greenedge: serienmäßig

*Fahrzeugeinstellungen können je nach Modell und Ausstattung variieren

**Erfordert eine Bluetooth® oder PAN Schnittstelle sowie eine aktive Datenverbindung über einen Netzbetreiber mit freier Anbindung (Tethering)

***Profilübergreifender Bluetooth Nachrichten-Versand muss vom Mobiltelefon freigegeben sein

Smart Grid für die mobile Zukunft

Umweltverträgliche Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge der nächsten Generation spielen in Zukunft eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung hin zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft.

Der Strombedarf dieser Fahrzeuge wird einen erheblichen Anteil am gesamten Stromverbrauch eines normalen Haushalts ausmachen. Und wenn zahlreiche Fahrzeuge zu bestimmten Stoßzeiten zeitgleich geladen werden, steht zu befürchten, dass sich der Spitzenstrombedarf im gesamten Stromnetz erhöht. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, die Ladezeiten optimal aufeinander abzustimmen.

Aus diesem Grund arbeitet Toyota am Konzept des „Smart Grid“, ein Elektrizitätsnetz, bei dem Angebot und Nachfrage per Datenübertragung effizient geregelt werden, um eine stabile Stromversorgung bei minimalem Energieverbrauch sicherzustellen.

Das Smart Grid wird durch eine Vernetzung von Fahrzeugen, Wohnhäusern und Menschen dazu beitragen, dass die Verbraucher trotz verringerter CO₂-Emissionen nicht auf moderne Annehmlichkeiten verzichten müssen. Sein Herzstück ist das von Toyota Home entwickelte Smart House, das derzeit in Japan getestet wird.

Das Smart House ist mit dem Energie-Managementsystem HEMS (Home Energy Management System) ausgestattet, das die Energieerzeugung über Solarzellen, die Energiespeicherung in einer Hausbatterie sowie ihren effizienten Verbrauch einschließlich der Fahrzeug-Ladezeiten miteinander koordiniert. Ein Plug-in-Hybrid oder Elektrofahrzeug bildet einen integralen Bestandteil dieses Systems, und im Notfall lässt sich die Fahrzeugbatterie sogar als Stromquelle für den Haushalt nutzen.

Auch die Smartphones der Smart House Bewohner sind zur Unterstützung eines umweltgerechten Lebensstils in dieses System mit einbezogen: Sie überwachen den häuslichen Energieverbrauch und gestatten es, elektrische Haushaltsgeräte aus der Ferne zu bedienen. Darüber hinaus überwachen Smartphones den Ladezustand der Fahrzeugbatterie, koordinieren Batterieladezeiten und regeln die fernbedienbare Klimatisierungsanlage des Fahrzeugs, um dessen Effizienz weiter zu steigern.

Alle Smart Houses eines Distrikts sind mit einem Toyota Smart Centre verbunden, einer lokalen Informationszentrale, welche die Stromerzeugung durch den Energieversorger und die einzelnen Häuser

und den Stromverbrauch der angeschlossenen Wohnungen koordiniert. Das Smart Centre plant den Energieverbrauch und die Energiespeicherung und berät die Anwohner nötigenfalls, um den Leistungsbedarf zu nivellieren und sicher zu stellen, dass die Elektrizität in der gesamten Gemeinschaft effizient genutzt wird.

Zur Einführung des Smart Grid sind eine hochmoderne IT-Infrastruktur und weiträumige neue Datennetze erforderlich. Eine weitere Voraussetzung bildet die umfassende Kooperation mehrerer Industriezweige und Regierungsbehörden. Aus diesem Grund betreibt Toyota bereits heute Tests der nächsten Generation umweltfreundlicher Fahrzeuge und arbeitet an einer weltweiten Einführung des Smart Grid aktiv mit.

In Japan fördert eine Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Handel und Industrie (METI) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge in 18 bestimmten Modellpräfekturen wie Aichi, Osaka und Kyoto und insbesondere ihren Einsatz im öffentlichen Dienst. Vom METI unterstützte Projekte zur Förderung gesamtgesellschaftlicher Energieversorgungsprojekte der nächsten Generation in Toyota City und Kitakyushu City erforschen derzeit die kohlenstoffarme Gesellschaft aus der Verbraucherperspektive und erproben Fabrikmanagement-Systeme für Industriestädte.

Im Rokkasho Village in der Präfektur Aomori deckt ein weiteres Toyota Projekt den gesamten Energiebedarf von Wohnhäusern und Plug-in-Hybridfahrzeugen aus erneuerbaren Energiequellen wie Wind- und Sonnenenergie und unternimmt Tests, die dem Aufbau eines Toyota Smart Centre dienen.

In den USA ist in Boulder City, Colorado, das weltweit erste Demonstrationsprojekt angelaufen, bei dem ein Smart Grid stadtweit ausgebaut wird. Unter der Federführung der lokalen Energieversorger werden bei diesem Projekt die grundsätzliche Eignung von Plug-in-Hybridfahrzeugen, ihre Speicherleistung und die Möglichkeiten ihrer Einbindung in die Hausenergieversorgung untersucht.

In der chinesischen Stadt Tianjin evaluiert Toyota in einem gemeinsamen Projekt mit dem chinesischen Zentrum für Automobiltechnologie und Forschung (CATARC) die Eignung und Speicherleistung von Plug-in-Hybridfahrzeugen.

Als Bestandteil einer umfassenderen Studie zur Konvergenz von Solarenergie, Gebäuden und Verkehr sind in Frankreich zehn Toyota Plug-in-Hybridfahrzeuge in Projekte eingebunden, die sich schwerpunktmäßig mit dem Einsatz von Solarenergie als Ladestrom befassen. Diese Erprobung im französischen Institut für Solarenergie (INES) in Chambéry und der Agentur für Kernenergie und alternative Energiequellen (CEA) in Grenoble zielt darauf ab, den Anteil des Solarstroms zu maximieren und den Anteil fossiler Energieträger zur Versorgung der Kfz-Lade-Infrastruktur zu senken..

Prius+ - der Prius für Menschen, die mehr Prius wollen

- Erster Vollhybrid-Van in Europa mit sieben Sitzen
- Bester Luftwiderstandsbeiwert seiner Klasse von $c_w=0,28$
- Weitere Klassenbestwerte: Verbrauch 4,3 Liter auf 100 km, 99 g/km CO₂

Ebenfalls auf der IAA 2011 präsentiert Toyota erstmals die Serienversion des Prius+, eines siebensitzigen Vans auf der Basis des bekannten Toyota Vollhybriden. Der Prius+ kommt in der ersten Jahreshälfte 2012 europaweit in den Handel.

Als erstes in Europa angebotenes Automobil vereint der Prius+ sieben vollwertige Sitzplätze in einem modernen, variablen Sitzkonzept mit einem Vollhybridantrieb. Damit ist er perfekt auf die Bedürfnisse der wachsenden Zielgruppe umweltbewusster Familien zugeschnitten, die sich ein geräumigeres, aber vor allem emissions- und verbrauchsgünstiges Auto wünschen. Somit erschließt sich die faszinierende Hybridtechnik eine noch breitere Kundenbasis.

Sein eigenständiges Karosseriedesign weist den Prius+ auf den ersten Blick als Weiterentwicklung des Prius aus. Das schlanke, markante Design ist geprägt von einer zum Heck hin ansteigenden Dachlinie und einem integrierten Panorama-Sonnendach. In der Seitenansicht behält die Karosserie die klassische Silhouette des Prius bei und zeichnet sich mit einem c_w -Wert von nur 0,28 durch den geringsten Luftwiderstand seiner Klasse aus.

In die trapezförmige Front sind scharf umrissene Scheinwerfer und ein vergrößerter unterer Kühlergrill für eine optimierte Aerodynamik integriert. Senkrecht flach angeschnittene Ecken minimieren die Bildung von Turbulenzen. Das markante Heck ist geprägt von einer praxisgerechten Heckklappe sowie einem Dachspoiler für eine nochmals verbesserte Umströmung.

Wie bereits der Name verrät, bietet der Prius+ deutlich mehr Platz für Gepäck und Passagiere. Er fällt 155 Millimeter länger, 30 Millimeter breiter und 85 Millimeter höher aus als der Prius, und dank des um 80 Millimeter verlängerten Radstands bieten alle drei Sitzreihen vollwertige Sitzplätze.

Die dynamische Architektur des völlig neu gestalteten Innenraums zeichnet sich durch eine kraftvolle horizontale Linienführung der Armaturentafel aus, in die auch die Mittelkonsole, das zentral angeordnete Kombi-Instrument und sämtliche Anzeigen in fließenden Linien integriert sind. In Verbindung mit konkaven Türverkleidungen und einem klar strukturierten Bereich zwischen Konsole und Kombi-Instrument, der den Bereich des Fahrers mit dem des vorderen Beifahrers verbindet, erzeugt diese Linienführung den Eindruck außerordentlicher Geräumigkeit.

Ein großes Panorama-Sonnendach aus besonders leichtem, aber dennoch bruchsicherem Kunststoff verstärkt das luftige Ambiente im Innenraum. Dieser erstmals bei einem Modell von Toyota für ein Sonnendach eingesetzte Werkstoff sorgt für eine Gewichtsersparnis von 40 Prozent gegenüber Glas und zeichnet sich zudem durch eine bessere Wärmeisolation aus. Eine integrierte elektrische Jalousie ist mit der Zentralverriegelung vernetzt und schließt sich bei abgestelltem Fahrzeug selbsttätig, um eine Aufheizung des Innenraums zu verhindern.

Die am häufigsten benutzten Funktionen der Klimaautomatik sind in einem einzigen innovativen Bedienelement zusammengefasst – eine ebenso intuitive wie optisch attraktive Lösung.

Hinter der zweiten Sitzreihe mit drei unabhängig voneinander umklappbaren Einzelsitzen bietet eine dritte, im Verhältnis 50:50 geteilt umklappbare Sitzreihe zwei weiteren Mitfahrern Platz. Eine ungehinderte Sicht nach vorn für alle Insassen erreichten die Toyota-Ingenieure, indem sie die Sitzhöhe jeder Sitzreihe gegenüber der Reihe davor um 45 Millimeter anhoben. Dennoch ist in jeder Reihe eine ausreichende Kopf- und Beinfreiheit gewährleistet.

Selbst in der Sitzkonfiguration mit allen sieben Sitzplätzen bietet der Prius+ ein Gepäckraumvolumen von 200 Litern. Bei umgeklappter dritter Sitzreihe erhöht sich dieser Wert auf 505 Liter. Um das Be- und Entladen zu erleichtern, fällt die Öffnung der Heckklappe mit 1.105 Millimeter um 95 Millimeter breiter aus als beim Prius, während ein großes Ablagefach unter dem Gepäckraumboden für zusätzlichen Stauraum sorgt.

Möglich wurde die dritte Sitzreihe jedoch erst dank eines neuen Lithium-Ionen-Batteriepakets, das sich aufgrund seiner kompakten Abmessungen ideal zum Einbau unter der Mittelkonsole zwischen Fahrer und

Beifahrer eignet. So werden weder die Geräumigkeit im Innenraum noch das Gepäckraum-Volumen des siebensitzigen Vans beeinträchtigt.

Der Prius+ ist als erster Vollhybrid ohne Plug-in-Fähigkeit mit einem Lithium-Ionen-Batteriepaket ausgestattet.

Mit dem Prius+ präsentiert Toyota zugleich die neueste Generation seines Hybridantriebs aus einem 1,8 Liter großen Atkinson-Benzinmotor mit 73 kW und einem kraftvollen Elektromotor mit 60 kW. Die Gesamt-Systemleistung liegt bei 136 PS. Damit beschleunigt der Prius+ in 11,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.

Zur Umweltverträglichkeit des Prius+ tragen nicht zuletzt seine herausragende Aerodynamik und sein geringes Gewicht bei. Erst diese Faktoren ermöglichen einen durchschnittlichen Benzinverbrauch von nur 4,3 Litern auf 100 Kilometern und CO₂-Emissionen von nur 99 g/km – beides Bestwerte in dieser Fahrzeugklasse.

Wie der normale fünfsitzige Prius bietet der Prius+ drei auf Knopfdruck anwählbare Fahr-Modi: Im EV-Modus fährt der umweltverträglichste Van bis zu zwei Kilometer weit fast geräuschlos und ausschließlich elektrisch angetrieben, wobei er weder Kraftstoff verbraucht noch Abgase ausstößt. Der ECO-Modus unterstützt eine besonders verbrauchsarme Fahrweise durch eine gedämpfte Charakteristik des elektronischen Gaspedals und eine verringerte Leistungsaufnahme der Klimatisierungsanlage. Im POWER-Modus dagegen stehen dynamische Fahrleistungen im Vordergrund.

Ein Head-Up-Display und das Toyota Smart-Key System sind serienmäßig, weitere Ausstattungsmerkmale wie LED-Scheinwerfer, die adaptive, radargestützte Geschwindigkeitsregelanlage ACC und ein Pre-Crash Safety System sind je nach Ausstattungsvariante verfügbar. Wie beim Prius umfasst bereits die Serienausstattung eine breite Palette modernster Komfort- und Sicherheitsmerkmale.

Wie die übrigen Modelle der Prius Baureihe profitiert auch der Prius+ von einer einzigartigen Auswahl an Touchscreen-gesteuerter Multimedia-Ausstattung. Das Multimedia-System Toyota Touch™ ist serienmäßig an Bord. Optional stehen die Navigationssysteme Toyota Touch & Go Plus™ und Toyota Touch Pro sowie das JBL Matrix Premium Sound System mit GreenEdge Technologie zur Wahl (siehe Kapitel 2).

Der Prius+ kommt europaweit in der ersten Jahreshälfte 2012 in den Handel. Toyota rechnet mit einem jährlichen Absatz von 18.000 Einheiten in Europa.

Der Neue Prius – Modellpflege für das Original

- Weltweit über 2,3 Millionen Einheiten – In nur zwei Jahren über eine Million Prius der dritten Generation verkauft
- Karosserie-Design und Innenraum überarbeitet
- Innovativer Prius bleibt die Speerspitze für Toyotas Hybrid-Strategie in Europa

Auch der neue Prius debütiert auf der IAA 2011. Ein weiterentwickeltes Innen- und Karosseriedesign sowie eine neue Palette erschwinglicher und moderner Multimedia-Ausstattung machen den zukunftssicheren Hybrid-Klassiker noch attraktiver.

1997 präsentierte Toyota mit dem Prius in Japan das erste in Großserie produzierte Vollhybridfahrzeug der Welt. Im Jahr 2000 kam der Prius auch nach Europa. Während andere Unternehmen erst heute erste Hybrid-Varianten existierender Modelle präsentieren, ist der von vornherein als Hybrid konstruierte Prius bereits in der dritten Generation im Handel.

Der in aller Welt insgesamt mehr als 2,3 Millionen Mal verkaufte Prius hat sich als ausgesprochen zuverlässiges, langlebiges Fahrzeug mit äußerst geringen Unterhaltskosten erwiesen.

Der Prius wurde bereits in Europa, in Japan und in den USA zum Car of the Year gewählt und mit zahlreichen weiteren Auszeichnungen bedacht. Sein weltweit anerkannter Hybridantrieb zählt zu den erfolgreichsten Antrieben in der Geschichte des International Engine of the Year-Awards, wo er bislang elf Titel errang.

Der Prius war seiner Zeit stets voraus, denn mit ihm ging Toyota nicht nur die CO₂-Emissionen an, sondern auch die Luftverschmutzung. Bereits im normalen Betrieb erzeugt er deutlich geringere NO_x-Emissionen als jeder vergleichbare Diesel und Benzin. Im rein elektrischen EV-Modus entstehen überhaupt keine CO₂-, NO_x- und Rußpartikel-Emissionen.

Internen Studien mit dem Prius der dritten Generation zufolge legt das Auto eine typische Fahrt in der Stadt, wo die Durchschnittsgeschwindigkeit weniger als 30 km/h beträgt, zu mehr als 25 Prozent bei abgeschaltetem Benzinmotor zurück, was zu einem deutlich gesenkten durchschnittlichen Benzinverbrauch und wesentlich verringerten Emissionen führt.

Im Laufe der letzten zehn Jahre senkte Toyota den Kraftstoffverbrauch des Prius Vollhybridantriebs nochmals um 23 Prozent und die CO₂-Emissionen sogar um fast 26 Prozent, während zugleich die System-Gesamtleistung um 30 Prozent stieg. Der neueste Prius verbraucht durchschnittlich nur noch 3,9 Liter Benzin auf 100 Kilometer im neuen europäischen Fahrzyklus und setzt dabei nur 89 g/km CO₂ frei.

Auch die Wahrnehmung der Hybridtechnik durch die Kunden änderte sich in den vergangenen zehn Jahren deutlich. Während die Kunden der ersten Generation das einzigartige Konzept und die innovative Technik überzeugte, entschieden sich die Käufer der zweiten Modellgeneration ganz bewusst für ein technologisches Nischenmodell.

Die dritte Generation des Prius jedoch überzeugt vor allem im alltäglichen Gebrauch und kann in Sachen Fahrleistungen und Fahrdynamik mühelos mit seinen Wettbewerbern aus dem D-Segment mithalten.

Zum Modelljahr 2012 erhält der Prius eine geänderte Frontpartie mit einem dynamischeren Design. Der neue vordere Stoßfänger betont den wie bei anderen aktuellen Toyota Modellen vergrößerten unteren Kühlergrill. Neu gestaltete Klarglas-Scheinwerfer zeichnen sich zudem durch eine veränderte LED-Konfiguration aus, und die Designer integrierten Tagfahrleuchten in den vorderen Stoßfänger.

Die Außenspiegel sind jetzt elektrisch heranklappbar. Darüber hinaus erhielt der Prius neue Rückleuchten und in der Basisversion neu gestaltete 15-Zoll-Räder.

Im Innenraum erzielten die Designer eine attraktivere Anmutung durch die von Dunkelgrau auf Schwarz geänderte Farbkombination der Innenausstattung sowie neue, silberfarbene Applikationen und neu gestaltete Sitzbezüge.

Auch das Design der Mittelkonsole wurde überarbeitet, und der Startknopf ist jetzt in Hybrid-Blau gehalten. Als Multi-Informationdisplay dient im neuen Prius eine Fluoreszenzanzeige, die mit 16 Kontraststufen eine noch bessere Ablesbarkeit gewährleistet. Zur Unterstützung des Fahrers erweiterte Toyota das Cockpit mit einer Kontrollleuchte für den rein elektrischen EV-Modus.

Der Prius bleibt die Speerspitze der technischen Innovation. Mit jeder neuen Prius Generation führte Toyota in seiner Klasse neue Hightech-Merkmale ein, die ihrer Zeit voraus waren.

Zu der Vielzahl faszinierender neuer Technologien, die Toyota mit der dritten Prius Generation erstmals einführte, zählen beispielsweise ein Head-up-Display, das Touch Tracer Bedienelement und ein Pre-Crash Safety System. Zugleich konnte er als weltweit erstes Auto ein mit Solarenergie betriebenes Lüftungssystem in Verbindung mit einer fernbedienbaren Klimatisierungsfunktion vorweisen. Die mit Solarenergie betriebene Lüftung reduziert beim Parken die Fahrzeug-Innentemperatur bereits vor Antritt der nächsten Fahrt. Die Klimaautomatik, die ebenfalls unabhängig vom Verbrennungsmotor funktioniert, lässt sich über den Zündschlüssel fernbedienen. So kann der Fahrer aus der Distanz eine bis zu dreiminütige Kühlung des Fahrgastraums auslösen und seine Fahrt bereits in einem auch an heißen Sonnentagen angenehm vortemperierten Fahrzeug antreten.

Zum Modelljahr 2012 profitiert der Prius von einer einzigartigen Palette moderner und erschwinglicher Multimedia-Ausstattung, die Toyota für jedes Mitglied der neuen Prius Baureihe einführt: Toyota Touch™, Toyota Touch & GO™ Plus, das neue Toyota Touch Pro sowie das neue JBL Matrix Premium Sound System mit GreenEdge Energiespar-Technologie (siehe Kapitel 2).

Der Prius bleibt das Spitzenmodell der Toyota Hybrid-Strategie in Europa. Während neue Toyota Hybridmodelle die Vorteile des Vollhybridantriebs einer immer breiteren Kundenbasis erschließen, wird der Prius seine Technologieführerschaft auch in der Zukunft verteidigen.

Hilux 2012 – Neues Design und mehr Leistung

- Seit 1967 mehr als 13 Millionen Einheiten verkauft
- Mit 549.000 verkauften Einheiten im Jahr 2010 Steigerung des weltweiten Absatzes um 25 Prozent
- Hilux mit 21.866 verkauften Einheiten in Europa im dritten Jahr in Folge Marktführer im Segment – Marktanteil von fast 25 Prozent
- Dank legendärer Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit meistert der Hilux die unwirtlichsten Landstriche der Welt
- Der neue, überarbeitete Hilux ist in 36 europäischen Ländern erhältlich, weltweit wird er in über 135 Ländern angeboten

Seit nunmehr fast 45 Jahren nimmt der Toyota Hilux eine dominierende Rolle im weltweiten Markt der Pick-ups ein. Er wurde 1967 erstmals in Japan und ein Jahr später in Europa präsentiert.

Bis heute konnte Toyota mehr als 13 Millionen Einheiten des beliebtesten Pick-ups der Welt verkaufen. Im vergangenen Jahr stieg der Absatz im Vergleich zu 2009 um 25 Prozent auf 549.000 verkaufte Fahrzeuge. In Europa konnte Toyota im Jahr 2010 21.866 Hilux absetzen. Das entsprach einem Marktanteil von rund 25 Prozent, so dass sich der Toyota Pick-up im dritten Jahr in Folge als Marktführer im Segment etablierte.

Dank seiner Qualität, Haltbarkeit und überragenden Zuverlässigkeit, für die der Hilux seit jeher berühmt ist, stellt er immer neue Rekorde auf und bewährt sich selbst in den unwirtlichsten Landstrichen. Im vergangenen Jahr trotzten zwei vom Spezialisten Artic Trucks vorbereitete Hilux Pick-ups den Widrigkeiten isländischer Vulkane und der bitteren Kälte antarktischer Eiswüsten.

Am 25. März, nur wenige Tage nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull, kämpften sich zwei mit gigantischen 38-Zoll Niederdruckreifen ausgestattete Hilux Pick-ups durch den für seine Unwirtlichkeit und klimatischen Extreme berühmt-berüchtigten Landstrich, um Wissenschaftler und ihre Messinstrumente zum Ort der Naturkatastrophe zu transportieren. Wenig später erfolgte der Hauptausbruch des Vulkans, in dessen Folge eine rund zehn Kilometer hohe Aschewolke den Flugverkehr in Europa lahmlegte.

Zwischen dem 10. November und 5. Dezember transportierten vier mit serienmäßigen 3.0 D-4D Dieselmotoren ausgestattete Hilux ein Expeditionsteam des Indian National Centre for Antarctic and Ocean Research (NCAOR) auf einer 4.600 Kilometer langen Rundreise durch lebensfeindliche Gebiete zum Südpol und wieder zurück. Bei Temperaturen von -56° Celsius und Höhen von mehr als 3.400 Metern über dem Meeresspiegel überzeugten die Hilux Pick-ups durch niedrigere Kraftstoffverbräuche und höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten als alle vergleichbaren Antarktis-Fahrzeuge.

Im Modelljahr 2012 präsentiert Toyota den Hilux mit eleganterem Karosseriedesign, hochwertigerem Innenraum und einer aufgewerteten Serienausstattung. Er ist nun als Single Cab, Extra Cab und Double Cab und in drei Ausstattungsvarianten erhältlich.

Er wird in 36 europäischen Ländern und in über 135 Ländern weltweit verkauft. Für das Jahr 2011 kalkuliert Toyota mit einem europaweiten Absatz von rund 26.000 Einheiten – und der Toyota Hilux schickt sich an, seine Erfolgsgeschichte fortzuschreiben.

Verbesserte Innenraumqualität und eleganteres Karosseriedesign

- Neu gestalteter Innenraum bietet noch mehr Komfort
- Optimierte haptische Qualität im Fahrgastraum
- Reichhaltige Serienausstattung und fortschrittliche High-Tech-Features
- Eleganteres Karosseriedesign bei unverändert hoher Zuverlässigkeit

Im Modelljahr 2012 präsentiert Toyota den Hilux mit zahlreichen Überarbeitungen im Innenraum und beim Karosseriedesign. Im Innenraum zählen dazu eine optimierte haptische Qualität und gesteigerter Komfort für die Insassen.

Ein neues Design der Instrumententafel verstärkt den Eindruck von Breite und Geräumigkeit. Sie ist klar in zwei Bereiche gegliedert: Im oberen Bereich befindet sich unter anderem das Multimedia-System Toyota Touch™ mit 6,1 Zoll großem Touchscreen-Farbdisplay. In den unteren Bereich sind unter anderem die Bedienelemente für Klimaanlage und Klimaautomatik integriert.

Das neu gestaltete Kombiinstrument überzeugt durch nochmals bessere Ablesbarkeit, und die Varianten Life und Executive sind nun mit Anzeigeinstrumenten in Optitron-Technologie ausgestattet. Am überarbeiteten Lenkrad finden sich je nach Ausstattungsstufe unterschiedliche Bedienelemente.

Gleichmäßig dunkel gehaltene Materialien mit einheitlicher Farbgebung tragen zur gesteigerten wahrnehmbaren Qualität im Innenraum bei. Silberfarbene Applikationen am Display des Audiosystems, am Lenkrad und am Schaltknauf verstärken diesen Eindruck.

Das neue Karosseriedesign verleiht dem Hilux ein unverwechselbares Erscheinungsbild, das nach wie vor sein legendäres Durchhaltevermögen selbst unter härtesten Einsatzbedingungen untermauert.

Bis zur A-Säule hin ist die Fahrzeugfront komplett neu gestaltet. Ihr Styling vereint die für ein Arbeitstier typische Erscheinung von Dauerhaltbarkeit mit ansprechenden Formen, die man eher an einem SUV vermuten würde und die den Geschmack der wachsenden Anzahl von Kunden treffen, die ihren Pick-up vor allem in der Freizeit nutzen.

Die neu gestaltete Motorhaube mündet in die elegante Trapezform des Kühlergrills, der von besonders prägnanten Scheinwerfergehäusen eingefasst wird. Um die Sichtbarkeit der Blinker zu optimieren, reichen sie seitlich über die Karosserie hinaus. Der neue Frontstoßfänger wird von einem großen, beidseitig von Nebelscheinwerfern flankierten Lufteinlass dominiert.

In der Seitenansicht des neuen Hilux fällt die markante Charakterlinie vom neu gestylten vorderen zum hinteren Kotflügel auf, die das dynamische Erscheinungsbild des Hilux unterstreicht. Optisch gewinnt der neue Hilux im Profil auch durch neue robuste 15-Zoll bzw. sportliche 17-Zoll-Leichtmetallräder sowie durch neue Außenspiegel mit integrierten Blinkleuchten bei den Ausstattungs-Varianten Life und Executive.

Am Heck greifen neue Heckleuchteinheiten und eine neu gestaltete dritte Bremsleuchte mit ihrer verbesserten Sichtbarkeit das charakteristische Design der Frontscheinwerfer auf.

Im Modelljahr 2012 bietet Toyota den Hilux in acht verschiedenen Lackierungen an, darunter die neuen Farben Titaniumblau und Silky Gold.

Neue Ausstattungsstrategie, erweiterte Serienausstattung

- Drei Ausstattungsvarianten, vom Arbeitstier bis hin zum Freizeitfahrzeug
- Ausstattungsvarianten Life und Executive serienmäßig mit Rückfahrkamera für mehr Sicherheit und exaktes Rangieren
- Multimedia-Audiosystem Toyota Touch™ und Touch&Go™ Satelliten-Navigation erhältlich

Zur Differenzierung zwischen „Arbeitstier“, „Fahrzeug für alle Fälle“ und „Freizeitfahrzeug“ bietet Toyota den Hilux auch 2012 in drei Versionen an: in der Basisausstattung Hilux, als Life und als Executive.

Zur Wahl stehen drei Karosserievarianten, zwei Motoren, ein manuelles Fünfganggetriebe, ein Automatikgetriebe sowie Heck- oder Allradantrieb. Damit bietet der beliebteste Pick-up Europas für eine Vielzahl an Einsatzzwecken immer die richtige Version.

Basisausstattung Hilux

Der Hilux in der Basisausstattung ist vor allem ein Arbeitstier. Er ist in allen drei Karosserieformen mit 2,5-Liter D-4D Dieselmotor und Fünfgang-Schaltgetriebe kombiniert, wobei die Single Cab- Variante sowohl mit Heck- als auch mit Allradantrieb lieferbar ist.

Der Hilux bietet bereits in der Basisausstattung elektrische Fensterheber, eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung und elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel.

Life

Die Ausstattungsvariante Life richtet sich an Kunden, die sich ein Freizeitfahrzeug wünschen, das sie auch für den Arbeitseinsatz nutzen können. Der Hilux Life, der in den Karosserieformen Extra Cab und Double Cab verfügbar ist, wird von einem 2,5-Liter D-4D Dieselmotor mit manueller Schaltbox grundsätzlich über alle 4 Räder angetrieben. Der wahlweise an ein Schalt- oder an ein Automatikgetriebe gekoppelte 3,0-Liter D-4D Diesel bleibt dabei der Double Cab-Variante vorbehalten.

Zur Serienausstattung gehören 15-Zoll Leichtmetallräder im neuen Design sowie das Multimedia-System Toyota Touch™ mit 6,1 Zoll großem Touchscreen-Farbdisplay und Rückfahrkamera. Das System umfasst einen RDS-Tuner, einen MP3-kompatiblen CD-Spieler, eine Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung und das Streaming von Audiodaten sowie die Möglichkeit, in iTunes enthaltene Album-Cover auf dem Display einzublenden.

Mit der Erweiterung Touch&Go™ verfügt der neue Hilux zudem über eines der preiswertesten In-Car Navigationssysteme auf dem Markt.

In Verbindung mit einem bluetoothfähigen Mobiltelefon bietet das System über die Google Local Search Funktion Zugriff auf die größte und aktuellste Datenbank der Welt. Über Google Maps lassen sich Ziele und Points of Interest direkt als Fahrziel herunterladen.

Eine Rückfahrkamera komplettiert die Serienausstattung: Bei Einlegen des Rückwärtsgangs wird ihr Bild auf dem Farbdisplay wiedergegeben, um dem Fahrer das Rangieren auf engstem Raum zu erleichtern.

Executive

Die Top-Ausstattung Executive richtet sich an Kunden, die das Fahrzeug vor allem für Freizeitaktivitäten nutzen möchten. Diese Ausstattungsvariante ist ausschließlich als Double Cab erhältlich. Als Antrieb kommt immer der 3,0-Liter D-4D mit Allradantrieb zum Einsatz, wahlweise mit einem Schalt- oder einem Automatikgetriebe. Neu zur Serienausstattung zählen die Abblendlichtautomatik und die neu gestylten, sportlichen 17-Zoll Leichtmetallräder.

Modifizierte Hecktriebler mit 2,5-Liter D-4D Motor, alle Motoren Euro-5 konform

- Leistungssteigerung um 24 PS und verbesserte Kraftstoffeffizienz bei 2,5-Liter D-4D Modellen mit Heckantrieb
- Robuster ausgelegtes Chassis der Allrad-Modelle erhöht die Anhängelast bei 2,5-Liter D-4D Modellen mit Heckantrieb auf 2,5 Tonnen
- Beide Dieselmotoren erfüllen die Euro-5 Abgasnorm

Durch Einsatz eines Turboladers mit variabler Schaufelgeometrie hat Toyota für das Modelljahr 2012 die Leistung des Hilux mit 2,5-Liter D-4D Dieselmotor und Heckantrieb um 24 PS gesteigert. Der überarbeitete 2.494 cm³ große DOHC Vierzylinder Common-Rail Turbodiesel mit 16 Ventilen leistet nun wie die Allrad getriebenen 2,5-Liter Varianten 144 PS bei 3.600 U/min und entwickelt ein Drehmoment von 343 Nm bei 2.000 U/min.

Die Leistungssteigerung ist zurückzuführen auf den Einsatz eines Turboladers mit elektrisch verstellbaren Leitschaufeln und durch die Verwendung neuer Einspritzventile, die eine noch präzisere Kraftstoffeinspritzung garantieren und die Gasannahme verbessern.

Darüber hinaus ist der 2,5-Liter D-4D Turbodiesel mit einem Ladeluftkühler ausgestattet, der die Leistung erhöht und die Emissionen senkt. Eine variable Einlass-Steuerung regelt die Verwirbelung der Ansaugluft, optimiert damit die Gemischbildung bei niedrigen Drehzahlen und erhöht das Drehmoment. Eine gekühlte Abgasrückführung schließlich trägt ebenfalls zur Minimierung der Emissionen bei.

Im Ergebnis leistet der leise und zuverlässige 2,5-Liter D-4D Turbodiesel 24 PS mehr als bisher, und der Hilux mit Heckantrieb beschleunigt in 14,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 170 km/h.

Trotz der beachtlichen Leistungssteigerung konnten der Durchschnittsverbrauch um einen Liter auf 7,3 Liter pro 100 Kilometer gesenkt und die CO₂-Emissionen um 26 auf nur noch 193 g/km reduziert werden.

Zudem verfügen nun alle Hilux Versionen mit Heckantrieb über das noch robuster ausgelegte Chassis der Allrad-Varianten. Dadurch konnte die Bodenfreiheit optimiert und die Anhängelast auf 2,5 Tonnen erhöht werden.

Der 2.982 cm³ große 3,0-Liter D-4D DOHC Vierzylinder Common-Rail Turbodiesel mit 16 Ventilen leistet 171 PS bei 3.600 U/min und entwickelt zwischen 1.400 und 3.400 U/min ein maximales Drehmoment von 343 Nm. In Verbindung mit der optional erhältlichen 5-Stufen-Automatik erhöht sich das Drehmoment sogar auf 360 Nm zwischen 1.400 und 3.200 U/min.

Der nur mit Allradantrieb erhältliche Hilux mit 3,0-Liter D-4D Motor und Fünfganggetriebe beschleunigt in 12,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Sein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch wurde auf 7,6 Liter pro 100 Kilometer gesenkt, seine CO₂-Emissionen liegen bei 199 g/km.

In Verbindung mit der 5-Stufen-Automatik reduziert sich die Zeit bis zum Erreichen der 100 km/h Marke auf 12 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit des Hilux erhöht sich auf 175 km/h. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt ebenfalls 7,6 Liter auf 100 Kilometer bei einer CO₂-Emission von 199 g/km.

Dank des besonders gleichmäßigen Laufs lässt sich bei beiden Motoren das Rollen bei Leerlaufdrehzahl im

ersten Gang als kontrollierte und sehr sanfte Schrittgeschwindigkeit erleben. Deshalb und dank seines hohen Drehmoments kann der neue Hilux steile Abfahrten und Anstiege in schwierigem Gelände höchst komfortabel, kontrollierbar und sicher bei Leerlaufdrehzahl bewältigen.

Beide Triebwerke liefern über ein breites Drehzahlband ein hohes Drehmoment. Beim 2,5-Liter D-4D Dieselmotor liegt es bei 343 Nm zwischen 1.600 und 2.800 U/min. Der 3,0-Liter D-4D Diesel mit Fünfganggetriebe liefert diesen Wert sogar im Drehzahlbereich zwischen 1.400 und 3.400 U/min, so dass der Hilux in jedem Gelände und bei jeder Geschwindigkeit über ausreichende Kraftreserven verfügt.

Die mit einem Partikelfilter ausgestatteten Dieseltriebwerke erfüllen die Euro-5 Abgasnorm. Das System sammelt und regeneriert Rußpartikel im Abgas, ein Oxidationskatalysator wandelt wirkungsvoll Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe um.

Der neue Yaris

Toyota stärkt seine Marktposition in Europa

- Der Yaris trägt entscheidend zu Toyotas steigendem Absatz in Europa bei
- Der neue Yaris bietet neben den bekannten Stärken ein dynamischeres Design, noch mehr wahrnehmbare Qualität und ein in seiner Klasse einzigartiges Multimedia-System
- Verbrauchsarme Motoren, innovative Getriebe und ein Plus an Agilität
- Optimierte Verarbeitungsqualität von Toyota Motor Manufacturing France

Mit der Präsentation der dritten Yaris Generation schreibt Toyota die Erfolgsgeschichte des beliebten europäischen Kleinwagens um ein weiteres Kapitel fort. In den letzten zehn Jahren trug er erheblich zum steigenden Absatz von Toyota in Europa bei, wertete das Markenimage auf und entwickelte sich zum zentralen Stützfeiler der Toyota Fertigungsbetriebe in Europa.

Der neue Yaris tritt im B-Segment an, das mit einem Anteil von 26 Prozent am Gesamtvolumen und gut vier Millionen Fahrzeugen pro Jahr nach wie vor das wichtigste Segment des europäischen Pkw-Markts bildet. Der Anteil an Benzinern in dieser Klasse liegt bei über zwei Dritteln.

Im Laufe der letzten Jahre beschleunigte sich auch im B-Segment die Aufspaltung des Marktes in eine größere Vielfalt an Sub-Typen wie etwa kompakte SUV und Kompakt-Vans. Dennoch bleibt das klassische Schrägheck-Modell mit 50 Prozent des Absatzes die wichtigste und meistverkaufte Karosserievariante.

Stetig steigende Benzinpreise und eine CO₂-basierte Kfz-Besteuerung veranlassen viele Besitzer größerer Modelle dazu, auf kompaktere Autos umzusteigen. Deshalb geht Toyota davon aus, dass der Absatz in dieser Fahrzeugklasse auch in Zukunft stabil bleiben wird.

Bereits der Yaris der zweiten Modellgeneration erntete viel Lob für seine Raumökonomie, seine Langlebigkeit, seine Variabilität und seine sparsamen Motoren. Mit bis zu 270.000 verkauften Einheiten pro Jahr spielt er eine zentrale Rolle für Toyota in Europa. Der neue Yaris baut auf diesen Stärken auf. Er bietet zugleich ein dynamischeres und markanteres Design, ein Plus an wahrnehmbarer Qualität und eine wegweisende Multimedia-Ausstattung.

Effiziente Motoren und innovative Getriebe kombiniert mit einem überarbeiteten Fahrwerk und einer optimierten elektrischen Servolenkung stellen eine ideale Balance zwischen Komfort und Agilität her, die vor allem im Stadtverkehr zum Tragen kommt.

Sein gehobener Qualitätsanspruch bleibt eines der wichtigsten Merkmale des Toyota Yaris – die vorherige Modellgeneration stellte dies kürzlich im TÜV* Autoreport unter Beweis. Durch eine intensive Zusammenarbeit mit den Zuliefer-Betrieben stellt Toyota sicher, dass jedes einzelne Bauteil zur herausragenden Qualität des neuen Yaris beiträgt.

Der neue Yaris kombiniert auf clevere Art und Weise unterschiedlichste Eigenschaften. Er erfüllt einerseits die Wünsche moderner, für neue Technologien aufgeschlossene Kunden. Andererseits richtet er sich auch an konventionellere Käufer, die gesteigerten Wert auf Qualität, Alltagstauglichkeit und ein herausragendes Preis-Leistungs-Verhältnis legen.

* Der jährliche TÜV-Report wird von der deutschen Automobilzeitschrift Auto Bild veröffentlicht. Er bietet eine umfassende Langzeitübersicht über Qualität und Haltbarkeit von Fahrzeugen und dient damit den Käufern von Neu- und Gebrauchtwagen als wichtiger Leitfaden.

Clever wie eh – dynamischer denn je

- Nach wie vor einer der Kompaktesten seiner Klasse
- Mit nur 10,0 Metern Wendekreis enorm wendig
- Intelligentes Innenraumkonzept
- Dynamischeres und eleganteres Karosseriedesign
- Exzellente Aerodynamik mit einem c_W -Wert von nur 0,287

Seit der Vorstellung der ersten Modellgeneration im Jahr 1999 lautet das Motto des Toyota Yaris „Außen kompakt, innen geräumig“. Auf Grund seines intelligenten Innenraumkonzeptes prägten Fans schon bald den Spitznamen „Piccolo Genio“ (das kleine Genie). Und trotz einer immer größeren Modellvielfalt im Segment konnte sich der Yaris über Jahre seinen Vorbildcharakter erhalten.

Auch die dritte Yaris Generation setzt die Tradition einer besonders cleveren Raumausnutzung fort. Sie präsentiert sich nun im markanten und dynamischen Design eines modernen Kompaktwagens.

Packaging – minimales Wachstum der Karosserie

Die durchschnittliche Fahrzeuglänge im B-Segment liegt bei vier Metern. Der neue Yaris fällt 100 Millimeter länger aus als sein Vorgänger, zählt mit 3.885 Millimetern Gesamtlänge aber nach wie vor zu den kompaktesten und handlichsten Modellen. Dies unterstreicht sein Wendekreis von 10,0 Metern* – ein Bestwert in dieser Klasse.

Mit 1.695 Millimetern ist das neue Modell ebenso breit wie die vorherige Modellgeneration. Die Höhe konnte um 20 auf 1.510 Millimeter reduziert werden, was dem neuen Yaris einen tieferen Schwerpunkt und einen sportlicheren Auftritt verleiht. Innerhalb dieser Proportionen wuchs der Radstand um 50 Millimeter. Kurze Überhänge und dezent ausgestellte Radhäuser vermitteln einen Eindruck von Stabilität, Agilität und Dynamik.

Styling – das neue Gesicht der nächsten Toyota Generation

Das zentrale Design-Merkmal bilden die neue, V-förmig gestaltete Kühlermaske und der stark vergrößerte untere Lufteinlass.

Der obere, über die gesamte Breite zwischen den Scheinwerfern gezogene Lufteinlass betont mit seiner V-Form das Toyota Emblem. Er wird flankiert von neuen Scheinwerfern, die das markante, jetzt stärker horizontal ausgerichtete Design der neuen Frontpartie unterstreichen.

Der große untere Lufteinlass in der kraftvoll nach vorn gezogenen mittleren Partie des Stoßfängers lenkt den Blick des Betrachters auf den unteren Bereich des Fahrzeugs. Er verstärkt den Eindruck eines niedrigen Schwerpunkts und lässt den neuen Yaris flacher erscheinen.

Die Seitenansicht nimmt die ansteigende Gürtellinie der vorherigen Modellgeneration auf. Beim neuen Modell verläuft diese jedoch steiler, um eine noch dynamischere Anmutung zu erzielen.

Die Basis der A-Säulen zogen die Toyota Designer weiter nach vorn, was das stilprägende „Cab-Forward“-Design des Yaris betont. Die daraus resultierende flacher angestellte Windschutzscheibe trägt dazu bei, den c_W -Wert auf den Klassen-Bestwert von nur 0,287 zu senken. Die Rundumsicht optimierten die Designer durch das vergrößerte vordere Teilfenster und die nun einteiligen hinteren Seitenscheiben. Die bei den dreitürigen Modellen weiter nach vorn geneigten C-Säulen betonen die dynamische Erscheinung des Yaris noch stärker.

Eine fließende Charakterlinie über dem Schweller sowie die angeschnittenen Radhäuser visualisieren

ebenfalls den tiefen Schwerpunkt und betonen seine elegante Silhouette samt langem Radstand. Im Verbund mit zahlreichen aerodynamischen Komponenten am Unterboden optimieren diese Design-Elemente den Luftwiderstand und senken so den Verbrauch.

Je nach Ausstattungsvariante rollt der neue Yaris auf 14- bzw. 15-Zoll Stahlrädern oder auf 15- bzw. 16-Zoll Leichtmetallrädern in neuen Designs. Er ist in zehn attraktiven Lackfarben erhältlich. Diese Palette umfasst fünf erstmals für den Yaris angebotene Farbtöne, von denen Toyota die Farbtöne Assamgrün Metallic und Mauritiusblau Mica Metallic eigens neu entwickelt hat.

* Mit 14-Zoll Rädern

Höhere Qualität, mehr Platz und noch mehr Komfort im Innenraum

- Komplette neu gestalteter Fahrgastraum mit höherer wahrnehmbarer Qualität
- Fahrerorientiertes Cockpit mit neuer ergonomischer Ausrichtung
- Optimale Sitzposition und ideal im Sichtfeld platzierte Instrumente
- Deutlich gesteigertes Platzangebot mit klassenbesten Kniefreiheit und Laderaumlänge
- Großes Panorama-Glasdach mit Sonnenschutz-Rollos
- Zahlreiche Maßnahmen zur Geräusch- und Vibrationsdämpfung

Die auffälligste Veränderung im Innenraum des neuen Yaris bildet das neue fahrerorientierte Cockpit. Durch eine klare Trennung der Bereiche von Fahrer und Beifahrer richtet Toyota das ergonomische Konzept des Yaris neu aus. Zahlreiche Details verstärken den herausragenden Qualitätseindruck des neuen Yaris.

Infolge des Raumgewinns durch zahlreiche Optimierungen zählt der neue Yaris zu den geräumigsten Autos seiner Klasse. Er bietet die größte Knie- und Kopffreiheit auf den Rücksitzen sowie den breitesten und längsten Gepäckraum im B-Segment.

Neue Innenraumgestaltung mit mehr Platz und überragender Qualitätsanmutung

Die neu gestaltete Armaturentafel des Yaris fällt 125 Millimeter breiter aus als beim Vorgänger. Dies betont die Innenraumbreite. Ihr Design ist geprägt von kraftvollen waagerechten Linien, die diesen Eindruck weiter verstärken. Es dominiert ein mit Soft-Touch-Material versehener Bereich, der von der Armaturentafel in die oberen Türverkleidungen übergeht. Damit unterstreichen die Designer die Großzügigkeit des Innenraums.

Größere vordere Dreiecksfenster tragen zum geräumigeren, lichtdurchfluteten Raumeindruck bei. Die Armaturentafel und die Türverkleidungen sind farblich auf die unterschiedlichen Sitzpolster abgestimmt. Dies betont den hochwertigen Qualitätseindruck des Innenraums.

Zahlreiche Details verstärken diesen Qualitätseindruck. Die Instrumente vor dem Fahrer, der Multimedia-Touchscreen und die Luftauslässe tragen matt-silberfarbene Zierringe.

Das großzügige Raumgefühl und die hochwertige Qualitätsanmutung im Innenraum des neuen Yaris werden schließlich durch ein optionales Panorama-Glasdach unterstrichen. Aus praktischen Gründen ist es in einen vorderen und einen hinteren Bereich unterteilt. Beide sind mit einem separaten Sonnenschutz-Rollo ausgestattet. Bei geschlossenen Rollos wird die Intensität des einfallenden Sonnenlichts um 80 Prozent reduziert.

Fahrerorientiertes Cockpit mit neuer ergonomischer Ausrichtung und optimierten Einstellmöglichkeiten

Im Unterschied zu den früheren Yaris Generationen sind die Instrumente beim neuen Modell direkt vor dem Fahrer statt zentral in der Mitte der Armaturentafel platziert. Das neue Kombi-Instrument wird von einem großen, mittig angeordneten Tachometer im Analog-Design dominiert und ist zweifarbig in Rot und Orange hinterleuchtet. Alle Anzeigen sind für den Fahrer gut einsehbar und sämtliche Bedienelemente optimal erreichbar.

Die Vordersitze bauen auf einem neu konstruierten Rahmen auf, der für mehr Halt bei herausragendem Sitzkomfort sorgt. Die Sitzpolster fallen breiter aus, und die stärker konturierten Sitzwangen sorgen für mehr Seitenhalt. Zugleich tragen die vergrößerte Sitzfläche – sie zählt zu den längsten im Segment - und das vorn hochgezogene Sitzpolster dazu bei, auch lange Strecken ermüdungsfrei zurückzulegen. Die Rücksitzlehne bietet auf Hüfthöhe eine bessere seitliche Unterstützung, ohne die Insassen an den Schultern einzuengen.

Einen weiteren Komfortgewinn bringt der um 15 auf jetzt 60 Millimeter vergrößerte Einstellbereich der Fahrersitz-Höhen-verstellung. In Längsrichtung lässt sich der Sitz nach wie vor um 240 Millimeter verstellen, doch eine neue, feinere Rastung mit 24 Stufen zu je zehn Millimetern statt wie zuvor mit nur 16 Stufen zu 15 Millimeter gestattet eine genauere Einstellung der optimalen Sitzposition. Für ein zusätzliches Plus an Komfort ist zudem eine Armlehne für den Fahrersitz erhältlich.

Das Dreispeichen-Lenkrad mit Lederbezug erhielt einen neuen, noch griffgünstigeren Querschnitt und größere Griffmulden für eine natürlichere Handhaltung. Das im unteren Bereich abgeflachte Lenkrad sorgt für mehr Kniefreiheit. Die Konstrukteure stellten die Lenksäule zugunsten einer sportlicheren Sitzposition drei Grad flacher an. Zudem lässt sie sich um 40 Millimeter in Längsrichtung sowie um 30 Millimeter in der Höhe einstellen.

Der geräumigste Innenraum und das größte Gepäckraumvolumen seiner Klasse

Angesichts der kompakten Außenabmessungen des neuen Yaris fällt der Innenraum ausgesprochen geräumig aus. Optimale Voraussetzungen dafür bieten der um 50 Millimeter verlängerte Radstand sowie der jetzt 30 Millimeter breitere Innenraum.

Ohne Kompromisse bei Sicherheit und Komfort gelang es den Toyota Konstrukteuren, die Stärke der vorderen und hinteren Sitzlehnen sowie die der Heckklappe zu reduzieren und damit das Platzangebot im Innenraum nochmals zu steigern. Wie sein Vorgänger weist der neue Yaris in seiner Klasse den mit 865 Millimetern größten Abstand zwischen dem vorderen und dem hinteren Hüftpunkt auf. Die Kniefreiheit im Fond steigt um 35 auf jetzt 645 Millimeter. Die Laderaumlänge konnten die Toyota Entwickler um 145 auf 710 Millimeter verlängern. Ebenfalls ein Bestwert. Obgleich das Dach beim neuen Modell fünf Millimeter tiefer gezogen ist, bleibt die Kopffreiheit unverändert, so dass der Yaris auch hier nach wie vor in die Bestmarke seiner Klasse setzt.

Die Vordersitze des dreitürigen Yaris zeichnen sich durch eine Memory Funktion aus. Nach dem Einstieg der Fondpassagiere rasten diese mit der zuvor gewählten Lehnenneigung in der gleichen Position wieder ein.

Nach wie vor ist der Rücksitz im Verhältnis 60:40 umklappbar, und bildet nach dem Umklappen einen ebenen Ladeboden. Die Ladelänge bei vorgeklapptem Rücksitz wuchs um 85 auf 1.500 Millimeter. Der Gepäckraum fällt nun 55 Millimeter breiter aus. Mit maximal 1.365 Millimeter bietet der neue Yaris den breitesten Gepäckraum seiner Klasse.

Das Basisvolumen des in zwei Ebenen unterteilten Gepäckraums stieg auf 286 Liter. Bei vorgeklapptem Rücksitz stehen 768 Liter Stauraum zur Verfügung. Wird die Abdeckung in der oberen Position angebracht, steht darunter ein verdecktes Staufach zur Verfügung, das 633 Millimeter lang, 1.006 Millimeter breit und 120 Millimeter tief ausfällt. Dank der 20 Millimeter breiteren Heckklappe lässt sich der neue Yaris noch komfortabler beladen. Dazu trägt auch die jetzt um sieben auf 660 Millimeter abgesenkte Ladekante bei – der mit Abstand niedrigste Wert in dieser Klasse.

Liebe zum Detail – für mehr Komfort und Funktionalität

Jeder Aspekt der funktionalen Innenraum-Ausstattung ist auf eine möglichst einfache Bedienung und ein Höchstmaß an Insassenkomfort ausgelegt.

Statt herkömmlicher Scheibenwischer besitzt der neue Yaris einen einarmigen Parallelogrammwischer. Dieser bietet eine bessere Wischleistung bei hoher Geschwindigkeit und minimiert dank eines flacheren Wischerblatts sowie einer aerodynamisch optimierten Abdeckung Windgeräusche und Turbulenzen. Die Scheibenwaschflüssigkeit wird über die gesamte Länge des Wischerblatts direkt auf die Scheibe aufgebracht, um Sichtbehinderung auszuschließen.

Je nach Ausstattungsvariante ist der neue Yaris mit dem Touchscreen-Multimedia-Audiosystem Toyota

Touch™ oder optional mit dem Navigationssystem Toyota Touch&Go™ ausgestattet. Eine detaillierte Beschreibung dazu finden Sie im Ausstattungskapitel.

Erstmals wird der neue Yaris auch mit einer Zweizonen-Klimatisierungsautomatik und mit einem gekühlten Handschuhfach angeboten. Auch eine Geschwindigkeitsregelanlage ist optional erhältlich. Die serienmäßige „Follow-Me-Home“-Funktion des neuen Yaris schaltet das Fahrlicht erst 30 bis 120 Sekunden nach dem Verschließen des Fahrzeugs automatisch ab.

Der neue Yaris bietet die volle Bandbreite an Ablagen für die ganze Familie: sechs Getränkehalter sowie nicht weniger als 13 Ablagefächer inklusive eines versteckten Dokumentenfachs. Darüber hinaus finden sich weitere Ablagen und Fächer in allen Türen sowie ein Stauraumfach im Gepäckraumboden.

Geräusch- und Vibrationsdämpfung für ein leises, entspanntes Fahrerlebnis

Eine Vielzahl von Maßnahmen zur Minimierung von Wind-, Abroll- und Motorengeräuschen gewährleisten ein geräuscharmes Fahrerlebnis.

Als erste Yaris Generation ist das neue Modell mit einer akustisch isolierten Windschutzscheibe ausgestattet, bei der eine innen angebrachte Schallschutzfolie zur Minimierung von Wind-, Abroll- und Motorengeräuschen beiträgt. Die optimale Anordnung von aerodynamischen Verkleidungen, die aerodynamisch optimierte Form der Außenspiegel und der neue Einarm-Scheibenwischer tragen ebenfalls zur Senkung der Windgeräusche bei.

Karosserie und Innenraum sind an zahlreichen Stellen mit Schallsolierungsmaterial und Dämmstoffen ausgestattet. Schallschutzauskleidungen mit hoher Dichte innen an der Motorhaube und in der unteren Motorabdeckung, Isoliermaterial in den Radhäusern und, erstmals beim Yaris, im Windlauf minimieren die Übertragung von Motorgeräuschen.

Ein zwischen dem vorderen Radhaus und der A-Säule angebrachtes Isolationselement dämmt an dieser Stelle die Schallübertragung zum Innenraum. Schallsolierte Radhaus-Auskleidungen und ein Protektor über dem Schweller senken die Geräuschentwicklung durch von der Straße aufgewirbeltes Material.

Eine schallsolierende Matte in der Armaturentafel senkt das Motorengeräusch im Innenraum nochmals. Zu den umfassenden akustischen Maßnahmen zählen Dämmmatten im gesamten Bodenbereich der Karosserie sowie der Einsatz von Isolier- und Dämmmaterial im Instrumententräger, der Mittelkonsole, dem Mitteltunnel, den Tür- und Gepäckraumverkleidungen, dem Dachhimmel sowie unter den Teppichen und am Gepäckraumboden.

Darüber hinaus minimieren Isolier-Elemente aus Schaumstoff und Hartschaum in allen Karosseriesäulen, den Türschwellern und im Dachbereich die Übertragung von Geräuschen über die Karosseriestruktur.

Effiziente, leichte Motoren und innovative Getriebe

- Benzinmotoren mit 1,0 und 1,33 Litern Hubraum und ein 1,4-Liter Dieselmotor – alle erfüllen die Euro-5 Abgasnorm
- Geringer Verbrauch und minimale CO₂-Emissionen dank Toyota Optimal Drive ohne Einbußen bei Leistung und Drehmoment
- Multidrive S – das kraftstoffeffizienteste Automatikgetriebe im B-Segment
- Weiterentwickelte Start-Stopp Automatik für früheres und längeres Abschalten des Benzinmotors

Wie bei der vorhergehenden Modellgeneration setzt Toyota beim neuen Yaris auf eine ausgewogene Motorenpalette für jeden Einsatzzweck. Die Käufer haben die Wahl zwischen verbrauchsarmen VVT-i Benzinmotoren mit 1,0 und 1,33 Litern Hubraum und dem besonders sparsamen 1,4-Liter D-4D Turbodiesel.

Der 1,33-Liter Benziner kann wahlweise mit dem stufenlos variablen Multidrive S Getriebe geordert werden.

Alle drei Motoren profitieren von Toyota Optimal Drive, einer Palette konstruktiver Maßnahmen zur Maximierung von Leistung und Fahrspaß bei minimalem Verbrauch und geringen CO₂-Emissionen.

Toyota Optimal Drive setzt bei mehreren entscheidenden Aspekten der Motorenentwicklung an. Hierzu gehören ein niedriges Gewicht, geringer Platzbedarf, effizientere Verbrennung, reibungsarme Komponenten und umweltverträgliche Technologien. In Kombination mit der Gewichtsoptimierung anderer Fahrzeugbereiche und einer kontinuierlichen Optimierung der Aerodynamik tragen diese Verbesserungen dazu bei, den Verbrauch und die CO₂-Emissionen der Toyota Flotte stetig zu senken, ohne Kompromisse bei Fahrleistungen und Fahrfreude eingehen zu müssen.

Alle Motoren des Yaris zeichnen sich durch eine leichte und kompakte Bauweise sowie eine optimal abgestimmte Leistungs- und Drehmoment-Charakteristik aus. Zudem überzeugen sie durch ausgesprochen niedrige Verbräuche und bürgen dank ihrer niedrigen CO₂-Emissionen für eine geringe Kfz-Steuer. Die Motoren unterschreiten die Grenzwerte der Abgasnorm Euro-5.

1,0-Liter VVT-i Benzinmotor

Mit dem 1,0-Liter VVT-i Benzinmotor löste Toyota einen Trend zum Downsizing im Antriebsbereich aus. Bis heute bildet dieser Motor die Referenz in Sachen kompakter, hoch effizienter Motorenkonstruktion. Als leichtester Motor seiner Klasse wurde der Dreizylinder bereits mehrfach zum Engine of the Year in der Kategorie bis 1,0 Liter Hubraum gewählt.

Der an ein manuelles Fünfganggetriebe gekoppelte Motor mit 998 cm³ Hubraum erreicht eine Leistung von 69 PS bei 6.000/min und ein maximales Drehmoment von 93 Nm bei 3.600/min. Den Kraftstoffverbrauch senkten die Toyota Ingenieure nochmals um vier Prozent auf jetzt 4,8 Liter je 100 Kilometer und die CO₂-Emissionen um sieben Prozent auf nur noch 110 g/km. Der 1,0-Liter Benziner wird in Europa bei Toyota Motor Manufacturing Poland gefertigt.

1,33-Liter Dual VVT-i Benzinmotor

Der 1,33-Liter Benziner arbeitet mit der zweifach variablen Ventilsteuerung Dual VVT-i, der Abgasrückführung EGR und einem bemerkenswert hohen Verdichtungsverhältnis von 11,5:1.

Er kombiniert seine kraftvolle Leistung von 99 PS bei 6.000/min mit einem jetzt noch gleichmäßigeren Drehmomentverlauf, der bei 4.000/min einen Höchstwert von 125 Nm erreicht. In Verbindung mit dem optional erhältlichen Multidrive S Getriebe liegt sein Verbrauch bei nur 5,1 Litern auf 100 km und die CO₂-Emissionen bei 118 g/km.

Der leichte und kompakte Motor - Ventildeckel und Ansaugkrümmer sind aus Kunstharz gefertigt - mit vergleichsweise kleiner Bohrung und langem Hub zeichnet sich durch ein sehr gutes Leistungsgewicht aus.

Der optimierte Ansaugtrakt gewährleistet optimale Strömung für eine effiziente Verbrennung.

Durch die Verwendung von reibungsarmen Rollenschlepphebeln, einer besonders kompakten Ölpumpe und eines optimierten Riementriebs konnten die Reibungsverluste minimiert und damit die Kraftstoffeffizienz optimiert werden. Einen Beitrag zur weiteren Steigerung der Effizienz leistet die integrierte Steuerung von Dual VVT-i und EGR.

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

Durch die Abgasrückführung EGR wird eine präzise geregelte Menge gekühltes Abgas erneut in die Brennkammern eingespeist. Dadurch werden die Betriebstemperatur des Motors um etwa 40°C gesenkt und somit die Ladungswechselverluste vermindert. Auf Grund der niedrigen Betriebstemperatur muss der Katalysator kaum mehr zusätzlich durch Anfetten des Kraftstoff-Luftgemischs vor Überhitzung geschützt werden.

Multidrive S Getriebe

Das für den Yaris 1.33 auf Wunsch lieferbare Multidrive S Getriebe mit stufenlos variabler Übersetzung präsentiert die jüngste Stufe der Toyota CVT-Technologie. Das Getriebe verfügt über einen 7-stufigen sequenziellen Schaltmodus, der wahlweise per Wählhebel oder über Schaltwippen am Lenkrad bedient werden kann. Dieses kompakte und leichte Getriebe ist eines der effizientesten Automatikgetriebe auf dem Markt und senkt den Kraftstoffverbrauch des Yaris 1.33 auf 5,1 Liter pro 100 Kilometer.

Das Multidrive S Getriebe arbeitet mit einer weiteren Spreizung der Übersetzungen als ein herkömmliches Getriebe. Dadurch verbessert sich sowohl das Beschleunigungsvermögen aus dem Stillstand als auch der Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten. Neuerungen wie Flex Lock-up Control, Flex Start Control, Lock-up Slip Control und Speed Ratio Control steigern die Kraftstoffeffizienz, senken die Geräuschentwicklung und erhöhen damit das Fahrvergnügen.

Flex Lock-up Control passt den Schlupf zwischen Pumpenrad und Turbinenrad kontinuierlich an. Sie gewährleistet eine ideale Balance zwischen Drehmomentabgabe und Kraftstoffeffizienz. Auf diese Weise kann der Motor selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten vibrationsarm und gleichzeitig mit hohem Wirkungsgrad arbeiten.

Die neue Flex Start Control senkt die minimale Geschwindigkeit, bei der der Drehmomentwandler ohne Schlupf arbeiten kann, von 15 auf 10 km/h. Dadurch sinken die Leistungsverluste. Der Yaris kann bereits mit niedriger Motordrehzahl kraftvoll beschleunigen.

Im Leerlauf und im Schiebebetrieb optimiert die Lock-up Slip Control durch eine verlängerte Dauer der Schubabschaltung den Wirkungsgrad. Wenn sich das Getriebe bei Fahrzeugstillstand in der Getriebestellung „D“ befindet, entkoppelt diese Funktion Motor und Getriebe, um den Verbrauch im Leerlauf zu reduzieren.

Die Speed Ratio Control umfasst eine Reihe weiterer Funktionen, die im Dienste eines gesteigerten Fahrerlebnisses bei optimierter Kraftstoffeffizienz stehen. Anhand zahlreicher Sensoren ermittelt die Getriebesteuerung beispielsweise, ob das Fahrzeug bergauf oder bergab fährt.

Bei Bergauffahrt verhindert die Getriebesteuerung zu häufige, unter Umständen als unangenehm empfundene Änderungen des Übersetzungsverhältnisses. Und wenn der Fahrer bei Bergabfahrt das Bremspedal betätigt, wählt die Getriebesteuerung automatisch ein kleineres Übersetzungsverhältnis, um die Motorbremse optimal auszunutzen.

Im Sport Modus passt die Getriebesteuerung die Motordrehzahl enger an die Fahrzeuggeschwindigkeit an. Auf diese Weise wird das Beschleunigungsvermögen optimiert, das Fahrerlebnis somit dynamischer.

Start-Stopp Automatik

Für den Yaris 1,33 Dual VVT-i mit Schaltgetriebe ist optional eine weiterentwickelte Version der Toyota Start-Stopp Automatik erhältlich. Das System startet den Motor nahezu ohne Geräusche oder Vibrationen und kann in Abhängigkeit von den Fahrbedingungen im Stadtverkehr den Kraftstoffverbrauch um bis zu 10 Prozent senken.

Bei Fahrzeugstillstand schaltet das System automatisch den Motor ab, wenn sich der Schalthebel in Leerlaufposition befindet und der Fahrer den Fuß vom Kupplungspedal genommen hat. Sobald der Fahrer das Kupplungspedal betätigt und einen Gang einlegt, startet das System den Motor ohne Verzögerung wieder. Dieser schnelle Anlassvorgang wird dadurch möglich, dass der Anlasser-Mechanismus über eine Verzahnung und einen Freilauf direkt und dauerhaft mit der Schwungscheibe verbunden ist. Diese wartungsfreie Technologie stellt nicht nur einen besonders raschen, sondern auch einen extrem geräusch- und vibrationsarmen Anlassvorgang sicher.

Die Start-Stop-Automatik arbeitet bei Temperaturen bis -15°C und erlaubt den kontinuierlichen Betrieb der Klimaanlage.

Im Vergleich zur bisherigen Start-Stop-Automatik verlängert sich die Dauer der Motorabschaltung bei eingeschalteter Klimaanlage um rund eine halbe Minute.

1,4-Liter D-4D Dieselmotor

Der 1,4-Liter Diesel mit Common-Rail-Einspritzung, Turbolader und Ladeluftkühlung befördert den Kraftstoff über modernste Piezo-Injektoren in die Brennräume und nutzt zur Abgasreinigung einen Partikelfilter. Der Selbstzünder leistet 90 PS (66 kW) bei 3.800/min und entwickelt sein maximales Drehmoment von 205 Nm zwischen 1.800 und 2.800/min.

In Kombination mit einem Druck von 1.600 bar erlauben die piezoelektrischen Einspritzventile eine präzise Steuerung von Einspritzzeitpunkt und -volumen. Zudem arbeiten die Injektoren doppelt so schnell wie herkömmliche Magnetventile, so dass je Arbeitstakt mehrere Einspritzvorgänge erfolgen können. Dies optimiert den Verbrennungsprozess, steigert die Leistung und führt schließlich zu einem niedrigen Durchschnittsverbrauch und geringeren CO_2 -Emissionen.

Der 1,4-Liter D-4D Motor verfügt über eine zweistufige Öldruck-steuerung und einen Bypass-Kreislauf für das Kühlmittel, um die Aufwärmphase des Motors zu verbessern. Dadurch konnten der Kraftstoffverbrauch um sieben Prozent auf nun 3,9 Liter pro 100 Kilometer und die CO_2 -Emissionen um sechs Prozent auf nun nur noch 104 g/km gesenkt werden.

ECO-Anzeige und Gangwechselempfehlung

Yaris Modelle mit Multidrive S Getriebe sind in der Tachoeinheit mit einer ECO-Anzeige ausgestattet, die eine umweltverträgliche und emissionsarme Fahrweise unterstützt. Beim Beschleunigen informiert sie den Fahrer, in welchem Drehzahlbereich er die höchste Kraftstoffeinsparung erreichen kann. Für eine höchstmögliche Kraftstoffeinsparung signalisiert sie den idealen Schaltzeitpunkt.

In den Modellen mit manuellem Schaltgetriebe weist eine Gangwechselempfehlung den Yaris Fahrer auf den optimalen Schaltzeitpunkt hin. In Abhängigkeit vom Fahrstil führt das System zu einer Kraftstoffeinsparung von 0,5 bis zu 3,0 %.

Agiler, präziser und noch komfortabler

- Mehr Agilität und präziseres Handling durch torsionssteife Karosserie und 20 Kilogramm Gewichtseinsparung
- Weiterentwickelte MacPherson-Vorderachse und Torsionslenker-Hinterachse
- Verbessertes Lenkgefühl dank der optimierten elektrischen Servolenkung EPS
- Gesteigerte Bremsleistung und optimierte Rückmeldung durch höhere Bremskraftunterstützung

Bei der Konstruktion des neuen Yaris stand ein optimiertes Fahrerlebnis im Vordergrund. Dabei lag der Fokus der Toyota Entwickler auf herausragender Agilität und einem sicheren, berechenbaren Fahrverhalten.

Die neue Karosseriestruktur des Yaris bringt sowohl ein Plus an Torsionssteifigkeit als auch eine effizientere Aerodynamik mit sich. Die Spurweite fällt vorn 15 Millimeter breiter aus als beim Vorgänger, und eine deutliche Reduzierung der ungefederten Massen optimiert die Agilität des neuen Yaris.

Die bewährte Kombination aus einer MacPherson-Vorderachse und einer Torsionslenker-Hinterachse wurde ebenso überarbeitet wie die elektrische Servolenkung EPS und die Pedalkennlinie. Zudem stimmten die Toyota Entwickler die Übersetzungsverhältnisse von Getriebe und Differential neu ab.

Diese gezielten Verbesserungen verleihen dem neuen Yaris eine kraftvollere Beschleunigung, ein noch agileres und zielgenaueres Handling, optimale Fahrstabilität und nicht zuletzt ein Plus an Fahrkomfort.

Karosseriestruktur – höhere Torsionssteifigkeit und verbesserte Aerodynamik

Die umfassende Verwendung hochfester Stähle senkt nicht nur das Karosseriegewicht, sondern verleiht der Struktur zugleich eine höhere Torsionssteifigkeit und dem neuen Yaris damit ein noch stabileres Fahrverhalten. Die neue Karosserie besteht etwa zur Hälfte aus derartigen Stählen. Dies führt zu einer Gewichtsersparnis von fünf Kilogramm.

Zahlreiche Komponenten der neuen Karosseriekonstruktion tragen zu einer verwirbelungsarmen Umströmung des neuen Yaris bei - insbesondere an seinem glattflächigen Unterboden. Zu den aerodynamisch optimierten Komponenten zählen der Frontspoiler, die untere Motorabdeckung sowie weitere Verkleidungen am Fahrzeugboden.

Gewichtersparnis – Minimierung der ungefederten Massen für mehr Agilität

Obwohl der neue Yaris in der Länge geringfügig zugelegt hat und sich durch eine umfassendere Sicherheitsausstattung denn je auszeichnet, wiegt er nun 20 Kilogramm weniger als sein Vorgänger.

Fünf Kilo dieser Gewichtseinsparungen entfallen auf die Verwendung von hochfesten Stählen für die Karosserie. Weitere fünf Kilogramm auf eine neue Rücksitzkonstruktion. Darüber hinaus reduzieren zahlreiche Leichtmetallkomponenten im Fahrwerksbereich das Gewicht um zusätzliche drei Kilo.

Weitere Optimierungen erzielten die Toyota Entwickler durch den Einsatz von Aluminium- statt Kupferkabeln. Dies senkt das Gewicht des Kabelbaums um 38 Prozent. Zudem fällt der neue Anlasser 30 Prozent leichter aus.

Die Gewichtsreduzierung betrifft im Wesentlichen auch die ungefederten Massen. Davon profitiert insbesondere die Agilität des neuen Yaris.

Fahrwerk – bewährte Komponenten neu abgestimmt

An der Vorderachse des neuen Yaris setzt Toyota auf das bewährte Konstruktionsprinzip der MacPherson-

Einzelradaufhängung, die hohe Spurstabilität, Agilität und Traktion mit herausragendem Federungskomfort vereint und dem neuen Yaris mit nur 10,0 Metern Durchmesser den kleinsten Wendekreis seiner Klasse beschert.

An der überarbeiteten Vorderachse kommen ein hohler Stabilisator, Stützlager aus Kunststoff und Stabilisator-Streben aus Leichtmetall zum Einsatz. Die so erzielte Gewichtsreduzierung lässt die Federung noch sensibler ansprechen.

Die Vorderrad-Aufhängung profitiert darüber hinaus von einer neu abgestimmten Feder-Dämpfereinheit und angepassten Querlenker-Lagerbuchsen. Diese Modifikationen erhöhen den Federungskomfort, optimieren die Rückmeldung der Lenkung und machen den neuen Yaris noch handlicher.

An der Hinterachse sparten die Konstrukteure Gewicht durch ein neues, jetzt aus Leichtmetall gefertigtes Torsionslenker-Innenrohr und durch Tragfedern aus Stahl mit erhöhter Zugfestigkeit. Torsionslenkerbuchsen mit neu abgestimmter Kennlinie und geänderte Federraten tragen ebenfalls zu mehr Federungskomfort und höherer Agilität bei.

Verbessertes Lenkgefühl und optimiertes Ansprechverhalten

Die Servolenkung des neuen Yaris weist jetzt eine variable Lenkunterstützung auf: Bei geringer Geschwindigkeit sorgt sie mit höherer Unterstützung für eine besonders leichtgängige Lenkung. Bei hohem Tempo vermittelt sie dank reduzierter Lenkunterstützung ein stabileres Lenkgefühl.

Der um drei Grad auf jetzt 25 Grad abgesenkte Lenksäulenwinkel sorgt für eine sportlichere Sitzposition. Um ein direkteres Lenkgefühl und ein spontaneres Einlenkverhalten zu erzielen wurde das Übersetzungsverhältnis modifiziert. Ein versteiftes Lenkgetriebe mit verringerter Reibung und weniger Spiel sorgt für mehr Präzision und für ein definiertes Feedback der Lenkung.

Damit trotz der direkteren Übersetzung die Lenkkräfte nicht übermäßig ansteigen, erhielt die elektrische Servolenkung einen stärkeren Elektromotor mit einer Stromaufnahme von jetzt 70 statt wie bisher 55 A.

Modernste Bremsen und Reifen mit niedrigem Rollwiderstand

Der neue Yaris ist mit den modernsten elektronischen Brems- und Stabilitätssystemen ausgestattet wie etwa der elektronischen Bremskraft-Verteilung EBD, einem Bremsassistenten, der Antriebsschlupfregelung TRC und dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC.

An der Vorderachse verzögern innenbelüftete, 22 Millimeter starke Bremsscheiben mit 258 Millimeter Durchmesser, während hinten je nach Variante neun Millimeter starke Bremsscheiben mit 278 Millimeter Durchmesser oder 203 Millimeter große Trommelbremsen ihren Dienst verrichten. Das Bremssystem profitiert von einem Aktuator der neuesten Generation, erhöhter Bremskraftunterstützung und einem gewichtsoptimierten, aber extrem stabilen Bremspedal aus plasmaverschweißtem Stahlblech, das eine optimale Rückmeldung unterstützt.

Die neu entwickelten Reifen zeichnen sich durch einen besonders geringen Rollwiderstand bei herausragender Traktion aus und gewährleisten eine optimale Bremskraftübertragung. Zugleich bürgt ihre reduzierte Flankensteifigkeit für hohen Abrollkomfort.

Je nach Ausstattungsvariante rollt der neue Yaris auf 14- bzw. 15-Zoll Stahlrädern oder auf 15- bzw. 16-Zoll Leichtmetallfelgen in neuen Designs. Sie tragen Reifen der Dimensionen 175/70 R14, 175/65 R15 oder 195/50 R16.

Aktive Sicherheit, passive Sicherheit und Fußgängerschutz auf höchstem Niveau

- 5-Sterne Wertung im Euro NCAP angestrebt
- Aufprallenergie absorbierende Karosserie und verbesserter Fußgängerschutz
- Sieben SRS-Airbags inklusive eines neuen Zweikammer-Seitenairbags für den Beifahrer serienmäßig
- Mit Schleudertrauma-Schutzsystem ausgestattete Vordersitze für mehr Schutz bei einem Heckaufprall
- ABS, EBD, BA, TRC und VSC serienmäßig

Ein Hauptaugenmerk bei der Konstruktion des neuen Yaris richteten die Entwickler auf den Bereich höchster aktiver und passiver Sicherheit sowie bestmöglichen Fußgängerschutz. Toyota strebt beim neuen Yaris eine 5-Sterne Wertung im Euro NCAP 2011 an.

Der neue Yaris verfügt über eine leichte, aufprallabsorbierende Karosserie, die zu etwa 50 Prozent aus hochfesten Stählen besteht. Die Aufprallenergien bei Front-, Seiten- oder Heckkollisionen werden gleichmäßig über die gesamte Karosserie abgeleitet, um die Verformungen der Fahrgastzelle zu minimieren. Bei einer Frontalkollision wird die Aufprallenergie über den Frontstoßfänger, die vorderen Längsträger, die A-Säulen, die Schweller und den Unterboden über die gesamte Karosserie verteilt.

Drei Maßnahmen verbessern den Seitenaufprallschutz: Zum einen sind die Außenseiten der B-Säulen, die Dachholme und Schweller aus hochfestem Stahl gefertigt. Zum anderen verringern innenliegende Verstärkungen die Aufprallenergie und reduzieren die Gefahr, dass die Schweller kollabieren. Darüber hinaus tragen weitere Verstärkungen in den Türen zur Minderung der Aufprallfolgen bei.

Am Heck absorbieren ein verstärkter Stoßfänger und eine Crash Box die Energie eines Auffahrunfalls auf.

Fußgängerschutz

Bei Unfällen bietet der Yaris nicht nur einen optimalen Insassenschutz, er reduziert auch das Verletzungsrisiko für Fußgänger. Energieabsorbierende Materialien an den Kanten des vorderen Stoßfängers sowie im unteren Bereich der Frontschürze sorgen dafür, dass die bei einer Kollision auf die Beine wirkenden Kräfte deutlich reduziert werden. Einen weiteren Sicherheitsbeitrag leistet die Energie absorbierende Motorhaubenstruktur in Kombination mit einem flexiblen Windlauf und einer nachgiebigen Struktur der Haubenscharniere.

Sieben SRS Airbags

Der neue Yaris verfügt serienmäßig über sieben SRS Airbags: Fahrer und Beifahrer Airbags, einen Knieairbag auf der Fahrerseite sowie Seiten- und Kopf-Airbags.

Der nun mit zwei Kammern ausgestattete Beifahrerairbag löst stufenweise aus und garantiert eine verbesserte Schutzwirkung.

Die Kammer zum Schutz des Beckens wird mit höherem Druck befüllt, um den Beifahrer von der Aufprallzone fern zu halten. Die zweite Kammer füllt sich angepasst an die anatomischen Gegebenheiten langsamer und geringfügig früher.

Jeder Sitz ist mit Dreipunkt-Automatiksicherheitsgurten ausgestattet. Fahrer und Beifahrer werden zusätzlich durch Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer geschützt. Im Falle einer Kollision reduziert der Gurtkraftbegrenzer die Zugkräfte am Sicherheitsgurt und mindert damit die auf den Fahrer wirkenden Kräfte im Brustkorbbereich.

Zur einfachen und sicheren Montage von Kindersitzen ist der neue Yaris mit ISOFIX Befestigungen auf den

beiden äußeren, hinteren Plätzen ausgestattet. Zusätzliche obere Haltegurtanker an den Sitzrahmen garantieren die sichere Befestigung der Kindersitze.

WIL Sitze (Schleudertrauma Schutzsystem)

Die Vordersitze des Yaris verfügen über einen besonderen Aufbau. Das in die Rückenlehnen und Kopfstützen integrierte Schleudertrauma Schutzsystem WIL (Whiplash Injury Lessening) sorgt dafür, dass bei einem Heckaufprall die Haltung von Oberkörper und Kopf in einer optimalen Position zueinander bestehen bleibt. Dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas stark reduziert. Die besonders stabil ausgeführten Sitzrahmen absorbieren wirksam hohe Aufprallgeschwindigkeiten.

ABS, EBD, BA, TRC und VSC - Aktive Sicherheitssysteme

Mit Antiblockiersystem (ABS), elektronischer Bremskraftverteilung (EBD), Bremsassistent (BA), Traktionskontrolle (TRC) und Stabilitätsprogramm (VSC) verfügt der neue Yaris serienmäßig über eine umfassende aktive Sicherheitsausstattung.

Unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse arbeiten EBD und ABS für eine optimale Bremskraftverteilung Hand in Hand. Die Systeme verhindern das Blockieren einzelner Räder und stellen in kritischen Fahrsituationen eine maximale Spurstabilität sicher.

Der Bremsassistent BA unterstützt den Fahrer bei einer Gefahrenbremsung mit zusätzlichem Bremsdruck, wenn er erkennt, dass das Bremspedal für eine ausreichende Verzögerung nicht ausreichend betätigt oder zu frühzeitig gelöst wird.

Die Antriebsschlupfregelung TRC überwacht und steuert die Leistungsabgabe auf die angetriebenen Räder. Erkennt das System, dass ein oder mehrere Räder an Haftung verlieren, reduziert es das Antriebsmoment oder bremst diese im Extremfall ab, bis die Traktion wieder hergestellt ist.

Bei rutschigen Fahrbahnbedingungen oder zu schnell angefahrenen Kurven hilft VSC dem Fahrer, die Kontrolle über sein Fahrzeug zu behalten. Auf Basis der sensorisch überwachten Karosseriebewegung, der Radgeschwindigkeit und der Bremsleistung bewertet das System die Fahrzeugstabilität und die Gefahr eines möglichen Über- oder Untersteuerns. Es reagiert mit kontrollierter Leistungsabgabe oder Brems eingriffen am entsprechenden Rad, um schnellstmöglich in einen stabilen Fahrzustand zurückzukehren.

Neue Ausstattungs-Strategie: Noch besseres Preis-Leistungs-Verhältnis und umfassendere Serienausstattung

- Fünf Ausstattungsstufen mit umfassenden Zusatzpaketen
- Toyota Touch™ – ein wegweisendes Multimedia-System mit Touchscreen-Funktion
- Toyota Touch&Go™ – das preiswerteste Navigationssystem mit Google® Local Search Funktion auf dem Markt
- Apps zum Download verfügbar – mit neuer Facebook App halten Yaris Fahrer Kontakt zu 180 Millionen Nutzern in ganz Europa

Der neue Yaris ist in den fünf Ausstattungsstufen Yaris, Cool, Life, Club und Executive verfügbar. Die auf eine deutlichere Differenzierung ausgelegten neuen Ausstattungsvarianten zeichnen sich durch unterschiedliche Stilrichtungen aus und bieten den Käufern zahlreiche Möglichkeiten der persönlichen Individualisierung ihres Fahrzeugs. Die Ausstattungsstufe Life wird mit einem herausragenden Preis-Leistungs-Verhältnis und einem großzügigen Ausstattungspaket neue Kunden an die Marke Toyota heranführen. Toyota geht davon aus, dass auf diese Variante der Löwenanteil der Yaris Verkäufe entfallen wird. Zur Serienausstattung der Variante Life zählen Soft-Touch-Materialien auf den Verkleidungen von Türen und Armaturentafel, Applikationen in Mattsilber, ein Lenkrad mit integrierten Audio- und Freisprech-Bedienelementen, ein in der Höhe einstellbarer Fahrersitz sowie ein Lederlenkrad und ein dazu passender Schaltknauf mit silberfarbenen Ziernähten. Das Multimedia-System Toyota Touch™ mit 6,1-Zoll-Display bietet nicht nur eine Bluetooth- und USB-Schnittstelle sowie einen AUX-Anschluss, sondern ist darüber hinaus mit einer Rückfahrkamera ausgestattet. Auch eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Mit sieben Airbags, ABS und dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC bieten alle Ausstattungsvarianten zudem ein Höchstmaß an Sicherheit.

Die Ausstattungsstufe Club zielt auf junge Kunden ab. Sie zeichnet sich durch eine umfangreiche Ausstattung und eine von sportlicher Dynamik geprägte Innenraumgestaltung aus. Zur Ausstattung zählen ein straffer abgestimmtes Fahrwerk, 16-Zoll Leichtmetallräder, Nebelscheinwerfer mit verchromten Einfassungen und ein integrierter Heckspoiler. Der Innenraum ist in einer exklusiven Farbkombination mit passenden Applikationen und Instrumenten gehalten. Fahrer- und Beifahrersitz sind höhenverstellbar. Der Fahrersitz ist mit einer Armlehne ausgestattet. Das Sport-Lederlenkrad und der Handbremshebel tragen orangefarbene Ziernähte.

Die Variante Executive ist sowohl auf bisherige Yaris Käufer als auch auf Kunden zugeschnitten, die von einem Mittelklasse-Fahrzeug umsteigen. Die Soft-Touch-Oberflächen an Armaturentafel und Türverkleidungen sind hier in einem exklusiven hellgrauen Finish gehalten. Auch diese Variante bietet eigene Farbkombinationen für die Bezugstoffe sowie höhenverstellbare Vordersitze. Darüber hinaus sind hier eine neu entwickelte Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit gekühltem Handschuhfach und elektrische Fensterheber rundum serienmäßig.

Toyota Touch™

In der modernen Informationsgesellschaft erfahren On-Board Multimedia-Systeme in allen Marktsegmenten eine ständig steigende Nachfrage unabhängig vom Preis und vom sonstigen Ausstattungsumfang der Fahrzeuge.

Die Kunden wünschen sich ein System, bei dem ein zentrales Display mit Touchscreen-Funktion die Bedienung einer möglichst breiten Palette an Fahrzeugfunktionen ermöglicht und das Anschlussmöglichkeiten für die verschiedensten externen Geräte wie etwa Mobiltelefone und tragbare Musik-Player bietet.

Toyota Touch™ ist ein neues Multimedia-System mit Touchscreen-Interface und 6,1 Zoll großem Display. Das ab der Ausstattungsstufe Life serienmäßige System umfasst einen RDS-Tuner, einen MP3-kompatiblen CD-Spieler, eine Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung und das Streaming von Audiodaten sowie eine automatische Synchronisierung der Telefonbuch-Kontakte. Eine USB-Schnittstelle gestattet den Anschluss tragbarer Musik-Player, wobei enthaltene iTunes Album-Cover auf dem Display eingeblendet werden.

Zugleich dient das Display der Darstellung von Informationen des Bordcomputers wie Reichweite und Momentan- bzw. Durchschnittsverbrauch.

Über diesen umfassenden Funktionsumfang hinaus beinhaltet Toyota Touch™ zudem serienmäßig eine integrierte Rückfahrkamera mit Orientierungslinien, deren Bild beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch auf dem Display eingeblendet wird, um das Rangieren zu erleichtern.

Toyota Touch&Go™

Basierend auf dem Toyota Touch™ Multimedia-System bietet Toyota mit der Erweiterung Touch&Go™ für den neuen Yaris das derzeit preiswerteste In-Car Navigationssystem auf dem Markt an. Toyota Touch & Go™ umfasst alle bekannten Navigationsfunktionen einschließlich der hoch entwickelten TMCpro-Staumfahrung, einstellbarer Geschwindigkeitswarnungen und der Anzeige der Autobahnbeschilderung.

Darüber hinaus errechnet Toyota Touch&Go™ nicht nur die schnellste und die kürzeste Route zum Ziel, sondern auf Wunsch auch eine möglichst umweltverträgliche Fahrstrecke.

In Verbindung mit einem bluetoothfähigen Mobiltelefon bietet das System über die Google Local Search Funktion Zugriff auf die größte und aktuellste Datenbank der Welt. Über Google Maps lassen sich Ziele und Points of Interest direkt als Fahrziel herunterladen.

In Verbindung mit Touch&Go™ wird das Multimedia-Audiosystem zugleich um eine SMS-Funktion mit Bilddarstellung der jeweiligen Kontakte sowie um eine USB-Bildbetrachtungs-Funktion erweitert.

Bereits zur Markteinführung des Systems werden mehrere Touch&Go™ Apps zum Download bereitstehen, mit denen sich beispielsweise Benzinpreise, der Wetterbericht und freie Parkhäuser im Zielgebiet abfragen lassen. Darüber hinaus gestattet es eine eigens entwickelte Facebook App Yaris Besitzern, aus dem Fahrzeug heraus Kontakt mit den 180 Millionen Facebook Nutzern in Europa zu halten.

Toyota entwickelte das Touch&Go™ System eigens mit dem Ziel, eine variable, erschwingliche und zukunftsorientierte Multimedia-Lösung bereitzustellen. Es lässt sich per Software mit neuen Funktionen und Kartenmaterial aktualisieren, sobald diese zur Verfügung stehen.

Maßgeschneiderte Ausstattungspakete

Sorgfältig zusammengestellte Sonderausstattungs-Pakete bieten Käufern des neuen Yaris ein ausgesprochen attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis.

So lassen sich sowohl der Yaris Club als auch der Yaris Executive mit dem Lounge-Paket noch weiter aufwerten. Es umfasst Teilledersitze mit Sitzheizung, abgedunkelte Heck- und hintere Seitenscheiben sowie eine Fußraumbeleuchtung. Das Audiosystem verfügt nun über acht statt sechs Lautsprecher.

Die Ausstattung des Yaris Executive lässt sich zudem um ein Komfort-Paket erweitern. Dies beinhaltet unter anderem einen automatisch abblendenden Innenspiegel, Licht- und Regensensoren sowie ein Smart-Key-System. Darüber hinaus sind dann sowohl eine Geschwindigkeitsregelanlage als auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer an Bord.

Produktionsstandort in Frankreich sichert höchste Verarbeitungsqualität

- Nochmals gesteigerte Verarbeitungsqualität festigt den Ruf des Yaris für Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit
- Projektentwicklung bei TMMF begann mit nahezu doppelter Vorlaufzeit
- Qualität aller Bauteile und Komponenten durch frühzeitige und umfassende Kooperation mit Zuliefer-Betrieben gesichert

Seit über einem Jahrzehnt wird der Toyota Yaris bei Toyota Motor Manufacturing France (TMMF) gefertigt. Das Werk hat sich zum Ziel gesetzt, die am besten verarbeiteten Fahrzeuge im B-Segment zu produzieren.

Bereits heute eilt dem Yaris der Ruf höchster Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit voraus. Ein solch hohes Niveau lässt sich nur durch ein tief in das Toyota Fertigungsverfahren integriertes Qualitätsmanagement sicherstellen.

Drei entscheidende Initiativen bilden die Grundlage dafür, die bisherigen Qualitätsstandards mit dem neuen Yaris nochmals zu übertreffen:

- Zum ersten identifizierte TMMF mit größter Sorgfalt Optimierungspotenziale in allen Bereichen der Fertigung des Vorgängermodells. Das so erstellte Anforderungsprofil floss bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Entwicklung des neuen Yaris ein.
- Als zweites galt es, die Mitarbeiter der Fertigung optimal auf die Endmontage des neuen Yaris vorzubereiten. Dies geschah im Rahmen intensiver Weiterbildungen und einer Revision ihrer grundlegenden Fertigkeiten.
- Schließlich baut TMMF – gemäß der Prinzipien des Toyota Produktions-Systems – auf standardisierte Verfahren zur kontinuierlichen Verbesserung der Verarbeitungsqualität in den Fertigungsprozessen.

Ingenieure von TMMF wurden bereits drei Jahre vor dem Anlauf der Produktion in die Entwicklung des neuen Yaris mit einbezogen – eineinhalb Jahre früher als beim Vorgängermodell.

Im Rahmen dieser Vorbereitungsphase schickten sämtliche Fertigungs- und Qualitätssicherungs-Abteilungen Ihre Ingenieure für sechs bis 18 Monate in die Konzernzentrale nach Japan, um dort die Konstruktion des Fahrzeugs zu studieren und zu deren Optimierung beizutragen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse haben dazu geführt, potenzielle Qualitätsprobleme bereits im Vorfeld auszuschließen.

Besonderes Augenmerk legte TMMF darauf, dass die einzelnen Bauteile des Fahrzeugs bereits bei ihrer Konstruktion auf eine äußerst konsistente Qualität über den gesamten Zeitraum ihrer Großserienproduktion ausgelegt wurden. Auf diese Weise wird ein Höchstmaß an Fertigungsqualität sichergestellt. Zugleich erzielt TMMF auf diese Weise eine dauerhaft präzise Montage der Komponenten und eine konstant hohe Verarbeitungsqualität.

Darüber hinaus gründete TMMF funktionsübergreifende Arbeitsgruppen, die sich mit den Schwerpunkten Design, Qualität, Zulieferbetriebe und Fertigung befassen. Ihr Ziel besteht darin, die grundlegenden Merkmale des Fertigungsprozesses zu untersuchen und anhand ihrer Erkenntnisse ein definiertes Qualitätsniveau zu garantieren. Diese Maßnahmen steigern das Qualitätsbewusstsein der Team-Mitglieder, stärken aber zugleich auch das Garantie-Management und die Verfahrenssicherung.

Nicht zuletzt ist eine unmittelbare Beteiligung der Zulieferer an der Vorbereitung für die Produktion ausschlaggebend für eine möglichst hohe Fertigungsqualität.

Diese Beteiligung erfolgt auf den verschiedensten Wegen. Zum Beispiel werden im Rahmen eines Zulieferer-Entwicklungsprogramms Toyota Ingenieure an die jeweiligen Zulieferbetriebe abgestellt, wo sie sich mit ihrem Fachwissen einbringen und dazu beitragen, die vorgegebenen Qualitätsstandards zu erzielen.

Bei neuen Komponenten setzt Toyota auf „Simultaneous Engineering“, ein Verfahren, bei dem zwischen Unternehmen und Lieferant bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Gedankenaustausch über Konstruktion und Fertigungstechniken eingeleitet wird. Zudem suchen Qualitätsingenieure den Zulieferer mehrfach auf, um vor Ort sicher zu stellen, dass vorgegebene Zwischenergebnisse erreicht werden. Auf diese Weise lassen sich etwaige Probleme bereits weit vor dem Anlauf der eigentlichen Serienproduktion angehen.

Vor dem Start der Serienproduktion stattete jeder Zulieferbetrieb TMMF vor und während der Erprobungsphasen regelmäßige Besuche ab.

Hierbei bot sich Gelegenheit zu intensiven Diskussionen, Konstruktionsbesprechungen und der probeweisen Montage von Komponenten, um verbleibende Probleme im Vorfeld auszumachen.

Die verlängerte Vorlaufzeit des Projekts in Kombination mit der Einbindung der Zulieferer in den Entwicklungsprozess garantiert die frühestmögliche Identifizierung von Problemen.

Diese Maßnahmen bilden das Fundament der Toyota Unternehmenskultur der kontinuierlichen Verbesserung und tragen dazu bei, dass der neue Yaris ein herausragendes Qualitätsniveau erreicht.