

PARIS 2018

TOYOTA PRESS KIT

NUR FÜR MEDIENVERTRETER



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

DER NEUE COROLLA

Zwei markante Modellvarianten
und zwei Hybridantriebe



DER NEUE RAV4 HYBRID

Echtes SUV – echter Hybrid

DER NEUE CAMRY HYBRID

Ein einzigartiges Fahrzeug im europäischen Limousinen-Segment

HYBRID



INHALT

AUTOMOBILSALON PARIS 2018

4 DER NEUE COROLLA **Zwei markante Modellvarianten und zwei Hybridantriebe**

Der Corolla ist zurück – mit dynamischerem Design als je zuvor und eigenständigen Auftritten der sportlichen Schrägheck-Limousine und des vielseitigen Touring Sports.

16 DER NEUE RAV4 HYBRID **Echtes SUV – echter Hybrid**

Der neue RAV4 markiert einen neuen Meilenstein der erfolgreichen SUV-Baureihe – mit Performance, Vielseitigkeit, Sicherheit und kraftvollem Design auf neuem Niveau.

26 DER NEUE CAMRY HYBRID **Ein einzigartiges Fahrzeug im europäischen Limousinen-Segment**

Der neue Camry Hybrid verbindet Spitzendesign und erstklassigen Komfort mit dem hohen Wirkungsgrad seines Hybridantriebs der neuesten Generation.

32 TOYOTA YARIS GR SPORT **Performance mit den Rennsportgenen von GAZOO Racing**

Inspiziert von der limitierten Sonderedition Yaris GRMN kommt jetzt das erste GR-Sport-Modell für Europa – der Toyota Yaris GR Sport bringt eine Extraportion Sportlichkeit in die Kleinwagenklasse.

34 TOYOTA YARIS Y20 **20 Jahre Yaris – Toyota feiert ein Erfolgsmodell**

Seit seiner Weltpremiere in Paris vor 20 Jahren zählt der Yaris zu den erfolgreichsten Modellen des B-Segments. Toyota feiert dieses Jubiläum mit einer neuen Ausstattungslinie namens Y20.

36 TOYOTA SAFETY SENSE **Ein weiterer Schritt hin zu einem Straßenverkehr ohne Unfälle**

Weltpremiere für die zweite Generation des aktiven Sicherheitspakets Toyota Safety Sense.

40 BILDMATERIAL

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

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

DER NEUE COROLLA

Zwei markante Modellvarianten und zwei Hybridantriebe

Auf dem Genfer Autosalon hat Toyota im Frühjahr erstmals die neue Generation der Schrägheck-Limousine vorgestellt. Nun folgt auf dem Pariser Salon 2018 die neue Generation des Corolla Touring Sports. Er wird im britischen Toyota Werk in Burnaston gefertigt. Der neue Corolla zeichnet sich durch ein dynamischeres Design aus, das die sportliche, kompakte und dynamische Schrägheck-Limousine stärker denn je von dem schlanken, cleveren und vielseitigen Touring Sports abhebt.



DI E IN EU R O P A K O N S T R U I R T E und entwickelte Kombivariante Touring Sports nimmt insbesondere den Flottenmarkt ins Visier und erfreut sich in diesem Segment stetig steigender Nachfrage. Ohnehin ist diese Karosserieversion in Europa sehr beliebt – 2014 entfielen in Italien 90 Prozent, in Schweden sogar 95 Prozent des gesamten Absatzes an Kompaktfahrzeugen auf Kombimodelle.

Mit einem völlig neuen Vollhybrid-Antrieb mit 2,0-Liter-Benzinmotor läutet die neue Corolla-Baureihe zugleich die neue duale Hybridstrategie von Toyota ein.

Toyota hört auf seine Kunden und entwickelt sein Modellangebot entsprechend weiter. Dies gilt insbesondere für die Hybridantriebe. Als Technologieführer mit 20 Jahren Erfahrung und weltweit über zwölf Millionen abgesetzten Hybridfahrzeugen – 1,5 Millionen davon in Europa – setzt das Unternehmen jetzt den Wunsch vieler potenzieller Käufer nach mehr Leistung um.

Toyota bietet seine Kernmodelle künftig mit zwei Hybridoptionen an. Eine mit allen Vorteilen des Hybridsystems der vierten Generation, einschließlich verbessertem Ansprechverhalten und linearer Kraftentwicklung sowie den traditionellen Pluspunkten hinsichtlich Verbrauchseffizienz und entspannter Fortbewegung. Die zweite baut ebenfalls auf diesen Stärken auf, kombiniert sie aber mit nochmals höherer Leistung, leichtfüßigerer Beschleunigung, größerer Dynamik und zusätzlichem Fahrspaß.

Ein Grund, warum der japanische Autohersteller diesen teilelektrifizierten Antrieb sowohl für die Schrägheck-Variante als auch für den Touring Sports in den Mittelpunkt rückt und neben einem konventionellen 1,2-Liter-Turbobenziner mit 85 kW (114 PS) gleich zwei Hybridmotorisierungen anbietet – einen 1,8 Liter großen Vierzylinder mit 90 kW (122 PS) und ein 2,0-Liter-Aggregat mit einer Systemleistung von 132 kW (180 PS).





Bereits das 1,8-Liter-System erfüllt alle Anforderungen, die Kunden von einem Vollhybridmodell der japanischen Marke erwarten: Er ist leise, intuitiv bedienbar, spricht unmittelbar an und muss nicht extern an einer Steckdose aufgeladen werden. Zudem punktet er mit niedrigen Betriebskosten und größerer Zuverlässigkeit als herkömmliche Motorisierungen. Der Antrieb überzeugt mit überragender Kraftstoffeffizienz sowie niedrigen CO₂-Emissionen. Im Alltagsbetrieb können bis zu 50 Prozent der Fahrstrecken rein elektrisch zurückgelegt werden*.

Die 2,0-Liter-Ausführung überbietet die bereits genannten Vorteile mit nochmals mehr Power sowie Schaltwippen am Lenkrad für ein noch dynamischeres Fahrerlebnis. Dank der neuen, auf der Toyota New Global Architecture (TNGA) basierenden GA-C-Plattform kommen die Kunden zudem in den Genuss von höherem Fahrkomfort, mehr Stabilität und agilerem Handling.

Der neue Corolla trifft den Kern des europäischen Fahrzeugsegments C. Ebenso elegant wie dynamisch erfüllen die Schrägheck-Variante und auch der Touring Sports alle Anforderungen im Alltag sowie in der Freizeit. Sie vereinen großen Fahrspaß auf allen Straßen mit einem hohen Sicherheitsniveau und den für die Hybridtechnologie von Toyota typischen niedrigen Betriebskosten.

TOYOTA NEW GLOBAL ARCHITECTURE (TNGA)

Die Toyota New Global Architecture (TNGA) bildet die Grundlage für die zukünftige Antriebs- und Fahrzeugentwicklung der japanischen Marke. Sie verleiht der gesamten Modellpalette ein einheitliches und charakteristisches Fahrgefühl.

Die Bedeutung der TNGA geht weit über eine reine Fahrzeug-Plattform hinaus: Toyota sieht in ihr vielmehr eine Philosophie, die die Art und Weise revolutioniert, mit der das Unternehmen fortan Fahrzeuge konstruiert, entwickelt und produziert. Dabei unterstreicht sie die Mission der Marke, immer bessere und sicherere, komfortablere und attraktivere Autos zu bauen.

TNGA definiert klare Richtlinien, wie tief in Fahrzeuge verborgene Komponenten integriert werden. Dies vereinfacht die Konstruktion in Kernbereichen und schafft neue Freiräume, die zum Beispiel für ein optisch unverwechselbares

und individuelles Aussehen mit ansprechenden Proportionen und einem dynamischen Auftritt genutzt werden können.

Die TNGA GA-C-Plattform der neuen Corolla-Baureihe hebt das Fahrerlebnis auf ein neues Level. Der Schwerpunkt wurde um 10 mm abgesenkt, die Motorhaube um 47 mm, der vordere und hintere Hüftpunkt um 24 bzw. 26 mm. Zudem verfügt der Corolla über eine serienmäßige Mehrlenker-Hinterradaufhängung und eine um 60 Prozent steifere Karosserie, die von hochfestem Stahl als Verstärkung in wichtigen Bereichen profitiert. Dies verbessert das Handling und die Fahrstabilität ebenso wie die Komforteigenschaften.

Alle TNGA-basierten Fahrzeuge von Toyota erfüllen in puncto aktiver und passiver Sicherheit höchste Standards – so auch der neue Corolla. Er wurde konstruktiv so ausgelegt, um die anspruchsvollen Anforderungen unabhängiger Crashtest-Programme zu erfüllen. Hinzu kommen die hochentwickeltesten Funktionen und Systeme der jüngsten Toyota Safety Sense Technologie (Weitere Informationen zu Toyota Safety Sense 2 in einem gesonderten Kapitel).

DESIGN

Corolla Touring Sports: Karosseriedesign

„Mit dem neuen Corolla Touring Sports wollen wir auch jene Kunden ansprechen, die bislang den Komfort und das Raumangebot eines Mittelklassekombis gewohnt sind. Unser Ziel war es, den sportlichsten Kompaktkombi mit der schlankesten Silhouette zu kreieren, in dem die Passagiere gleichzeitig von der besten Beinfreiheit im Fond sowie einem überaus großzügigen Laderaum profitieren.“ (Kazuhiko Isawa, Chief Stylist im European Design Centre von Toyota)

Für die Formgebung zeichnet das Design-Zentrum im belgischen Zaventem verantwortlich, das Toyota kürzlich offiziell eröffnet hat. Anders als zuvor verkörpert der neue Kompaktkombi mehr als eine Variante der Schräghecklimousine – der Corolla Touring Sports tritt als eigenständiges Modell auf. Möglich macht dies die neue TNGA-Plattform.

Der neue Touring Sports ist 58 mm länger als sein Vorgänger, der Radstand legte um 100 auf 2.700 mm zu. Gleichzeitig wuchs der Abstand zwischen Vorder- und Rücksitzen um 48 auf



nun 928 mm. Gut für die Passagiere im Fond: Sie profitieren von der größten Beinfreiheit in diesem Fahrzeugsegment.

Die Kombiversion überzeugt mit der gleichen, dynamisch-prägnant geformten Frontansicht wie die Schrägheckvariante. Hier wie dort konnte die Außenhöhe im Vergleich zum Vorgänger um 25 mm reduziert werden. Ab der B-Säule handelt es sich jedoch um ein gänzlich eigenständiges Modell. Die emotionale Linienführung und die schwungvoll gezeichnete Dachlinie verleihen dem Corolla Touring Sports einen eleganten und robusten Auftritt.

Die muskulös ausgestellten Radhäuser des Corolla Touring Sports unterstreichen ebenso wie beim Schrägheckmodell den sportlichen Look. Zudem rücken die Räder noch weiter nach außen, um den niedrigeren Schwerpunkt und den kraftvolleren Auftritt des Kombis zusätzlich zu betonen.

Die Heckansicht des Corolla Touring Sports ist ebenso wie jene der Limousine geprägt von der muskulös gezeichneten Schulterpartie oberhalb der Hinterräder sowie LED-Rücklichteinheiten, deren spezielles Design die kraftvolle Breite des neuen Corolla unterstreicht. Die um zwölf Grad flacher angewinkelte Rückscheibe rundet den gelungenen Gesamtauftritt ab.

Im Vergleich zur Schräghecklimousine rückte das in der Kofferraumklappe positionierte Nummernschild etwas nach oben. Die tiefere Ladekante erleichtert das Be- und Entladen und verstärkt zudem den Premium-Charakter des Touring Sports. Der tief nach unten gezogene hintere Stoßfänger greift die Katamaran-Finnen des Frontspoilers gekonnt auf.

Für den Corolla Touring Sports stehen fünf neu gestaltete Räder zur Wahl, darunter glanzgedrehte 18-Zoll-Leichtmetallräder und zwei 17 Zoll große Varianten – eine silberfarbene und eine schwarze jeweils mit glanzgedrehtem Finish.

Dynamisches Schrägheckdesign

„Mit dem neuen Corolla wollten wir das mutigste und dynamischste Schrägheckmodell auf dem Markt kreieren – ohne Kompromisse beim Nutzwert des Innenraums“, erklärt Simon Humphries, Executive General Manager, Toyota Global Design.

„Durch den niedrigen Schwerpunkt des TNGA-Layouts wirkt das Fahrzeug in der Seitenansicht leichtfüßig und agil. Betrachten wir den Corolla dann von hinten, wandelt sich die Wirkung der Architektur und erzeugt den robusten, breiten und tiefen Stand, der für den europäischen Markt extrem wichtig ist.“

Der neue Corolla überzeugt durch einen sportlichen und dynamischen Auftritt, der durch das markante Styling der Frontpartie eine unverwechselbare Note erhält.

Das Längenwachstum um 40 mm kommt fast ausschließlich dem Radstand zugute, der auf diese Weise einen geräumigeren Innenraum als zuvor ermöglicht. Eine ganz zentrale Veränderung ist die um etwa 25 mm niedrigere Gesamthöhe, während die Frontscheibe um 47 mm tiefer ansetzt. Im Ergebnis führt dies zu einer schlankeren Gesamterscheinung und einer attraktiveren, flacheren Motorhaube, die angesichts der freieren Sicht des Fahrers zur aktiven Sicherheit beiträgt.

Die trapezförmige Umrandung des unteren Kühlergrills drängt kraftvoll nach vorn. Sie wirkt weniger spitz und steht aufrechter als



beim Vorgänger. Dies trägt zu dem um 20 mm geringeren vorderen Überhang bei.

Der Kühlergrill erhält ein klareres Gittermuster. Seine Seiten beschreiben mit ihren vorderen Kanten eine markante Katamaran-Rumpfform, die den selbstbewussten, sportlichen Auftritt und die um 30 mm vergrößerte Breite des Fahrzeugs unterstreicht. Die aufwärts strebenden Enden des Frontspoilers nehmen die neuen LED-Nebelscheinwerfer auf.

In der Seitenansicht betonen die gleichen fünf Raddesigns, die auch beim Touring Sports zum Einsatz kommen, die besondere Eleganz der schlanken und sportlichen Schrägheck-Version.

Das Heck des neuen Corolla ist runder geformt als zuvor und stärkt damit die optische Beziehung zur Frontpartie. Besonderheit der Kofferraumklappe: Sie besteht aus Kunstharz – dies spart Gewicht und erleichtert die Produktion der komplexen Form.

Die um rund 14 Grad steiler stehende Rückscheibe und die muskulöse Ausformung der hinteren Radkästen lassen das hintere Fahrzeugende noch kompakter erscheinen. Die nach hinten ragende Dachspoilerlippe integriert sich stimmig in die Heckklappe, darüber sitzt – mittig auf dem Dach – die bei allen Modellen serienmäßige Antenne.

Ein weiterer Kunstgriff, der den neuen Corolla breit und muskulös wirken lässt: Die Lichtleiter der hinteren Voll-LED-Einheiten rückten so weit wie möglich nach außen. Auch das Under Priority Katamaran-Design des hinteren Stoßfängers unterstreicht den stämmigen Auftritt des Fahrzeugs optisch. Als unterer Abschluss zieht eine feine Lippe mit zwei verchromten Einsätzen das Heck.

Toyota bietet für die Schrägheckversion des neuen Corolla die gleichen elf Farbtönen an wie beim Touring Sports – inklusive der vier optionalen Zweifarblackierungen.

Corolla Touring Sports und Schrägheck: Innenraumdesign

„Schon beim C-HR hat ein eigens bei Toyota Motor Europe aufgestelltes Team für sensorische Qualität seine Erfahrung unter Beweis gestellt. Es war nur folgerichtig, diese Spezialisten auch bei der Entwicklung des neuen Corolla damit zu beauftragen, die Qualitätsaspekte des Innenraums sicherzustellen. In enger Zusammenarbeit mit Designern und Ingenieuren analysierten und visualisierten sie den gesamten Fahrgastraum und berücksichtigten dabei neben Farben, Materialien und Verarbeitung auch Details wie Lichtintensität und -richtung.

Durch die Arbeit dieses Teams konnten wir zu dem Entwicklungszeitpunkt zahlreiche Verbesserungen vornehmen. Das reichte von der Konsistenz der Formgebung über die Anpassung der Farben und Oberflächenstrukturen bis hin zur Qualitätskontrolle in den späteren Phasen. Das Ergebnis dieser akribischen Detailverliebtheit ist eine deutlich höhere sensorische Qualität.“ (Yasushi Ueda, Chefingenieur bei der Toyota Motor Corporation)

Mit ihren völlig neu gestalteten Innenräumen schaffen Corolla Touring Sports und Corolla Schrägheck einen geräumigen Fahrgastraum mit moderner Atmosphäre. Das konsistente Zusammenwirken neuer Texturen, Farben und Verkleidungen mündet in einem Höchstmaß an visueller und taktiler Qualität.

Speziell das Interieur der Touring Sports-Version wurde gezielt auf die Bedürfnisse des

europäischen Marktes zugeschnitten und bietet Kunden sensorische Qualität auf höchstem Niveau.

Der Eindruck von großzügiger Geräumigkeit geht insbesondere auf den neu gestalteten Armaturenräger zurück, der um 24 mm schlanker und niedriger ausfällt als zuvor. Hierdurch nehmen die Passagiere dieses Element als weniger wuchtig wahr. Obwohl der Hüftpunkt des Vordersitzes und damit auch der Fahrzeugschwerpunkt sank, verbesserte sich die Sicht nach vorn. Zugleich findet der Fahrer nun eine noch ansprechendere Sitzposition.

Im Gegenzug wuchs die Mittelkonsole um 42 mm in der Breite und 22 mm in der Höhe. Dies verbessert die Ergonomie der Bedienelemente und des Schalthebels. Der Fahrer fühlt sich noch besser in das Cockpit integriert. Die höher positionierte Armlehne der Mittelkonsole erhöht den Komfort für die Vornesitzenden ebenso wie der um 20 mm verlängerte Verschieberegion.

Gemeinsamer Nenner aller neuen Gestaltungselemente im Innenraum ist die Verwendung von Materialien und Oberflächen mit hoher optischer und haptischer Qualität. Dies spiegelt sich besonders exemplarisch in seidenmatten Chrombeschichtungen, hochglänzenden Klavierlack-Versiegelungen, dem gekonnten Einsatz von Kunstleder und Echtleder sowie hochwertigen Nähten und Sitzbezügen aus Textil, Alcantara oder Echtleder wider.

Neu gestaltete und angeordnete Bedieneinheiten und Instrumente runden die herausragende Ergonomie ab und optimieren das Konzept der Mensch-Maschine-Schnittstelle (HMI) im Cockpitbereich.

Hierzu zählen unter anderem das neue Kombiinstrument mit 3D-Effekt sowie das ebenfalls neue, zehn Zoll große Multiinformations-Head-up-Display, der zentrale Multimedia-Monitor mit acht Zoll Bildschirm-Diagonale, die elektronische Parkbremse, die kabellose Smartphone-Ablage mit induktiver Aufladung sowie der automatisch abblendende Innenspiegel. Nähere Informationen finden Sie im Kapitel „Technologien für Premium-Komfort“

Die Vordersitze wurden umfassend überarbeitet – von der Form der Rückenlehne über die Federung der Sitzflächen bis hin zur stärkeren Auslegung der Urethan-Polster. Im



Zusammenspiel führen diese Maßnahmen zu einer angenehmeren Sitzhaltung mit weiträumiger Druckverteilung und damit zu geringerer Ermüdung auf Langstrecken.

Die höheren Ausstattungslinien kommen serienmäßig in den Genuss neu entwickelter Sportsitze. Diese zeichnen sich durch flache, breite Schulterstützen aus, die in massive Seitenwangen übergehen. So vereinen sie eine schlanke Konstruktion mit sehr gutem Seitenhalt.

Den Fondpassagieren kommt die Vergrößerung des Sitzabstands und die damit verbundene souveränere Beinfreiheit ebenso zugute wie das neue Material der Polsterung, die eine bessere Verteilung des Körpergewichts über die Sitzfläche ermöglicht. Die Rücksitze besitzen serienmäßig eine Fernentriegelung: Sie lassen sich mit einem Handgriff über einen Hebel vom Kofferraum aus umklappen, sodass ein völlig ebener Laderaum entsteht.

Im neuen Corolla Touring Sports wurde der Abstand zwischen Vordersitzen und der Rücksitzbank sogar um 48 auf 928 mm vergrößert. Hinzu kommt der nach VDA-Norm 598 Liter große Gepäckraum, der zahlreiche praktische Ladehilfen aufweist.

Auf Wunsch öffnet sich die sensorgesteuerte Heckklappe des Touring Sports elektrisch, als Auslöser genügt eine Fußbewegung unter dem hinteren Stoßfänger. Der um 10 mm größere Öffnungsbereich erleichtert den Zugang zum Gepäckraum zusätzlich.



Die modifizierte Anordnung der hinteren Stoßdämpfer erlaubt eine glattere Ausgestaltung der Gepäckraum-Seitenwände. Dies maximiert die Laderaumbreite, zudem stehen jetzt auch zusätzliche Staufächer hinter den Radkästen zur Verfügung.

Noch mehr Variabilität bietet der doppelte Laderaumboden, der fortan in allen Corolla-Versionen zur Serienausstattung zählt. Seine obere Ebene lässt sich hoch- oder einklappen, als wäre sie an der Rückseite der hinteren Sitzlehne befestigt. Zudem kann er gewendet und von beiden Seiten genutzt werden – eine ist mit Teppichboden bezogen, während die andere eine abwaschbare Beschichtung besitzt und sich somit auch für nasse oder schmutzige Utensilien eignet.

Der Laderaum darunter wurde vergrößert, ist nun vollständig mit Teppichboden ausgekleidet und mit herausnehmbaren Trennelementen versehen. Die aufrollbare Gepäckraumabdeckung lässt sich leicht mit einer Hand bedienen.

TECHNOLOGIEN FÜR PREMIUM-KOMFORT

Weitgehend serienmäßig bei den höchsten Ausstattungsstufen und optional in der gesamten Baureihe bietet Toyota den neuen Corolla mit einer umfassenden Palette an Komforttechnologien an, die das Leben an Bord sowohl für den Fahrer als auch für alle Passagiere verbessert.

Besonderes Augenmerk lag dabei auf der komfortablen Nutzung des Laderaums im

Corolla Touring Sports. Er ist serienmäßig mit einer doppelseitigen, zweifach verstellbaren Abdeckung, einer LED-Beleuchtung und – bei den höchsten Ausstattungsstufen – mit einer Anti-Rutsch-Schiene aus Aluminium ausgestattet.

Zu den weiteren Highlights zählen:

Serienmäßige LED-Scheinwerfer: Je nach Ausstattung stehen für den neuen Corolla drei LED-Scheinwerfereinheiten zur Wahl, darunter ein Dreifach-LED-Scheinwerfer mit Parabolreflektor, ein LED-Doppelscheinwerfer mit Fernlichtassistent und ein LED-Scheinwerfer mit 11 einzeln ansteuerbaren LEDs, über die der Lichtkegel den Fahrbedingungen entsprechend angepasst werden kann.

Weltweit erste 3D-Instrumente: Die Instrumenteneinheit umfasst ein sieben Zoll großes Multi-Informationsdisplay, das eine Auswahl an digitalen und analogen Anzeigehuren bietet. Die Darstellung lässt sich auf den weltweit ersten 3D-Effekt umschalten, bei dem die Zifferblätter in der Luft zu schweben scheinen.

Head-up-Display (HUD): Ein optionales Head-up-Display projiziert verschiedene fahrrelevante Informationen und Warnungen im Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe. Die zehn Zoll große Farb-TFT-Darstellung zeigt unter anderem Geschwindigkeitsbegrenzungen, Navigationsanweisungen und Hinweise für eine ökologische Fahrweise an.

Toyota Touch Multimedia System: Das acht Zoll große Touchscreen-Farbdisplay in der Mittelkonsole ist mit dem Toyota Touch® 2 mit Go Multimedia- und Navigationssystem ausgestattet. Die bekannte hohe Benutzerfreundlichkeit dieses schnellen Systems wird durch Wisch- und Zoom-Bedienung sowie durch die Volltextsuche über ein Suchfeld weiter ausgebaut.

eCall: Werden bei einem Unfall die Airbags ausgelöst, setzt sich eCall automatisch mit lokalen Rettungsdiensten in Verbindung. Das System übermittelt wichtige Informationen wie den Standort des Fahrzeugs sowie die Anzahl der Insassen und stellt eine Kommunikation zwischen den Hilfskräften und den Fahrzeuginsassen her. Letztere können dank eCall die Rettungsdienste per Knopfdruck auch direkt kontaktieren. Der Anruf erfolgt über die im Fahrzeug eingebaute SIM-Karte ohne Kosten für den Besitzer.

Connected Services: Die brandneuen Connected Services bieten den Kunden im neuen Corolla zahlreiche Komfort- und Sicherheitsfunktionen.

JBL GreenEdge Premium Sound System: Für die Hybrid-Versionen des neuen Corolla steht ein JBL Premium Sound System mit acht Lautsprechern zur Wahl. Die Lautsprecher – darunter auch der legendäre A-Säulen-Hochtöner von JBL – wurden speziell auf die Akustik des besonders leisen Innenraums des Corolla abgestimmt. Das System verfügt über die Clari-Fi™-Technologie. Sie ergänzt bestimmte Frequenzen, die bei komprimierten Audiodateien wie MP3 oder Streaming-Audiodateien verloren gehen, in Echtzeit und passt die Klangqualität und den Stereosound so nah wie möglich an die Originalaufnahme an.

Kabellose Ladestation für Mobiltelefone: Ein induktives Feld vor dem Schalthebel ermöglicht es den Fahrzeuginsassen, kabellos alle Mobiltelefone aufzuladen, wenn diese kompatibel sind zum WPC-Standard (Wireless Power Consortium).

Skyview Panoramadach: Das Skyview Panorama-Schiebedach zeichnet sich durch zwei Glasscheiben aus, von denen die vordere Scheibe beweglich ist und eine maximale Öffnung von 272 mm Länge freigibt. Ein Windschottnetz reduziert die Windgeräusche bei vollständig geöffnetem Schiebedach. Ein innenliegendes elektrisches Rollo schützt bei Bedarf vor Sonneneinstrahlung.

Elektrische Heckklappe mit Öffnungssensor: Für das Öffnen und Schließen der elektrisch betätigten Heckklappe des Corolla Touring Sports steht jetzt ein Öffnungssensor zur Verfügung, der durch eine Fußbewegung unter dem mittleren Bereich des Stoßfängers aktiviert wird. Die vollständige Öffnungshöhe kann individuell angepasst werden. Hinzu kommt eine Taste zum Schließen und Verriegeln.

Intelligenter Parkassistent mit Intelligent Clearance Sonar (SIPA+ICS): Dieses System nutzt eine Rückfahrkamera sowie Ultraschallsensoren seitlich des vorderen Stoßfängers, um mögliche Parkplätze zu identifizieren, und wählt die richtigen Lenkwinkel für das Parkmanöver aus. Der Fahrer muss lediglich das Tempo des Fahrzeugs kontrollieren. SIPA aktiviert automatisch das Intelligent Clearance Sonar (ICS) System, das die Sicherheit des Parkmanövers gewährleistet.

HYBRIDANTRIEBE

Das zunehmende Umweltbewusstsein der Gesellschaft hat insbesondere in europäischen Großstädten zu immer strengeren Emissionsvorschriften geführt. Die Hybridantriebe von Toyota kombinieren möglichst geringe Emissionen mit der Fähigkeit, bis zu 50 Prozent der täglichen Pendelfahrstrecken rein elektrisch zurückzulegen.

Der neue Corolla bietet als erstes Modell von Toyota eine Auswahl von zwei Hybridantrieben: eine Version mit 90 kW (122 PS) und 1,8-Liter-Benzinmotor sowie eine 2,0-Liter-Variante mit 132 kW (180 PS). Hinzu kommt ein konventioneller 1,2-Liter-Turbobenziner.

Optimierter 1,8-Liter-Hybridantrieb

Das 1,8-Liter-Hybridsystem der vierten Generation entwickelt eine Systemleistung von 90 kW/122 PS mit einem Drehmoment des Verbrennungsmotors von 142 Nm. Die 53 kW starke Elektromaschine steuert weitere 163 Nm bei, die bereits ab der ersten Umdrehung anliegen. Mit seinem leisen Lauf sowie der intuitiven und spontanen Leistungsabgabe erfüllt er die hohen Ansprüche der Hybridkunden von Toyota, ohne an einer Steckdose aufgeladen werden zu müssen.

Größe und Gewicht des 1,8-Liter-Vierzylinders wurden ohne Beeinträchtigung von Leistung und Laufruhe der neuen GA-C-Plattform angepasst. Er profitiert von einer ganzen Reihe reibungsmindernder Maßnahmen, einem größeren Abgasrückführungssystem und einem optimierten Wärmemanagement.

Alle Komponenten des Hybridantriebs wurden noch feiner aufeinander abgestimmt. Beim Beschleunigen erlaubt das gesteigerte Drehmoment des Elektromotors eine linearere Drehzahlanhebung, während der Einsatz einer Lithium-Ionen-Hybridbatterie den Kraftstoffverbrauch nochmals senkt.

2,0-Liter-Hybridantrieb

„Zu Beginn des Projekts haben wir die europäischen Kundenprofile und deren Zufriedenheit mit unserem 1,8-Liter-Hybridantrieb untersucht. Mit dem Kraftstoffverbrauch, dem Komfort, der Laufruhe und der Zuverlässigkeit des Systems waren sie sehr zufrieden. Es stellte sich allerdings auch heraus, dass wir die Anforderungen einer bedeutenden



Gruppe potenzieller Kunden nicht erfüllen konnten. Wer Turbomotoren mit mehr als 1,4 Liter Hubraum gewohnt ist, wünscht sich eindeutig eine schnellere Beschleunigung und eine spontanere Gasannahme. Deshalb haben wir für den europäischen Markt den 2,0-Liter-Hybrid entwickelt.“ (Rembert Serrus, Senior Manager Performance Planning – Toyota Motor Europe)

Der neue 2,0-Liter-Hybridantrieb entwickelt eine Systemleistung von 132 kW/180 PS bei einem Drehmoment des Verbrennungsmotors von 192 Nm. Hinzu kommt die Durchzugskraft des Elektromotors, der seine Energie aus einer Nickel-Metallhydrid-Batterie bezieht.

Das System schöpft das von der neu eingeführten GA-C-Plattform ermöglichte Plus an Stabilität, Handling und Agilität aus. Es bietet dem Fahrer mehr Leistung, einen Sportmodus sowie die Funktionalität eines sequenziellen Sechsgang-Getriebes mit Schaltwippen am

ANTRIEB	1.8 HYBRID	2.0 HYBRID
	Toyota Hybrid System	Toyota Hybrid System
Systemleistung (PS/kW)	122 / 90	180 / 132
MOTOR		
Kraftstoff	Benzin	Benzin
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	98/72 bei 5.200	153/112 bei 6.000
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	142 bei 3.600	190 bei 6.000
FAHRLEISTUNGEN		
0-100 km (s)	10,9 11,1	7,9 8,1
Schrägheck Touring Sports		
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180	180
KRAFTSTOFFVERBRAUCH		
Gesamt (l/100 km - korreliert nach NEFZ)	3,4 3,4 (mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern)*	3,8 3,8 (mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern)*
Schrägheck Touring Sports		
CO₂-EMISSIONEN		
Gesamt (g/km - korreliert nach NEFZ)	76 76 (mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern)*	86 87 (mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern)*
Schrägheck Touring Sports		
INNENABMESSUNGEN		
Kofferraumvolumen (l - VDA) Schrägheck Touring Sports	361 598	313 (**) 581
GEWICHT		
Leergewicht min/max (kg) Schrägheck Touring Sports	1.345 - 1.400 1.370 - 1.430	1.410 - 1.510 1.465 - 1.560

* vor der finalen Homologation
(** = inkl. Unterflurtaufdach, ohne Unterflurtaufdach 242 l)

Lenkrad für ein noch dynamischeres und begeisterndes Fahrerlebnis.

Darüber hinaus ist der neue 2,0-Liter-Hybridantrieb einzigartig in diesem Fahrzeugsegment: Kein anderer konventioneller Antriebsstrang weist die gleiche Kombination aus Performance und niedrigen Emissionen auf. Zahlreiche Maßnahmen sorgen dafür, dass die Mehrleistung einhergeht mit höherer Kraftstoffeffizienz, geringeren Emissionen und größerer Laufruhe. Hierzu zählen beispielsweise das auf 14:1 angehobene Verdichtungsverhältnis und eine schnellere Verbrennungsgeschwindigkeit, die vom Wirbelstromeffekt der hocheffizienten Einlassseite profitiert. Hinzu kommen der lange Kolbenhub, eine neu konstruierte Ölpumpe und

weitere reibungsmindernde Optimierungen. Dem gleichen Zweck – nämlich geringerem Verbrauch und reduzierten Abgasemissionen – dienen auch leichtere und kleinere Komponenten, angefangen beim Elektromotor über das Getriebe bis hin zur Inverter-/Konvertereinheit und der Hybridbatterie.

Darüber hinaus hat Toyota die Höchstgeschwindigkeit, die der Corolla mit 2,0-Liter-Hybridantrieb rein elektrisch erreicht, auf über 115 km/h erhöht. Die Systemsteuerung verhindert dabei ein Anspringen des Verbrennungsmotors ohne Gasbefehl speziell dann, wenn der Vierzylinder noch kalt sein sollte – eine Maßnahme, die unnötige Warmlaufphasen vermeidet und auf diesem Weg den Benzinverbrauch und den Ausstoß von Abgasemissionen erheblich senkt. In diesem Sinne rückte auch der Abgaskatalysator näher an den Verbrennungsmotor heran und erreicht hierdurch schneller seine optimale Arbeitstemperatur, um eine frühzeitige und verbesserte Abgasreinigung zu erzielen.

Eine Ausgleichswelle, optimierte Motorlagerungen, strukturelle Verbesserungen des Getriebes, polierte Zahnräder, der Einsatz eines positiven/negativen Hysterese-Dämpfers sowie eine leichte Steuerkette und die Überarbeitung des Wasserpumpenmotors helfen darüber hinaus, die Geräusche des Antriebsstrangs auf ein außergewöhnlich niedriges Niveau zu senken.

FAHRDYNAMIK

Dank der neuen GA-C-Plattform von Toyota profitiert der neue Corolla von erheblich verbesserter Fahrdynamik, Fahrerergonomie und Rundumsicht.

Hochfeste und leichte TNGA-Karosserie

Der umfangreiche Einsatz von Aluminium, hochfestem Stahl und warmgepressten Materialien führte zu einer signifikanten Gewichtsreduzierung, die mit einer verbesserten Kraftstoffeffizienz einhergeht. So konnten zum Beispiel die Wandstärken der Türen und Dachpaneele reduziert werden. Gleichzeitig erhöhen der Einsatz von Klebeverbindungen und eine größere Anzahl an Punktschweißverbindungen die Karosseriesteifigkeit gegenüber den Vorgängermodellen um etwa 60 Prozent.

Dies verbessert die Agilität, die Reaktion auf Lenkbefehle sowie die Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten markant.

Ebenfalls zu einem optimierten Handling führen die geringere Einbauhöhe des Motors, ein tieferer Hüftpunkt der Sitze sowie die Unterbringung der Hybridbatterie unter den Rücksitzen. Insgesamt haben diese Maßnahmen den Schwerpunkt des neuen Corolla um rund 10 mm gesenkt.

Fahrwerk

Der neue Corolla tritt mit bewährten MacPherson-Federbeinen an der Vorderachse, einer völlig neuen Mehrlenker-Hinterachse, einer neuen Stoßdämpfer-Ventiltechnik und erstmals mit adaptiv variablen Dämpfern (AVS) an.

Dabei hat Toyota die Geometrie der Vorderradaufhängung ebenso überarbeitet wie die Charakteristik von Schraubenfedern und Stoßdämpfern. Daraus resultiert ein lineareres Lenkgefühl bei mittel bis schnell durchfahrenen Kurven. Zugleich wurden die Strukturen der Lenker und Buchsen geändert und Reibungsverluste reduziert. Dies minimiert die Übertragung von Stößen auf rauen Fahrbahnbelägen und erhöht so den Fahrkomfort.

Durch eine kompaktere Anordnung der einzelnen Bauteile kombiniert die neu entwickelte Mehrlenker-Hinterradaufhängung ein erhöhtes Ladevolumen mit exzellenter Fahrstabilität und hohem Fahrkomfort. Dieses Ziel unterstützen auch die speziell entwickelten Schraubenfedern. Neu positionierte Längslenker halten sowohl bei Kurvenfahrt als auch beim Bremsen den eingestellten Vorspurwinkel bei. Das Ergebnis: Das Fahrzeug reagiert präzise auf Lenkbewegungen und bleibt auch während der Verzögerung besonders stabil.

Sowohl Vorder- als auch Hinterradaufhängung profitieren von neu entwickelten Stoßdämpferventilen. Sie reduzieren die Reibung um 40 Prozent und ermöglichen auf diese Weise eine sanftere und komfortablere Fahrt.

Das adaptive und variable Fahrwerkssystem AVS (Adaptive Variable Suspension) regelt die Dämpfung an jedem Rad einzeln. Dies erhöht den Fahrkomfort und – im Zusammenspiel mit dem optimierten Lenkverhalten und dem tieferen Schwerpunkt – auch die Performance.



Dabei wird die Dämpferkraft automatisch über 650 Stufen von einem linearen Hubmagneten gesteuert, der viermal schneller arbeitet als ein herkömmlicher Stellmotor.

Zugleich passt AVS die Dämpfung dem vorgewählten Fahrmodus ECO, NORMAL, SPORT S, SPORT S+ oder CUSTOM an. Hierdurch kommt der Fahrer in den Genuss eines fein ausbalancierten Fahrkomforts und sportlichem Handling.

Aerodynamik

Hand in Hand mit der hochmodernen GA-C-Plattform des Toyota Corolla, die eine niedrigere Gesamthöhe der Karosserie sowie die tiefere Positionierung der Motorhaube ermöglicht, geht auch eine besondere aerodynamische Effizienz des neuen Modells.

Optional kommt ein verstellbarer Kühlluft einlass hinzu, der den Luftstrom zum Motorraum reguliert. Im geschlossenen Zustand reduziert er den Luftwiderstand und verkürzt die für Abgasemissionen besonders kritische Warmlaufphase, indem der Verbrenner schneller seine optimale Betriebstemperatur erreicht.

Verbesserte Geräuscheigenschaften, niedrigere Vibrationen

Neben der besonders leisen Hybridantriebstechnologie profitiert der neue Corolla auch von zahlreichen Optimierungen, die Geräusche und Vibrationen im Fahrgastraum minimieren.

Bereits die Installation der Vierzylinder minimiert Vibrationen beim Anfahren und im Leerlauf, auch die sonst übliche Drehzahlerhöhung beim Anfahren entfällt. Hierdurch vermittelt der Antrieb eine linearere Anpassung der Motordrehzahl an die

	COROLLA SCHRÄGHECK	COROLLA TOURING SPORTS
AUSSENABMESSUNGEN		
Länge (mm)	4.370	4.653
Breite (mm)	1.790	1.790
Höhe (mm)	1.435	1.435
Radstand (mm)	2.640	2.700
Bodenfreiheit (mm)	135	135

Fahrzeuggeschwindigkeit und verbessert die Laufruhe beim Beschleunigen.

Mit vielen durchdachten Detaillösungen wirkt sich auch die GA-C-Plattform mindernd auf Schwingungen aus dem Antriebsstrang aus. So fungiert die Polsterplatte des Lenkrads wie ein dynamischer Dämpfer, der Schwingungen aus der Lenkung unterdrückt. Selbst der Werkzeugkasten wird als dynamisches Element genutzt, um Vibrationen im hinteren Fahrzeugbodens zu eliminieren.

Der großzügige Einsatz von schallabsorbierendem und isolierendem Material im Motorraum minimiert in Kombination mit einer dreilagigen Dämpfungsschicht innerhalb der Armaturentafel das Eindringen von Motor- und Getriebegeräuschen in den Fahrgastraum.

Zu guter Letzt erhält der neue Toyota Corolla eine zusätzliche Dämmschicht im Bodenbereich und spezielle Abdichtungen für die Karosseriespalten, während Hohlräume innerhalb der Fahrzeugstruktur die Übertragung von Wind- und Fahrgeräuschen auf die Kabine reduzieren.

DER NEUE TOYOTA RAV4 HYBRID

Erstes SUV - echter Hybrid

1994 hat Toyota mit der Präsentation des ersten RAV4 der Welt ein neues Fahrzeugkonzept vorgestellt, das den robusten Auftritt eines SUV und einen „Meistert jedes Gelände“-Anspruch mit den kompakteren Abmessungen und den Handling-Vorteilen eines Fließheck-Pkw vereint.



NUN, FAST EIN VIERTELJAHRHUNDERT

später, trägt der neue RAV4 diesen Pioniergeist in fünfter Generation weiter. Bei seiner Europapremiere auf dem Pariser Salon eröffnet das neue Modell eine neue Ära des Sports Utility Vehicle hinsichtlich Performance, Leistungsfähigkeit und Sicherheit – Fortschritte, die es seinem kraftvollen neuen Design und vor allem dem erstmaligen Einsatz der modernen TNGA-Plattform (Toyota New Global Architecture) im SUV-Segment verdankt.

Mit seinem nochmals niedrigeren Schwerpunkt und der markant höheren Verwindungssteifigkeit wirkt sich die TNGA-Basis des neuen RAV4 unmittelbar auf zahlreiche Eigenschaften des neuen Modells aus – vom Handling und Federungskomfort über das geräumige Interieur und das Maßstäbe in dieser Klasse setzende Gepäckabteil bis hin zu seinem Aufmerksamkeit erregenden Design mit flacheren Dach- und Schulterlinien sowie der erhöhten Bodenfreiheit. Neben einem größeren Platz- und Komfortangebot überzeugt der Innenraum durchgehend auch mit außergewöhnlicher Qualität und Verarbeitung.

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal des neuen RAV4 innerhalb seiner Klasse ist der zur Wahl stehende Hybrid-Elektroantrieb – eine Option, für die sich in Westeuropa die überwältigende Mehrheit der Kunden entscheidet: 2018 waren es 85 Prozent. Der neue, 163 kW (222 PS) starke TNGA-Hybridantriebsstrang mit 2,5 Liter großem Vierzylindermotor erreicht in puncto Leistungsentwicklung, Ansprechverhalten sowie Effizienz ein nochmals höheres Level. In seinem Wettbewerbsumfeld setzt er neue Verbrauchs- und Abgasemissions-Maßstäbe.

Hinzu kommen umfangreich verbesserte und für unterschiedlichste Fahrbahnqualitäten bestens geeignete Allradsysteme. Dabei hat Toyota das elektrische AWD-Konzept des RAV4 Hybrid nochmals überarbeitet und optimiert. Es performt nun bei schwierigen Einsatzbedingungen deutlich stärker und ermöglicht auch bei rutschigen Straßenverhältnissen ein sicheres Handling.

Als erstes Modell des japanischen Autoherstellers kommt der neue RAV4 in den Genuss zusätzlicher Funktionen des Toyota Safety Sense Systems. Mit fortschrittlichen

Technologien schützt es vor Unfällen und assistiert dem Fahrer so umfangreich, das seine Leistungsfähigkeit bereits Teilbereiche des autonomen Fahrens abdeckt.

DIE NEUE GLOBALE FAHRZEUGARCHITEKTUR VON TOYOTA

Die erste RAV4-Generation, die von der neuen TNGA-Plattform profitiert

Die Grundlage für die überzeugenden dynamischen Qualitäten des neuen RAV4 liefert die komplett neu entwickelte TNGA-Plattform. Sie ermöglicht einen tieferen Schwerpunkt, Gewichtseinsparungen und ein ebenso starkes wie robustes und gut ausbalanciertes Fahrwerk. Das Ergebnis sind ausgezeichnete Handling-Eigenschaften, ein hohes Maß an Fahrstabilität und präzise Rückmeldungen an den Fahrer, der einen höheren Fahrspaß genießt. Gleichzeitig stellt die TNGA-Architektur aber auch die Weichen für ein großartiges Interieur- und Exterieur-Design, mehr Komfort für alle Passagiere und verbesserte Sicherheitssysteme.

Der niedrigere Schwerpunkt profitiert von gewichtsoptimierten Komponenten, die tiefer im RAV4 positioniert werden konnten – vom Motor bis hin zu den Sitzen. Zugleich stieg die Steifigkeit der gesamten Karosseriestruktur um 57 Prozent. Das Resultat sind Fahreigenschaften, die Toyota mit „sicher und natürlich“ umschreibt. „Sicher“ heißt dabei: unbeeindruckbar durch äußere Einflüsse und ein Gefühl von Stabilität ausstrahlend. „Natürlich“ im Sinne von intuitiven, unverfälschten Rückmeldungen an den Fahrer.

Über die besonderen Chassis-Eigenschaften hinaus wirken sich auch zahlreiche Detailoptimierungen und Feinabstimmungen positiv auf die Gesamtdynamik des neuen RAV4 aus. So verbessert zum Beispiel die überarbeitete Form und Positionierung des Kraftstofftanks das Handling und die Fahrstabilität: Er rückte längs vor die Hinterachse. Dies ermöglicht eine ausgewogenere Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse im Verhältnis 51/49 sowie zwischen linker und rechter Fahrzeugseite.

Die Verlegung des Servolenkungs-Elektromotors von der Lenksäule hin zur Zahnstange führt zu nochmals direkteren Rückmeldungen und linearer ansteigenden

Lenkkräften, die dem Fahrer ein natürlicheres Gefühl vermitteln und präzisere Kurvenfahrten erlauben.

Die TNGA-Plattform des neuen RAV4 sticht auch durch Hinterradaufhängungen mit doppelten Querlenkern hervor. Dank des tiefen Schwerpunkts und der hohen Karosseriesteifigkeit musste die Federung nicht übertrieben straff ausgelegt werden, um die dynamischen Ziele zu erreichen. Zugleich ermöglicht die präzise Abstimmung aller Fahrwerkskomponenten an der Hinterachse einen nochmals höheren Komfort, etwa durch die senkrechtere Anwinkelung der Stoßdämpfer und die verbesserte Führung des Längslenkers.

In der Summe verleihen diese Maßnahmen dem neuen RAV4 ein agiles und neutrales Fahrverhalten mit unmittelbaren Rückmeldungen über die Lenkung und das Gaspedal sowie einer optimierten Getriebe-Übersetzung.

KONZEPT UND DESIGN

Ein authentisches SUV, das sich von der Masse abhebt

Die TNGA-Plattform lieferte den Designern von Toyota große Freiräume bei der Aufgabe, dem neuen RAV4 einen starken SUV-Charakter zu verleihen, mit dem das Modell aus seinem Segment hervorsteicht. Der standardisierte Einsatz zahlreicher Komponenten unterhalb des Karosserieblechs erleichterte den Entwicklungsprozess und ließ den Konstrukteuren mehr Zeit und Raum, einen neuen Auftritt für das Interieur und Exterieur zu kreieren. Polygone Formen, die Stärke und Kohärenz kommunizieren, prägen fortan das Karosserie- und Innenraumdesign. Im Zusammenspiel mit dem einzigartigen Hybrid-Elektroantrieb vermittelt es dem neuen Modell ein besonderes Alleinstellungsmerkmal und soll innerhalb des hart umkämpften Wettbewerbsumfelds insbesondere Neukunden für den RAV4 und die Marke Toyota interessieren.

Prägend für den Auftritt des neuen RAV4 ist dabei auch die um 15 mm erhöhte Bodenfreiheit. Sie wird durch Räder mit einem größeren Durchmesser erzielt und vergrößert das Einsatzspektrum des japanischen Allrounders. Dies geht Hand in Hand mit einem ebenso kraftvollen wie eigenständigen

Karosseriedesign inklusive einer soliden Form, die sich vom Bug über die Seitenansicht bis zum Heck erstreckt. Sie verleiht dem Fahrzeug das Erscheinungsbild eines soliden und authentischen SUV. Speziell für die Frontpartie liegt der Schwerpunkt auf einer breiten Spur, die Stärke verheißt – der flächig ausgeführte untere Bereich des Stoßfängers betont dies zusätzlich. Eine vergleichbare Wirkung erzielt eine horizontale Linie am Heck, die von den Rückleuchten und der Rückscheibe definiert wird, bevor sie an den Außenseiten in scharfem Winkel nach unten führt und die Blicke auf die Hinterräder lenkt. Auch hier steht der „polygone“ Einfluss auf das Design im Vordergrund.

Der Innenraum zeichnet sich durch Materialien mit hoher sensorischer Qualität und präziser Verarbeitung aus. Dies betrifft insbesondere die Softtouch-Oberflächen des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Hinzu kommen homogene Muster, Textilien und Farben sowie eine harmonische Interieur-Beleuchtung. Die symmetrischen Formen spiegeln das Polygon-Motiv wider, das Toyota bereits im Conceptcar FT-AC vorgestellt hat. Die neu gestalteten Bedienelemente überzeugen mit sauber integrierten und angenehm nutzbaren Schaltern, so wie etwa für die Klimaautomatik.

Das Instrumentenbrett konnte dank der neuen TNGA-Plattform besonders niedrig positioniert werden, wodurch der Fahrer eine bessere Sicht auf die Straße genießt. Es besitzt kraftvolle horizontale Linien, die bis in die Türen reichen und die souveräne Breite des Innenraums auf diese Weise zusätzlich betonen. Die großzügiger dimensionierte Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen steht im Einklang mit dem einladenden, funktionalen SUV-Charakter des Interieurs. Hinzu kommen zahlreiche Ablagemöglichkeiten für die Vornesitzenden, die sinnvoll gestaltet und gut erreichbar sind.

Auf das Konto der neuen TNGA-Plattform geht auch das eindrucksvolle Platzangebot des Innenraums, der mit einem großen Gepäckabteil und in puncto Allgemeinkomfort neue Bestwerte in seinem Segment aufstellt. Die Achsüberhänge fielen vorne um fünf und hinten um 30 mm kürzer aus. Insgesamt misst der neue RAV4 in der Außenlänge mit 4.600 mm fünf mm



weniger als das Vorgängermodell und bewahrt damit seine agile Manövrierbarkeit. Dennoch legte der Radstand um 30 auf 2.690 mm zu – die Basis für das großzügigere Interieur.

Den kraftvollen Auftritt des neuen RAV4 unterstreicht auch die um zehn mm auf 1.855 mm größere Karosseriebreite, die Spur der Vorder- und Hinterachse legte ebenfalls zu. Gleichzeitig sank die Außenhöhe um zehn auf 1.650 mm.

Komfort- und Wohlfühligenschaften

Eine verbesserte Rundumsicht stand im Lastenheft der RAV4-Entwickler weit oben. Dank der neuen TNGA-Plattform konnte die Motorhaube 15 mm flacher ausfallen, dies erweitert das Sichtfeld des Fahrers auf die Straße vor ihm um zwei Grad. Zeitgleich rückten auch die Außenspiegel in eine etwas niedrigere Position, die A-Säulen wurden verschlankt und die Gürtellinie gesenkt. Der Blick des Fahrers nach hinten profitiert von einer größeren Heckscheibe, zudem bietet Toyota für den neuen RAV4 den „Smart View Mirror“, einen

DIE GESCHICHTE UND DER MARKTERFOLG DES RAV4

Einst als Pionier gestartet, hat sich der Toyota RAV4 von Modellgeneration zu Modellgeneration stetig weiterentwickelt und zählt heute zu den meistgekauften Fahrzeugen weltweit. Dabei hat er ein vollkommen neues Marktsegment eröffnet, in dem jeder wichtige Autohersteller inzwischen vertreten sein muss.

Der RAV4 steht längst im Mittelpunkt des globalen Produktangebots von Toyota. Seit 1994 liefen 8,1 Millionen Einheiten des Erfolgsmodells vom Band. Auch 2017 ging der RAV4 als bestverkauftes SUV der Welt in die Geschichte ein. Mit 810.953 Fahrzeugen belegte der japanische Allrounder in der Rangliste der bestverkauften Automobile zudem Platz vier.

In Europa hat die starke Kundennachfrage den SUV-Markt innerhalb der vergangenen vier Jahre nahezu vervierfacht, inzwischen erreicht dieses Segment 22,7 Prozent Anteil an den Neuwagenverkäufen. Bis 2023 soll der jährliche Absatz von SUV-Modellen bei über fünf Millionen Einheiten liegen. Der D-SUV-Markt bleibt mit gut 1,5 Millionen Stück pro Jahr dabei stabil auf hohem Niveau.



Innenspiegel mit kamerabasierter Panorama-Ansicht an (Details siehe Kapitel Ausstattung).

Eine erhöhte Sitzposition mit einem souveränen Blick über das Verkehrsgeschehen gehört zu den prägenden Eigenschaften eines SUV. Die neue TNGA-Plattform vereint dies in der jüngsten Generation des RAV4 mit einem Sitzkomfort und einer Ergonomie, die dem Fahrer eine noch bessere Kontrolle ermöglicht. Dabei wurde der Referenzpunkt im Hüftbereich um 15 mm gesenkt und der Verstellbereich des Lenkrads um 50 Prozent erweitert. Zusammen mit großzügigeren Verstellmöglichkeiten für den Vordersitz sowie der präzisen Anordnung der Pedalerie und der Armauflage finden noch mehr Menschen außerhalb der Normgröße eine für sie ideale und angenehme Sitzposition.

Größeren Komfort bietet der neue RAV4 auch den Passagieren im Fond. So legt die Schulterfreiheit um 40 mm zu, der Fußraum wuchs und zwei Frischluftdüsen kommen hinzu. Zusätzlich erleichtert ein größerer Öffnungswinkel der hinteren Türen und ein verringerter Abstand zwischen dem Hüft-Referenzpunkt und dem Seitenschweller das Ein- und Aussteigen sowie den Zugang zu einem Kindersitz.

Nutzerfreundlicher präsentiert sich auch der nochmals größere Kofferraum des neuen RAV4. Er verdankt dies insbesondere dem durchgehend ebenen Ladeboden, der in der Länge um 60 mm hinzugewann. Hierdurch steigt auch das Kofferraumvolumen gegenüber dem Vorgängermodell um 79 Liter. Gleichzeitig überzeugt das Gepäckabteil aber auch mit einer konstruktiv verankerten Flexibilität. Werden die im Verhältnis 60:40 geteilten Rücksitze umgelegt, kann zum Beispiel ein 29-Zoll-Mountainbike eingeladen werden, ohne dessen Räder zu demontieren. Hinzu kommt eine höhenverstellbare Laderaumabdeckung, die sich für den Transport schmutziger Gegenstände umdrehen lässt, sowie Staunetze auf beiden Seiten des Kofferraums. Weitere intelligente Detaillösungen für die Heckklappe umfassen einen Innengriff, der auch als Bügel zum Aufhängen von Gegenständen genutzt werden kann, und eine sensorgesteuerte „Easy Load“-Funktion.

KRAFTÜBERTRAGUNG UND FAHRLEISTUNGEN

Der neue TNGA-Hybridantrieb liefert mehr Leistung, besseres Ansprechverhalten und Klassenbeste Ökonomie

Toyota stellt für den neuen RAV4 zwei TNGA-Antriebsstränge zur Wahl. Beide sind leistungsstärker sowie verbrauchs- und abgasemissionseffizienter als die Motorisierungen des bisherigen Modells. An der Spitze steht dabei der RAV4 Hybrid mit 2,5 Liter großem Dynamic Force-Vierzylinder mit kombinierter Saugrohr-/Direkteinspritzung. Das besonders leise und direkt ansprechende Gesamtsystem entwickelt 163 kW (222 PS) und übertrifft den 145 kW (197 PS) starken Vorgänger damit deutlich. Für die Beschleunigung auf 100 km/h vergehen nur 8,1 Sekunden – ein klares Signal, dass es der jüngsten Hybrid-Technologie von Toyota keinesfalls an Leistung mangelt.

Kraft ohne Kompromisse: Dieser Anspruch schließt die Performance des neuen RAV4 ebenso ein wie die Fahrbarkeit und die Effizienz seines Antriebs. Dies macht ihn für die Kunden nochmals attraktiver: Entschieden sich zuletzt 85 Prozent der westeuropäischen RAV4-Käufer für die Hybridvariante, so rechnet der japanische Autohersteller für das neue Modell – in dem die vierte Generation des Hybridantriebs von Toyota seine Premiere feiert – sogar mit einem Anteil von 90 Prozent. Das hochmoderne System bringt zahlreiche Vorteile mit sich: Schlüsselemente wie der elektronische Inverter/Konverter (Power Control Unit) und die Nickel-Metall-Hybridbatterie konnten leichter und kompakter gestaltet werden, zugleich reduzieren sich die elektrischen und mechanischen Verluste zugunsten einer höheren Effizienz. Der neue RAV4 wird nach WLTP homologiert. Als die dazu korrelierenden NEFZ-Werte werden erwartet: Ein Verbrauch von 4,4 Liter/100 km (korreliert mit NEFZ) sowie CO₂-Emissionen von 105 g/km (korreliert mit NEFZ). Für den Fahrer ergibt sich darüber hinaus eine kraftvollere, gut kontrollierbare und linear einsetzende Beschleunigung aus dem Stand sowie eine größere Effizienz bei höheren Geschwindigkeiten.

Parallel zum neuen Hybridantrieb bietet Toyota den RAV4 auch mit einem 2,0-Liter-





Benzinmotor an, der mit einem manuellen Schalt- sowie einem Automatikgetriebe erhältlich ist.

ALLRADANTRIEB

Systeme vereinen sichere Performance unter allen Bedingungen mit geringen Geräuschemissionen und hoher Verbrauchseffizienz

Toyota schickt den neuen RAV4 mit deutlich verbesserten Allradantriebs-Technologien an den Start. Sie überzeugen mit einer höheren Leistungsfähigkeit und bieten dem Fahrer – ganz im Sinne des „Meistert jedes Gelände“-Gedankens – unter allen Bedingungen größere Kontrollmöglichkeiten und ein Plus an Fahrvergnügen, sei es bei Kurvenfahrt oder durch sicheren Grip auch bei schwierigen Verhältnissen. Damit setzt sich der neue RAV4 weiter von seinen Wettbewerbern ab.

RAV4 Hybrid mit signifikant weiterentwickeltem elektrischen Allradsystem

Der spürbar verbesserte und leistungsfähigere elektrische Allradantrieb des RAV4

Hybrid vereint ausschließlich Vorteile auf sich. Er überzeugt mit geringerem Verbrauch im Stadtverkehr, niedrigeren Geräuschentwicklungen bei höheren Geschwindigkeiten und größerer Traktion auf rutschigem Geläuf. Kompakter und leichter ist er vergleichbaren mechanischen Systemen auch in puncto Mehrgewicht und Raumbedarf überlegen.

Der Antrieb der Hinterräder obliegt dabei einer zusätzlichen Motor-Generator-Einheit, die ihre Energie vom Hybridsystem bezieht. Gegenüber dem aktuellen Modell stieg das maximal verfügbare Drehmoment um 30 Prozent von 953 auf 1.300 Nm und entspricht beziehungsweise übertrifft somit das Leistungsniveau mechanischer Systeme. Je nach äußeren Bedingungen variiert die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse dabei zwischen 100:0 und 20:80, um selbst in anspruchsvollem Gelände für ein verbessertes Handling und hohe Stabilität zu sorgen. Dies bedeutet: Der Fahrer kann sich auch auf losem, besonders rutschigem





Untergrund auf sicheres Vorwärtskommen verlassen – zugleich überzeugt der elektrische Allradantrieb durch reduzierte Energieverluste und geringes Gewicht.

Der mechanische Allradantrieb des neuen RAV4 mit 2,0-Liter-Benzinmotor und CVT-Getriebe wartet mit dem ersten dynamischen Torque-Vectoring-System von Toyota auf, bei dem sich die Drehmomentzuteilung an die Hinterachse komplett entkoppeln lässt. Dies geschieht über ein doppeltes Differenzial, das die Kraftzufuhr zwischen rechtem und linkem Hinterrad situationsbedingt aufsplittet. Auf diese Weise sorgt es selbst auf glattem Untergrund für ein stabiles Fahrverhalten und präzise Reaktionen auf die Lenkbefehle des Fahrers.

Integriertes AWD-Management

Toyota hat die Leistungsfähigkeit des RAV4-Allradsystems durch die Einführung des AIM-Systems (AWD Integrated Management) weiter gesteigert. AIM ist ein Novum in diesem SUV-Segment und passt unterschiedliche Fahrzeugfunktionen an – von der Lenkunterstützung über die Bremse bis hin zum elektronischen Gaspedal, dem Schaltschema und der Antriebsmomentverteilung entsprechend dem aktivierten Fahrmodus. Im neuen RAV4 Hybrid zum Beispiel kann der Fahrer zwischen Normal, Eco und Sport auswählen. Im Sport-Modus etwa modifiziert AIM die Lenkcharakteristik, die Gasannahme und die Kraftverteilung zugunsten einer besseren On-Road-Performance.

Trail-Funktion verbessert Offroad-Eigenschaften

Abseits befestigter Wege profitiert die jüngste Generation des RAV4 Hybrid von einer neuen Auto-LSD-Funktion. Sie ermöglicht bestmöglichen Grip auch auf rutschigen Untergründen und leistet wichtige Hilfestellungen, wenn anspruchsvolle Geländepassen bevorstehen. Wird die Trail-Funktion über einen Schalter in der Mittelkonsole aktiviert, lässt sich nun bei Off-Road-Fahrt durch unebenes Terrain ein einzelnes frei drehendes Antriebsrad per aktivem Eingriff abbremsen. Vorteil: Auf diese Weise erreicht das Motormoment ein

Rad mit mehr Traktion. Zeitgleich halten auch die Kontrolle der Drosselklappe sowie die angepasste Antriebskraftverteilung das Fahrzeug in Bewegung.

AUSSTATTUNG UND DAS NEUE TOYOTA SAFETY SENSE SYSTEM

Neue Spezifikationen voller innovativer Technologien

Die Ausstattungsumfänge des neuen RAV4 unterstreichen, wie sehr Toyota auch weiterhin neue Technologien und Funktionen mit sinnvollen Innovationen in Sachen Sicherheit, Komfort und Praktikabilität einsetzt. Je nach Ausstattungslinie zählen zum Beispiel ein elektrisch betätigtes Panoramaglas-Schiebedach, belüftete Sitze, induktives Aufladen von Smartphones und bis zu fünf USB-Schnittstellen für elektrische Geräte zum serienmäßigen oder optionalen Lieferumfang.

Ausstattungs-Features

Toyota schickt den neuen RAV4 in Europa mit einer umfangreichen Serienausstattung an den Start. Neben der jüngsten Entwicklungsstufe des Toyota Safety Sense Systems inklusive der E-Call-Notrufunktion umfasst sie bereits in der Basisversion 17-Zoll-Leichtmetallräder, LED-Hauptscheinwerfer sowie ein sieben Zoll großes Audio-Display und ein TFT-Multi-Informationdisplay mit 4,2 Zoll Durchmesser.

Auf Wunsch stehen auch 18-Zoll-Leichtmetallräder, das Toyota Smart Key-System für schlüsselloses Öffnen und Verschließen der Türen und der Heckklappe, umfangreichere Soft-Touch-Innenraumverkleidungen, größere Displays, Lederausstattung, Privacy Glass mit verstärkter Tönung für alle Scheiben ab der B-Säule und die elektrisch öffnende, sensorgesteuerte „Easy Load“-Heckklappe zur Verfügung.

Style-Ausstattung für den RAV4 Hybrid

In der Ausführung Style Selection hebt sich der RAV4 Hybrid noch deutlicher von seinem Wettbewerbsumfeld ab. Sie umfasst eine Zweifarblackierung mit einer schwarz getönten Dachpartie, der eine von vier attraktiven Karosseriefarben gegenübersteht. Hinzu kommen schwarze 18-Zoll-Leichtmetallräder. Im Innenraum runden Sportsitze, eine schwarze



ANTRIEB	HYBRID	HYBRID
	ALLRADANTRIEB	FRONTANTRIEB
	E-FOUR	
	Toyota Hybrid System mit E-Four	Toyota Hybrid System
Systemleistung (kW/PS)	163/222	160/218

MOTOR

Kraftstoffart	Benzin	Benzin
Maximale Leistung (kW/PS bei U/min)	130/177 bei 6.000	130/177 bei 6.000
Maximales Drehmoment (Nm bei U/min)	221 bei 3.600-5.200	221 bei 3.600-5.200

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km (s)	8,1	8,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180	180

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Gesamt (l/100 km - korreliert nach NEFZ)	4,6* (mit17-Zoll-Leicht.)	4,5* (mit17-Zoll-Leicht.)
--	------------------------------	------------------------------

CO₂-EMISSIONEN

Gesamt (g/km - korreliert nach NEFZ)	105 g* (mit17-Zoll-Leicht.)	102 g* (mit17-Zoll-Leicht.)
--------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

AUSSENABMESSUNGEN

Länge (mm)	4.600	4.600
Breite (mm)	1.855	1.855
Höhe (mm)	1.685	1.685
Radstand (mm)	2.690	2.690
Bodenfreiheit (mm)	190	190

INNENABMESSUNGEN

Kofferraumvolumen (Liter - VDA)	580	580
---------------------------------	-----	-----

GEWICHT

Leergewicht (kg)	1645 - 1730	1590 - 1680
------------------	-------------	-------------

* Vor der finalen Homologation

Dachverkleidung sowie blaue Interieur-Akzente den speziellen Auftritt des Modells ab. Ergänzend bietet Toyota zahlreiche Optionspakete und weiteres Zubehör an, mit dem RAV4-Kunden ihren SUV nach eigenen Vorstellungen anpassen können.

“Smart View Mirror” - Innenspiegel, mit kamerabasierter Panorama-Ansicht

Als allererstes Modell von Toyota wartet der neue RAV4 mit dem „Smart View Mirror“ auf, einem Innenspiegel mit kamerabasierter Panorama-Ansicht. Die Innovation verbessert den Rundumblick des Fahrers und kann konventionell als automatisch abblendender Rückspiegel eingesetzt werden oder auch als digitaler Monitor, der ein deutlich größeres Sichtfeld abdeckt. Dabei gibt das neue Feature per Knopfdruck und in Echtzeit das Bild einer einstellbaren, hochauflösenden Kamera wider, die hoch in der Rückscheibe des RAV4 sitzt. Auf diese Weise gewährt sie auch dann einen klaren Blick nach hinten, wenn zum Beispiel der Gepäckraum formatfüllend beladen wurde und die normale Sicht versperrt ist. Dank des Weitwinkelobjektivs deckt das System zudem einen besonders breiten Bereich ab und lässt sich über Bedienelemente anpassen, inklusive einer Zoom-Funktion.

Panoramasicht-Monitor, Panorama-Glasschiebedach und JBL-Audiosystem

Ein weiteres Premium-Ausstattungsdetail, das Toyota für den neuen RAV4 anbietet, ist das 360°-Kamera-System. Es unterstützt den Fahrer insbesondere bei Offroad-Touren durch gefährliches Gelände oder auch im beengten Einparkverkehr mit einer 360-Grad-Rundumsicht und warnt vor Hindernissen direkt vor, neben und hinter dem Fahrzeug – wahlweise auch aus der Vogelperspektive.

Das offene und luftig wirkende Interieur-Ambiente profitiert zusätzlich von dem optional erhältlichen Panorama-Glasschiebedach. Geht es um hochklassigen Musikgenuss an Bord, hat Toyota auf die Expertise seines Audio-Premiumpartners JBL gesetzt. Das Ergebnis ist ein maßgeschneidertes Soundsystem mit neun Lautsprechern inklusive der für die Marke typischen Horn-Tweeter, einem neuen kraftvollen Subwoofer und einem Verstärker

mit Musikaufbereitungs-Technologie Clari-Fi™. Sie erzeugen eine herausragende Klangqualität auf dem Niveau eines Konzert-Sounds.

Verbessertes Toyota Safety Sense System

Der neue RAV4 ist das erste Modell des japanischen Autoherstellers, das mit dem aufgewerteten Toyota Safety Sense System auf den Markt kommt. Es umfasst neue ebenso wie verbesserte Funktionen, die Touren mit dem Erfolgs-SUV sicherer und müheloser gestalten und sogar ein gewisses Maß an automatisiertem Fahren ermöglichen.

So erkennt das hochmoderne Pre-Collision Systemfortan nicht allein nur andere Automobile, sondern auch Fußgänger auf der Fahrbahn – tags wie nachts. In einem Geschwindigkeitsbereich von zehn bis 80 km/h sieht es bei Tageslicht zudem Radfahrer, die den Weg des neuen RAV4 kreuzen könnten. Errechnet das System die Gefahr einer Kollision, warnt es den Fahrer vor dem drohenden Zusammenstoß und bereitet die Bremsanlage vor. Unterbleibt die notwendige Reaktion, wird autonom eine Vollbremsung ausgelöst. Dabei kann die Geschwindigkeit des RAV4 um bis zu 40 km/h reduziert werden, um einen Aufprall zu vermeiden oder seine Folgen zu minimieren. Zugleich übernimmt das Pre-Collision System jetzt auch Informationen der Verkehrszeichenerkennung, um sichere

Tempowarnungen an den Fahrer übermitteln zu können.

Auch die intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung iACC greift im neuen RAV4 auf die Verkehrszeichenerkennung zu, die ihrerseits ein deutlich größeres Spektrum an Straßenschildern entziffern kann. Bei voreingestellter Reisegeschwindigkeit erkennt iACC nun Tempolimits, warnt den Fahrer vor einem möglichen Verkehrsverstoß und ermöglicht die Anpassung der Geschwindigkeit über die Bedienknöpfe des Lenkrads.

Teil des Toyota Safety Sense Systems der jüngsten RAV4-Generation ist auch eine neue Funktion: der Spurverfolgungsassistent. Auf Autobahnen und gut ausgebauten Verkehrswegen registriert er die Straßenbegrenzungen und hält das Fahrzeug via aktivem Lenkeinfluss bei Geschwindigkeiten über 50 km/h auf Kurs. Dies senkt die Gefahr von Kollisionen und erleichtert speziell auf langen Reisen die Fahrt.

Der Spurhalteassistent LDA erhielt ebenfalls eine Aufwertung und erkennt die eigene Fahrbahn bei Geradeausfahrt nun auch dann, wenn deutliche Straßenmarkierungen teilweise fehlen oder nicht sichtbar sind – beispielsweise bei dichtem Verkehr. Dann folgt das System anhand der Frontkamera und dem eingebauten Radar dem Weg des vorausfahrenden Fahrzeugs.





DER NEUE CAMRY HYBRID

Ein einzigartiges Fahrzeug im europäischen Limousinen-Segment

Auf dem Pariser Salon 2018 stellt Toyota den neuen Camry Hybrid erstmals in Europa vor. Er verbindet hohen Komfort mit dem hohen Wirkungsgrad seines Hybridantriebs der neuesten Generation.



NACH 14 JAHREN Abwesenheit ebnet das sinkende Interesse an Dieselfahrzeugen den Weg für die Wiedereinführung des Camry in Westeuropa.

Der neue Camry Hybrid stärkt die Präsenz von Toyota im D- und E-Limousinen Segment und stellt dank seines leistungsstarken Hybridantriebs eine einzigartige Option dar. Mit der neuen Stufenheck-Limousine erweitert Toyota sein Hybridangebot in Europa auf nun auf acht Modelle.

Der neue Camry ist die achte Generation einer Baureihe, die seit ihrer Markteinführung 1982 unzählige Preise und Auszeichnungen gewonnen hat. Toyota bietet das Modell weltweit in mehr als 100 Ländern an und hat bis heute bereits mehr als 19 Millionen Exemplare produziert. Mit einem jährlichen Absatz von über 700.000 Fahrzeugen

bleibt der Camry die weltweit meistverkaufte Limousine im D-/E-Segment.

Der neue Camry setzt auf all jene Kernwerte, die ihn bis heute so beliebt gemacht haben. In Sachen Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit, Laufruhe sowie Fahrqualität ist er führend in seinem Segment und kombiniert dies mit neuem Design, hervorragendem Komfort und Geräumigkeit, modernster Antriebstechnik und einem neuen Level an Fahrspaß.

Die jüngste Generation des Camry basiert auf der neuen Toyota New Global Architecture (TNGA). Ihre Design- und Konstruktions-Philosophie bestimmt alle Aspekte des Fahrzeugs und seines Antriebsstrangs. TNGA ermöglicht begeisternden Fahrspaß und vereint dies mit erstklassiger Verarbeitungsqualität, hocheffizienter Raumausnutzung und fortschrittlichen Technologielösungen sowie überzeugender Umweltverträglichkeit.

SCHLANKES KAROSSERIEDESIGN

Der neue Camry Hybrid zeichnet sich durch ein unverwechselbares Erscheinungsbild aus, das sportliche Akzente miteinander verbindet und in die Karosserie einfließen lässt.

Schlanke und tief heruntergezogen, betont der obere Kühlergrill wirkungsvoll das Marken-Emblem von Toyota. Seitlich mündet er in dynamisch-schmal ausgeführte LED-Scheinwerfereinheiten.

Der untere Kühlergrill nimmt – groß und trapezförmig gestaltet – fast die gesamte Breite des Stoßfängers ein, dessen äußere Kanten den Kühlergrill einfassen. Dies unterstreicht optisch die breite Spur und das markante Erscheinungsbild des Camry Hybrid.

Der untere Kühlergrill selbst ist mit hochwertig verarbeiteten, horizontalen Streben versehen. Sie verstärken die visuelle Kraft des Designs und verleihen der breiten sowie niedrigen Frontpartie einen Ausdruck von Aggressivität und Autorität.

In der Profilansicht verlegt die niedrige Motorhaube gemeinsam mit der niedrigen Gürtellinie den Schwerpunkt des neuen Camry optisch noch weiter nach unten. Zugleich sichert die verlängerte Dachlinie den hinten sitzenden Passagieren eine großzügige Kopffreiheit. Dabei liegt die kompakte Seitenverglasung innerhalb des Radstands – auch hiervon profitiert das

ebenso stilvolle wie sportliche Erscheinungsbild des neuen Camry.

Nach hinten verjüngt sich der Fahrgastraum und hebt die muskulös ausgestellten hinteren Radhäuser noch stärker hervor. Im unteren Bereich gehen sie in eine Heckpartie mit aerodynamisch ausgefeilten Konturen und Voll-LED-Rückleuchten über, die den Auftritt des neuen Camry zusätzlich unterstreicht.

ERGONOMISCHER UND HOCHWERTIGER INNENRAUM

Das Interieur des neuen Camry bildet eine sorgfältig durchdachte Einheit von Funktion, Stil und Handwerkskunst.

Die Rundungen der neuen Instrumententafel verbinden ein ergonomisch optimiertes, fahrerorientiertes Cockpit mit einer ebenso geräumigen wie komfortablen Fahrgastzelle. Die intelligente Anordnung aller Komponenten, sorgfältig verarbeitete Oberflächen und die homogene Auswahl geeigneter Materialien kreieren ein qualitativ wertiges Ambiente.

Audiosystem, Klimaautomatik und der acht Zoll große Bildschirm des Infotainment-Systems sind vollständig und nahtlos zwischen den Bedienelementen in die bündige, pianoschwarze Oberfläche der Mittelkonsole integriert.

Das neue Multi-Media-Display des Camry zeichnet sich durch ein Trio von leicht lesbaren Bildschirmen aus: ein gut sichtbares und zehn Zoll großes Head-up-Farbdisplay (HUD), ein sieben

Zoll großes Multi-Information-Display sowie einen Bildschirm mit acht Zoll Durchmesser in der Mittelkonsole, der über die neueste Version des Toyota Touch® 2 Multimedia-Systems verfügt.

Alle Bedienelemente einschließlich der hochwertig satinierten Metalltasten sind sorgfältig geformt und ergonomisch optimiert. Die homogenen Materialien der gesamten Instrumententafel verkörpern die besondere Fertigungsqualität im Interieur des neuen Camry.

Hochwertige Softtouch-Polster, geschmeidiges Leder, elegante Holzmaserungen oder glänzend satinierte Chrom-Zierleisten veredeln nahezu jede Oberfläche des geräumigen Innenraums.

Das Interieur des neuen Camry Hybrid steht in zwei unterschiedlichen Farbvarianten zur Wahl: zum einen mit beige Leder, dunkelgrauem Boden sowie einer oberen Instrumententafel in zwei Beige-Schattierungen und zum anderen mit schwarzen Lederbezügen. Sie lassen die satinierten Chromakzente der Einrichtung besonders gut zur Geltung kommen.

Die Vordersitze vereinen ein hohes Maß an Langstreckenkomfort mit großem Seitenhalt. Damit entsprechen sie der besonderen Agilität, die der neue Camry seiner ebenfalls neuen GA-K-Plattform verdankt. Für die Fondpassagiere steht eine Sitzbank zur Wahl, die im Verhältnis 60:40 geteilt umgeklappt werden kann.



Der Kofferraum des neuen Camry wartet mit einem überzeugenden Stauvolumen von 524 Litern¹ auf. Er profitiert dabei von einer neuen Doppelquerlenker-Hinterachse, deren Stoßdämpfer keinen Platz im Gepäckabteil kosten.

NEUER 2,5-LITER-HYBRIDANTRIEB

Der neue Hybridantrieb des Camry Hybrid vereint eine Reihe der fortschrittlichsten Technologien von Toyota, einschließlich Dual VVT-i mit VVT-iE (Variable Valve Timing Intelligent System by Electric Motor) und D-4S (kombinierte Saugrohr-/Direkteinspritzung). Das Ergebnis ist eine optimale Leistungsausbeute, geschmeidige Laufruhe und direktes Ansprechverhalten sowie niedrige Emissionen und eine hohe Kraftstoffeffizienz.

Die CO₂-Emissionen des Camry Hybrid mit 160 kW (218 PS) liegen bei 100 g/km², der kombinierte Kraftstoffverbrauch beträgt lediglich 4,3 l/100 km².

Der neue Dynamic Force-Vierzylinder mit 2,5 Liter Hubraum glänzt mit einer sanften Kraftentfaltung und einer umfassend optimierten Charakteristik. Neben einer hohen Leistungsabgabe überzeugt er auch mit einem thermischen Wirkungsgrad von bis zu 41 Prozent und zählt damit zu den effizientesten Benzinmotoren der Welt.

Das neue Toyota Hybrid System (THS II) umfasst die neue Sequential Shiftmatic

Technologie. Mit ihr kann der Fahrer über den auf der Mittelkonsole positionierten Wählhebel einen Gangwechsel wie bei einem schnell schaltenden Sechsgang-Automatikgetriebe auslösen, um das Temperament und den Fahrspaß des neuen Camry perfekt zu genießen.

BEGEISTERNDE FAHRDYNAMIK

Der Schlüssel zu der optimierten Dynamik und dem überzeugenden Fahrkomfort des neuen Camry liegt in der völlig neuen, auf der TNGA-Technologie basierenden GA-K-Plattform. Mit ihrer verbesserten Verwindungssteifigkeit, einer neuen Querlenker-Hinterradaufhängung und dem deutlich niedrigeren Schwerpunkt liefert sie die Basis für ein außergewöhnliches Fahrerlebnis.

Gegenüber dem Vorgängermodell weist die gewichtsoptimierte Karosserie eine um 30 Prozent höhere Torsionssteifigkeit auf. Hinzu kommt eine neue Vierpunkt-Motorlagerung, die das Weiterleiten von Vibrationen drastisch reduziert und zugleich die Rigidität und Fahrstabilität des Camry weiter erhöht.

Das neue Fahrwerk besteht aus einer MacPherson-Federbeinkonstruktion für die Vorderräder und einer neuen Doppelquerlenker-Hinterachse. Dieses Layout verleiht dem Camry eine überlegene Stabilität mit geringerer Seitenneigung in Kurven. Sie vermittelt dem Fahrer großes Vertrauen und ermöglicht einen





Reisekomfort, der anderen Fahrzeugen dieser Klasse überlegen ist.

Zu guter Letzt konnte Toyota mit der hochmodernen GA-K-Plattform auch den Schwerpunkt des Camry weiter absenken, um dem Fahrer eine aktivere Sitzposition zu bieten und über geringere Rollbewegungen die Grundlage für ein präziseres und direkteres Handling zu legen. In diesem Sinne wurde die Gesamthöhe des Fahrzeugs reduziert und neben der Motorhaube auch der Boden des Fahrgastraums tiefer positioniert.

OPTIMIERTE SICHERHEIT

Toyota hat den neuen Camry Hybrid mit einem ganzen Bündel aktiver und passiver Sicherheitsmerkmale ausgestattet. Serienmäßig laufen alle Modelle mit dem fortschrittlichen Toyota Safety Sense System vom Band. Dieses Paket aktiver Sicherheitstechnologien kann in unterschiedlichsten Verkehrssituationen Unfälle verhindern oder ihre Folgen minimieren.

Dabei kombiniert das neue Toyota Safety Sense System des Camry eine Frontkamera mit einem Millimeterwellenradar und erzielt auf diese Weise eine optimale Detektorleistung, die dem Pre-Crash Safety System mit Fußgängererkennung, der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage, dem Spurwechsel-Warner mit Lenkunterstützung sowie dem Fernlichtassistent und der Verkehrszeichenerkennung zugutekommt.

Zu den weiteren Systemen, die den Fahrer unterstützen und zur Verbesserung der Sicherheit beitragen, zählen ein Totwinkel-Assistent (BSM) mit Querverkehrs-Assistent (RCTA), Einparkhilfen vorne und hinten, Rückraummonitor mit Führungslinien sowie ein umfangreiches Paket an Brems- und Traktionskontrollsystemen.

Die Karosseriestruktur des Camry absorbiert und verteilt Deformationskräfte, die bei einem Frontal- und Seitenaufprall sowie bei einem Auffahrunfall im Heckbereich auftreten können, damit die Fahrgastzelle nicht oder so gering wie möglich verformt wird. Zugleich trägt die neu entwickelte, schwimmend gelagerte innere Struktur der Motorhaube und der aufprallabsorbierende Windlauf zu einem erstklassigen Fußgängerschutz bei.

ANTRIEB	CAMRY HYBRID
	Toyota Hybrid System
Systemleistung (PS/kW)	218/160
MOTOR	
Kraftstoff	Benzin
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	177/130 bei 5.700
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	221 von 3.600-5.200
FAHRLEISTUNGEN	
0-100 km (s)	8,3
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180
KRAFTSTOFFVERBRAUCH	
Gesamt (l/100 km - korreliert nach NEFZ)	4,2 ¹ (mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern) 4,3 ¹ (mit 18-Zoll-Leichtmetallrädern)
CO₂ EMISSIONEN	
Gesamt (g/km - korreliert nach NEFZ)	98 ¹ (mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern) 101 ¹ (mit 18-Zoll-Leichtmetallrädern)
AUSSENABMESSUNGEN	
Länge (mm)	4.885
Breite (mm)	1.840
Höhe (mm)	1.445
Radstand (mm)	2.825
INNENABMESSUNGEN	
Kofferraumvolumen (l - VDA)	524
GEWICHT	
Leergewicht min/max (kg)	1.595 - 1.635

¹ Nach VDA

² Basierend auf der Richtlinie EC 2017/1153 und dem Anhang EC 2017/1231

TOYOTA YARIS GR SPORT

Rennsportgene von GAZOO Racing

DER NEUE TOYOTA YARIS GR SPORT

bringt eine Extraportion Sportlichkeit in die Kleinwagenklasse. Das erste GR-SPORT-Modell für den europäischen Markt nimmt gekonnt Anleihen bei der limitierten Sonderedition Yaris GRMN – einem leistungsstarken „Hot Hatch“ mit Rennsportgenen. Seine Weltpremiere feiert der Yaris GR SPORT auf dem Pariser Salon, der Marktstart ist für Ende 2018 geplant.

TOYOTA GAZOO Racing fährt im internationalen Motorsport von Erfolg zu Erfolg. Traditionell profitieren auch die Serienmodelle der Marke vom Know-how aus dem Rennsport. Jüngstes Beispiel ist die neue, besonders sportliche GR-Sonderserie, zu der auch der Yaris GR SPORT zählt. Hintergrund: 2017 gab Toyota nach 17 Jahren sein Comeback in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Inspiriert von der erfolgreichen Rückkehr in die höchste Rallye-Liga präsentierte der Hersteller im selben Jahr mit dem Yaris GRMN einen dynamischen, 156 kW/212 PS starken Kompaktsportler. Er greift zahlreiche Designelemente des Yaris World Rally Car (WRC) auf und erhielt von der Fachpresse äußerst positive Kritiken. Auch bei den Kunden kam der Yaris GRMN hervorragend an: Das auf 400 Exemplare limitierte Modell war bereits vor

seinem offiziellen Händlerdebüt ausverkauft.

Auch beim neuen Yaris GR SPORT sind der Einfluss und die Expertise von Toyota GAZOO Racing erkennbar. Der dynamische Kleinwagen überzeugt mit einem betont sportlichen Design, das sich den Yaris GRMN zum Vorbild nimmt. So profitiert der neue Yaris GR SPORT unter anderem von einem modifizierten Fahrwerk, das ein agileres Handling und ein direkteres Ansprechverhalten ermöglicht. Verantwortlich hierfür zeichnen insbesondere die Stoßdämpfer von Sachs Performance, die den im Yaris GRMN verwendeten Dämpfern gleichen. Hinzu kommt ein steiferer Querstabilisator aus Vollmaterial. Auch die im Vergleich zum serienmäßigen Yaris um 11 mm geringere Bodenfreiheit sowie der um 18 mm verkürzte Abstand zwischen Rad und Karosserie verleihen dem GR-SPORT-Modell einen betont sportlichen Auftritt.

Der Yaris GR SPORT rollt auf exklusiven, schwarzen 17-Zoll-Leichtmetallrädern. Genau wie beim Yaris GRMN sorgen Reifen vom Typ Bridgestone Potenza RE 50 in der Dimension 205/45 R17 für einen sportlichen Auftritt. Besonderen Wert legten die Entwickler zudem auf ein möglichst geringes Fahrzeuggewicht. Dem





trugen sie auch mit einer begrenzten Auswahl an optionalen Extras Rechnung. So bringt der Yaris GR SPORT nur knapp fünf Kilogramm mehr auf die Waage als sein Großserienpendant.

Toyota bietet den Yaris GR SPORT ausschließlich als Fünftürer an. Für Vortrieb sorgt die aus dem Yaris Hybrid bekannte Einheit aus 1,5 Liter großem Benzin- und Elektromotor.

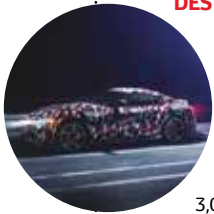
Das Design des Toyota Yaris GR SPORT betont die enge Verwandtschaft zum Yaris GRMN. Beste Beispiele sind das schwarz lackierte Dach im Zweifarben-Look mit Haifischflossen-Antenne sowie der markante Dachspoiler. Pianoschwarze Zierleisten an den Türen, der schwarze Waben-Kühlergrill, schwarze Außenspiegel sowie die ebenfalls schwarz eingefassten Nebelscheinwerfer setzen zusätzliche Akzente. Zudem verfügt der Toyota Yaris GR SPORT über eigenständig gestaltete Scheinwerfer mit schwarzen Details im Innengehäuse. Zum Serienumfang zählen ferner das dunkel getönte Privacy Glas hinten sowie spezielle GR-Logos. Auf Wunsch betonen rote Aufkleber an der Frontlippe

sowie am hinteren Stoßfänger die besonders sportliche Optik zusätzlich.

Der Innenraum weist ebenfalls die Handschrift von Toyota GAZOO Racing auf. Fahrer und Beifahrer nehmen Platz auf Sportsitzen mit Alcantara-Bezügen inklusive weißen Kontrastnähten und weißen Intarsien. Das GR-Logo ziert sowohl die Sitze als auch auf den Startknopf des Yaris GR SPORT. Letzterer erweckt auch das Multi-Informationssystem mit Farb-TFT zum Leben. Zur Begrüßung erscheint hier ebenfalls das GR-Logo. Das aus dem Toyota GT86 bekannte Dreispeichen-Sportlenkrad liegt dank seines kompakten Durchmessers perfekt in der Hand und unterstützt das sportliche Fahrgefühl.

Den sportlichen Charakter des Toyota Yaris GR SPORT unterstreichen auch der schwarze Dachhimmel sowie mattverchromte Intarsien an Schalthebel, Lüftungsdüsen und den in die Türen integrierten Lautsprechern. Schwarze Teppiche mit GR-Logo und silberner Einfassung runden den Auftritt ab.

VORBESTELLUNG DES NEUEN TOYOTA SUPRA – KUNDEN WERDEN MITGLIED DES SUPRA 900 CLUB



Im März 2018 hat Toyota auf dem Genfer Automobilsalon angekündigt, dass es einen neuen Toyota Supra geben wird. Jetzt steht fest: Ab dem 2. Oktober nimmt die Marke in allen großen europäischen Märkten Online-Reservierungen für die ersten 900 Fahrzeuge der mit Spannung erwarteten fünften Generation des legendären Sportwagens an. Interessenten in anderen Ländern können sich auf der Toyota Supra-Website registrieren und werden bis zum Bestellstart über alle neuen Neuigkeiten informiert.

Der neue Toyota Supra setzt die Sportwagen-Historie seiner ikonischen Vorgänger fort. Ein 3,0 Liter großer, längs unter der Fronthaube positionierter Reihensechszylinder überträgt seine Kraft über ein aktives Differenzial an die Hinterräder – ein reinrassiges Sportwagen-Layout. Auch wegen der perfekten Gewichtsverteilung von 50:50 verspricht der neue Zweisitzer ein atemberaubendes Fahrerlebnis.

Die Produktion der fünften Supra-Generation startet im Frühjahr 2019 – und schon zu Beginn der zweiten Jahreshälfte sollen die ersten 900 glücklichen Käufer in allen großen europäischen Märkten ihren neuen Toyota Supra in Empfang nehmen. Die künftigen Besitzer dieses kompromisslosen Sportwagens werden zugleich automatisch Mitglied im Supra 900 Club. Als Teil dieser Gemeinschaft erhalten sie bis zur Auslieferung ihres Fahrzeugs eine Mitgliedsnummer und damit Zugang zu exklusiven Informationen.



TOYOTA YARIS Y20

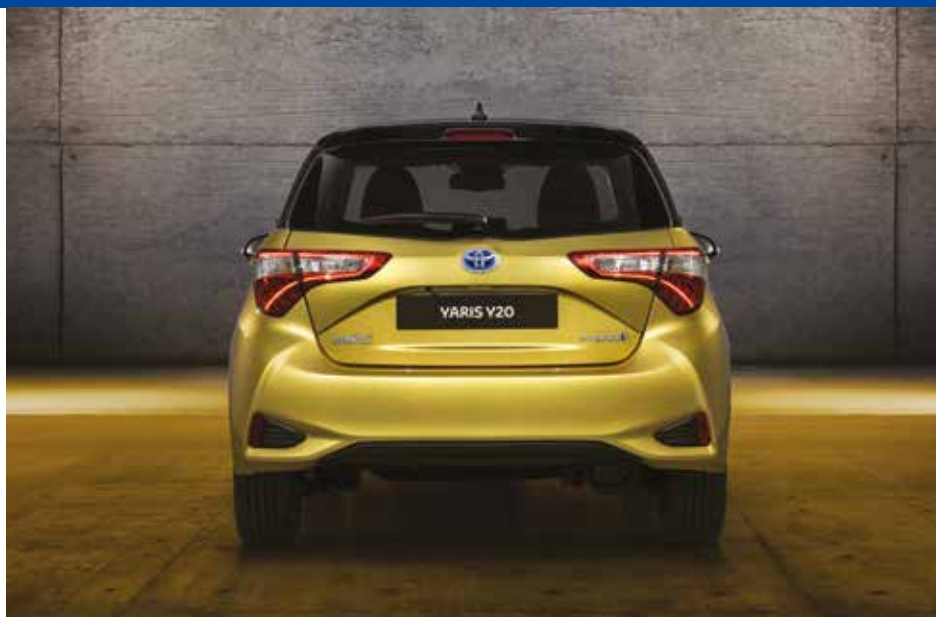
20 Jahre Yaris – Toyota feiert ein Erfolgsmodell

SEIT SEINER WELTPREMIERE auf dem Pariser Salon vor 20 Jahren zählt der Toyota Yaris zu den erfolgreichsten Modellen des B-Segments. Über zwei Jahrzehnte und drei Modellgenerationen hat sich der Kleinwagen als bestverkauftes Modell der Marke in Europa etabliert und läuft im französischen Werk Valenciennes auch vom Band. Toyota feiert dieses Jubiläum mit einer neuen Ausstattungslinie namens Y20. Ihr Design stellt eine Hommage an die erste Yaris-Generation dar und geht zum Modelljahr 2019 an den Start.

Der neue Yaris Y20 rückt im europäischen Angebot in die Mitte des 2019er-Modellangebots, ersetzt die bisherige mittlere Ausstattungsvariante und bietet Kunden einen hohen Kundenvorteil.

Von anderen Modellversionen hebt sich der neue Y20 auch durch zahlreiche Karosseriedetails ab, die ebenfalls in Dunkelgrau ausgeführt werden. Hierzu zählen neben glanzgedrehten 16-Zoll-Leichtmetallrädern im 10-Speichen-Design auch Seitenleisten und Außenspiegelkappen sowie der Kühlergrill und die zusätzlich mit Chromakzenten ausgestatteten Einfassungen der Nebelscheinwerfer. Darüber hinaus zeichnet sich der Yaris Y20 durch dunkel getönte Scheiben ab der B-Säule sowie ein spezielles Y20 Logo am Heck aus.

Auch der Innenraum greift dieses Farbschema gekonnt auf. Dunkelgraue Akzente zieren die Mittelkonsole, die Dekoreinlagen des Lenkrads und das neue Karomuster der Textilsitzbezüge. Den hochwertigen Eindruck



des Interieurs vervollständigen seidenmatte Chromeinfassungen von Belüftungsdüsen, Lautsprechern und Instrumenten sowie der mattchromfarbene Schalthebel. Schwarze Fußmatten mit silberner Umrandung und die Y20 Logos auf dem Armaturentafel und den vorderen Sitzlehnen runden das Erscheinungsbild der Jubiläumsversion ab.



TOYOTA SAFETY SENSE

Ein weiterer Schritt hin zu einem Straßenverkehr ohne Unfälle

Marktdebüt für die zweite Generation des aktiven Sicherheitspakets Toyota Safety Sense.

BEREITS 2015 HAT TOYOTA mit dem Toyota Safety Sense Sicherheitspaket die Weichen für eine Demokratisierung fortschrittlicher Sicherheitstechnologien über seine gesamte Modellpalette gestellt. Es umfasst eine Reihe aktiver Sicherheitssysteme, die in einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrssituationen Kollisionen vermeiden oder deren Folgen entscheidend minimieren können.

Weltweit hat die japanische Marke inzwischen mehr als acht Millionen Fahrzeuge mit Toyota Safety Sense ausgestattet. Unter realen Verkehrsbedingungen trägt das System nachweislich zu einer deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen¹ bei. So gingen zum Beispiel Auffahrkollisionen um rund 50 Prozent zurück – in Verbindung mit dem Intelligent Clearance Sonar (ICS) sogar um gut 90 Prozent.

Toyota engagiert sich für eine sichere Mobilitätsgesellschaft und verfolgt hierzu einen ganzheitlichen Ansatz: Der Fokus liegt sowohl auf den Menschen und ihren Fahrzeugen als auch auf dem Verkehrsumfeld. Um bestmögliche Sicherheit unter alltäglichen Praxisbedingungen zu erreichen, fließen zudem die Erkenntnisse aus der Unfallanalyse und –forschung unmittelbar in die Fahrzeugentwicklung ein.

Mit der zweiten Generation des aktiven Sicherheitspakets Toyota Safety Sense kommt das Unternehmen seinem Ziel einer unfallfreien Automobilgesellschaft einen weiteren Schritt näher. Das weiterentwickelte System beinhaltet eine monokulare Kamera sowie ein Millimeterwellen-Radar. Dabei konnten die Ingenieure die kompakte Bauweise beider Systeme weiter optimieren, um sie leichter



¹ Ausgenommen einige Modelle

in die Fahrzeuge zu integrieren, und ihre Leistungsfähigkeit nochmals steigern. Das Resultat: Sowohl Gefahrenerkennung als auch Funktionalität erreichen ein neues Level.

Toyota Safety Sense umfasst nun die verbesserte Versionen des Pre-Crash Safety Systems (PCS), einer über den gesamten Geschwindigkeitsbereich aktiven adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage (ACC), Spurhalteassistenten (LDA), Verkehrszeichenerkennung (RSA) und den Fernlichtassistenten (AHB). Darüber hinaus halten die neue, intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung (iACC) und der Spurverfolgungsassistent (LTA) Einzug².



ACC
Adaptive Geschwindigkeitsregelung



² Fahrzeuge, die mit dem Spurverfolgungsassistent (LTA) ausgestattet sind, verfügen automatisch über sämtliche Funktionen des Spurhalteassistenten (LDA). In der Ausstattungsliste ist dies durch das Kürzel LTC gekennzeichnet.

PRE-CRASH SAFETY SYSTEM (PCS)

Bei sämtlichen Modellen der Marke mit dem Toyota Safety Sense der zweiten Generation erkennt das weiterentwickelte Pre-Crash Safety System (PCS) vorausfahrende Fahrzeuge nun in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 180 km/h. Bei einer drohenden Kollision warnt PCS den Fahrer optisch und akustisch, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Darüber hinaus sorgt das Assistenzsystem dafür, dass der maximale Bremsdruck sofort zur Verfügung steht. Reagiert der Fahrer nicht rechtzeitig, erfolgt per autonomer Notbremsfunktion eine genau dosierte, selbstständige Abbremsung. Dabei wird das Fahrzeug um bis zu 50 km/h oder sogar bis zum Stillstand verzögert, um einen Aufprall zu verhindern respektive deren Folgen auf ein Minimum zu reduzieren.

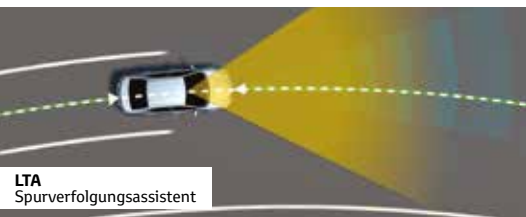
Darüber hinaus hat Toyota den Wirkungsbereich des Pre-Crash Safety Systems nochmals erweitert: Drohende Kollisionen mit Fußgängern erkennt das System nun sowohl am Tag als auch im Dunkeln, tagsüber warnt es zudem vor Gefahrensituationen mit Radfahrern. Falls erforderlich, leitet PCS im Bereich zwischen zehn und 80 km/h eine automatische Bremsung ein und reduziert die Geschwindigkeit dabei um bis zu 40 km/h.

ADAPTIVE GESCHWINDIGKEITSREGELUNG (ACC)

Die adaptive Geschwindigkeitsregelung unterstützt den Fahrer bei jedem Tempo bei der Einhaltung des korrekten Sicherheitsabstands. Das System erkennt vorausfahrende Fahrzeuge und ermittelt deren jeweilige Geschwindigkeit. Wird der Mindestabstand unterschritten, passt ACC das Tempo automatisch an. Nimmt der Abstand wieder zu, beschleunigt das Fahrzeug allmählich wieder bis auf die vorgewählte Geschwindigkeit.

Die neueste Generation der adaptiven Geschwindigkeitsregelung ist noch leistungsfähiger und bietet zudem ein Plus an Komfort. Das modernisierte ACC überzeugt mit einer verbesserten Steuerung für Beschleunigung und Bremsen. Die Bedienung ist dank einer neuen Taste am Lenkrad besonders bequem und unkompliziert.

Ein weiteres Novum: Das System hält nun sogar in zähflüssigem Verkehr und bei Tempi von null bis 30 km/h den erforderlichen Sicherheitsabstand



LTA
Spurverfolgungsassistent

zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch ein. Kommt der Vordermann zum Stehen, bremsst auch die adaptive Geschwindigkeitsregelung das eigene Fahrzeug bis zum Stillstand ab. Sobald der Verkehr wieder fließt, kann der Fahrer entweder mithilfe des Gaspedals anfahren oder über die Lenkradtaste ACC erneut aktivieren.

Oberhalb von 70 km/h ermöglicht das System zudem besonders bequemes Überholen. Dabei beschleunigt ACC automatisch, wenn das vorausfahrende Fahrzeug langsamer unterwegs ist als das vorgewählte Tempo und der Fahrer mithilfe des Blinkerhebels den Überholvorgang einleitet, um die Spur zu wechseln. Erkennt das System dabei jedoch ein herannahendes Fahrzeug, unterbricht es den Beschleunigungsvorgang, um eine Kollision zu vermeiden.

Erstmals und optional bietet Toyota die intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung (iACC) an. Sie kombiniert das ACC mit der Verkehrszeichenerkennung (RSA). Wenn das Fahrzeug mit der zuvor eingestellten Geschwindigkeit unterwegs ist und RSA ein neues Tempolimit registriert, kann der Fahrer mit nur einem Tastendruck die Geschwindigkeit der aktuellen Begrenzung anpassen.

SPURHALTEASSISTENT (LDA)

Bei Geschwindigkeiten oberhalb von 50 km/h hilft LDA, Unfälle und Frontalzusammenstöße durch ungewolltes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Wenn das Auto die eigene Fahrbahnseite verlässt, ohne dass der Blinker aktiviert wurde, warnt LDA den Fahrer sowohl akustisch als auch optisch. Das System kann zudem mit einem Lenkimpuls unterstützend eingreifen und helfen, in die ursprüngliche Spur zurückzufinden.

Auf geraden Straßen erkennt das neue, umfangreich aufgewertete System die Streckenbegrenzung selbst dann, wenn die Fahrbahnmarkierungen fehlen.



AHB
Fernlichtassistent



RSA
Verkehrszeichenerkennung

Der Müdigkeitswarner registriert darüber hinaus Fahrzeugbewegungen, die auf einen müden oder unaufmerksamen Fahrer hindeuten. In diesem Fall warnt das System mithilfe akustischer und visueller Signale und fordert zu einer Pause auf.

SPURVERFOLGUNGSSASSISTENT (LTA)

Mit dem besonders fortschrittlichen Spurverfolgungsassistent (LTA) erweitert Toyota das Portfolio des Toyota Safety Sense um ein weiteres Assistenzsystem, das für nochmals gesteigerten Komfort und ein Plus an Sicherheit sorgt.

Wenn die über den gesamten Geschwindigkeitsbereich aktive adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (ACC) und der Spurverfolgungsassistent (LTA) aktiviert sind, greift das System mit dezenten Lenkimpulsen unterstützend ein, um den Wagen in der Mitte der Fahrspur zu halten. Auch in leichten Kurven, wie sie zum Beispiel auf der Autobahn vorkommen, profitiert der Fahrer von der Unterstützung durch den Spurverfolgungsassistenten.

LTA funktioniert über einen breiten Geschwindigkeitsbereich von Autobahntempo bis nahezu zum Stillstand und unterstützt den Fahrer somit auch in zähflüssigem Verkehr. Falls das System die Fahrbahnmarkierungen nicht oder nur schwer erkennen kann, etwa weil sie verblasst sind, folgt das Auto anhand der integrierten Kamera und dem

SYSTEM	FUNKTION	2. GENERATION TOYOTA SAFETY SENSE (EIN-LINSEN-KAMERA UND MILLIMETERWELLEN-RADAR)	BISHERIGES TOYOTA SAFETY SENSE (EIN-LINSEN-KAMERA UND LASERGESTEUERTES RADAR)	BISHERIGES TOYOTA SAFETY SENSE (EIN-LINSEN-KAMERA UND MILLIMETERWELLEN-RADAR)
Pre-Crash Safety System (PCS) (Geschwindigkeitsbereich, in dem die Notbremsfunktion aktiv ist)	Andere Fahrzeuge	(10 - 180 km/h)	(10 - 80 km/h)	(10 - 180 km/h)
	Fußgänger (tagsüber)	(10 - 80 km/h)	-	(10 - 80 km/h)
	Fußgänger (im Dunkeln)	(10 - 80 km/h)	-	-
	Radfahrer (tagsüber)	(10 - 80 km/h)	-	-
Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich aktive adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC)	Orientiert sich am vorausfahrenden Fahrzeug	•	-	•
	Anpassung der Geschwindigkeit an das angezeigte Tempolimit	•	-	-
Spurhalteassistent (LDA)	Warnung beim Verlassen der Fahrspur	•	•	•
	Lenkassistent	•	-	•
	Erkennt weiße und gelbe Begrenzungsstreifen	•	•	•
	Erkennt Streckenbegrenzungen	•	-	-
	Müdigkeitswarnung	•	-	•
Spurverfolgungsassistent (LTA)	Folgt Begrenzungsstreifen	•	-	-
Fernlichtassistent (AHB)		•	•	•
Verkehrszeichenerkennung (RSA) unterstützte Verkehrszeichen	Display	Tempolimits, Überholverbot, Durchfahrt verboten, Stoppschild	Tempolimits, Überholverbot	Tempolimits, Überholverbot
	Warnung bei Geschwindigkeitsübertretung/bei Überholverbotszonen	•	•	•

Millimeterwellen-Radar dem Weg des vorausfahrenden Fahrzeugs.

Fahrzeuge mit LTA unterstützen gleichzeitig sämtliche Funktionen des Spurhalteassistenten (LDA).

FERNLICHTASSISTENT (AHB)

Der Fernlichtassistent ermöglicht auch bei Dunkelheit bestmögliche Sicht. Mithilfe der Frontkamera erkennt er sowohl die Scheinwerfer entgegenkommender als auch die Rückleuchten vorausfahrender Fahrzeuge. Bei freier Straße aktiviert das System automatisch das Fernlicht und ermöglicht so, dass der Fahrer Hindernisse oder Fußgänger am Wegesrand frühzeitig erkennt. Nähern sich wieder andere Verkehrsteilnehmer, schaltet der Assistent auf Abblendlicht um und verhindert so, dass diese geblendet werden.

VERKEHRSSZEICHENERKENNUNG (RSA)

Dank RSA ist der Fahrer stets über wichtige Ver-

kehrsschilder wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote informiert – selbst dann, wenn er einmal eines übersehen haben sollte. Das Fahrerassistenzsystem erkennt die Straßenschilder via Frontkamera und zeigt diese auf dem großen TFT-Multi-Informations-Farbdisplay im Blickfeld des Fahrers an, solange sie gültig sind. Bei Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit warnt RSA mithilfe eines optischen und akustischen Signals.

Die jüngste Generation des Systems kann neben Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverboten eine noch größere Anzahl von Verkehrszeichen lesen, so etwa Hinweise zum Straßenzustand, Stopp- und Einfahrtsschilder, Beginn/Ende von Autobahnen, Stadt- und Wohngebieten sowie das Ende sämtlicher Streckenverbote.

Toyota stattet seine gesamte Modellpalette sukzessive mit der zweiten Generation des Toyota Safety Sense aus. Den Anfang machen der neue Toyota RAV4 sowie der neue Corolla.

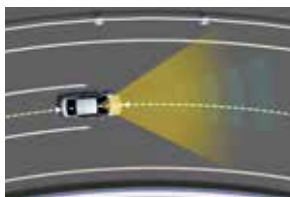
BILDMATERIAL



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









TOYOTA MOTOR EUROPE

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

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



bit.ly/2xpWqGh

