

PARIS 2016

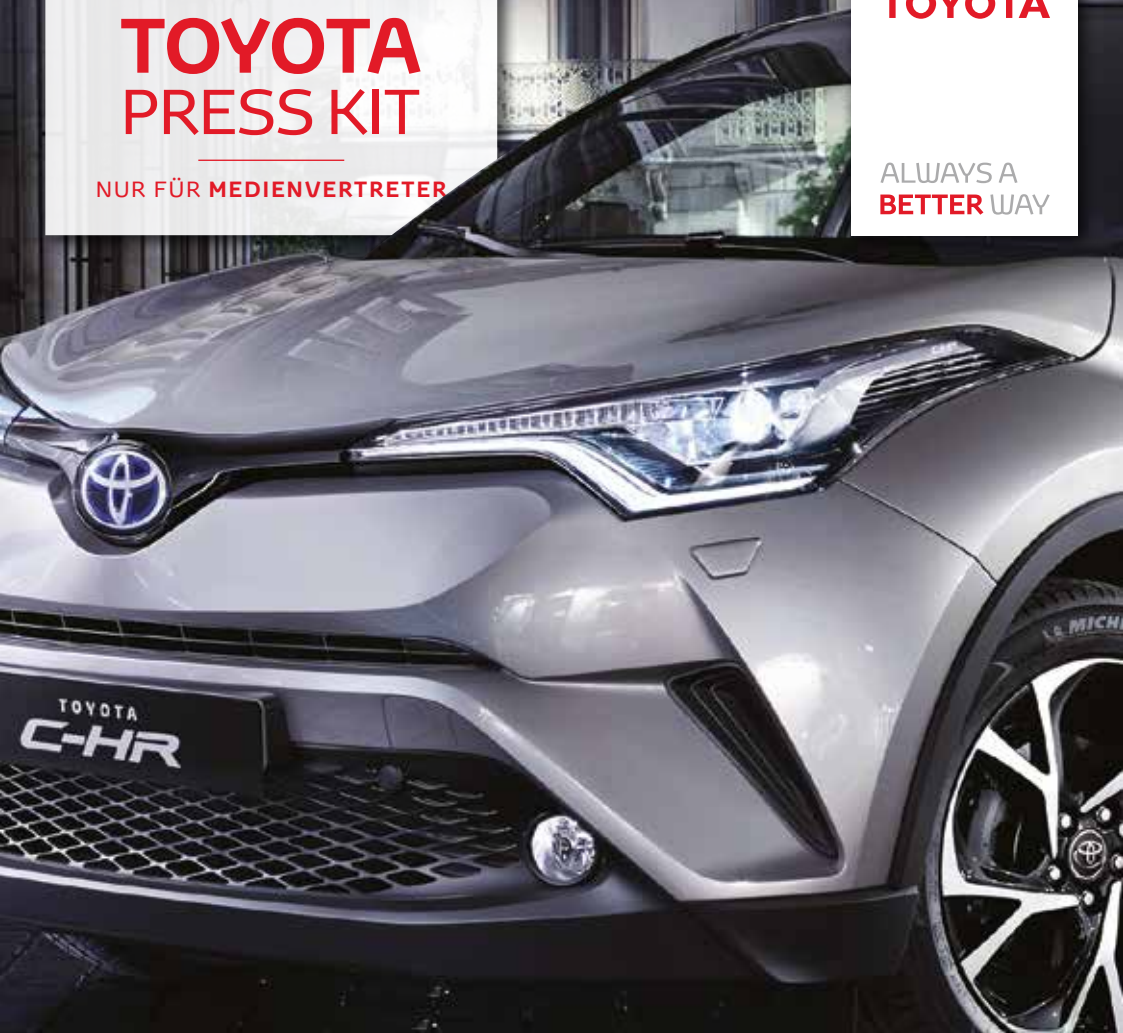
TOYOTA PRESS KIT

NUR FÜR MEDIENVERTRETER



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



TOYOTA C-HR

Neuer Schwung im Crossover-Segment

PRIUS PLUG-IN HYBRID

The New Benchmark in Fuel Efficiency

TOYOTA GAZOO RACING

Für immer bessere Autos ans Limit gehen



INHALT

PARIS AUTOMOBILSALON 2016

4 TOYOTA GAZOO RACING **Für immer bessere Autos ans Limit gehen**

„TOYOTA GAZOO Racing“ ist Ausdruck der Selbstverpflichtung von Toyota, durch Engagement im Motorsport immer bessere Autos zu bauen. „Wir versuchen das, was wir im Grenzbereich des Rennsports lernen, in den Alltag zu transferieren.“

10 TOYOTA C-HR **Neuer Schwung im Crossover-Segment**

Der komplett neue Toyota C-HR (Coupé High-Rider) präsentiert sich in einem Design, das ihn nicht nur von den übrigen Toyota Modellen sondern gleichermaßen von den Wettbewerbern im Segment abhebt. Seine Entwicklung geht unmittelbar auf die Entscheidung von Akio Toyoda zurück, den Designern größere stilistische Freiheiten einzuräumen und die Kreativität der Ingenieure zu fördern, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein herausragendes Fahrerlebnis vermittelt.

18 PRIUS PLUG-IN HYBRID **The New Benchmark in Fuel Efficiency**

Auf dem Pariser Salon 2016 feiert Toyota die Europa-Premiere des neuen Prius Plug-in Hybrid. Im neuen Modell vereinigen sich sämtliche Vorteile der vierten Prius Generation mit der neuen TNGA-Plattform (Toyota New Global Architecture). Zugleich zeichnet sich der neue Prius Plug-in, der für Toyota die Rolle eines innovativen Technologieträgers einnimmt, durch die höchste elektrische Reichweite seiner Klasse aus.

24 2017 TOYOTA GT86 **A Genuine Driver's Car**

Der GT 86 trägt mit seiner außergewöhnlichen Dynamik und dem gebotenen Fahrspaß wie kaum ein anderes Modell der Toyota Palette dazu bei, das Image der Marke um höchst emotionale Aspekte wie Begeisterung und Leidenschaft zu bereichern. Das leichte und überaus agile Coupé mit Frontmotor und Hinterradantrieb, das an die Rennsporttradition von Toyota anknüpft, hat von allen Seiten für seine enorme Performance und seine Qualitäten als echte Fahrmaschine bereits viel Lob erfahren.

28 TOYOTA FCV PLUS **Preparing the Hydrogen Society**

Brennstoffzellen-Fahrzeuge werden gemeinhin als die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung anerkannt. Aber wenn sie erst einmal die Mehrzahl der Fahrzeuge auf unseren Straßen ausmachen, dann können sie viel mehr sein als nur das. Toyota hat es sich zum Ziel gesetzt, Brennstoffzellen-Fahrzeugen eine neue Bestimmung mit auf den Weg zu geben, die aus den Energieverbrauchern auch Energieerzeuger macht.

30 BILDDATENBANK

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

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

TOYOTA GAZOO RACING

Für immer bessere Autos ans Limit gehen

„TOYOTA GAZOO Racing“ ist Ausdruck der Selbstverpflichtung von Toyota, durch Engagement im Motorsport immer bessere Autos zu bauen. „Wir versuchen das, was wir im Grenzbereich des Rennsports lernen, in den Alltag zu transferieren.“

SEIT JAHRZEHNEN ist Toyota immer in bedeutenden Motorsport-Wettbewerben wie der Formel 1, der World Endurance Championship (WEC) oder dem 24-Stunden-Rennen am Nürburgring angetreten. Diese Einsätze wurden von unterschiedlichen Trägern innerhalb des Unternehmens wie „Toyota Racing“, „Lexus Racing“ und „GAZOO Racing“ durchgeführt.

„GAZOO Racing“ beispielsweise hat im Jahr 2007 mit zwei Altezzas erstmals am 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teilgenommen. Dem Grundgedanken folgend „Der Rennsport lehrt die Menschen, und die Menschen bauen die Autos“ wurden sie dabei von einem Mechaniker-Team unterstützt, das sich aus Mitarbeitern der unterschiedlichsten Bereiche des Toyota Konzerns zusammensetzte.

Das entspricht genau den Gedanken von Toyota Gründer Kiichiro Toyoda, der schon 1952 sagte: „Motorsport ist weit mehr als die Unterhaltung der Zuschauer. Motorsport ist unverzichtbar für die Entwicklung der Automobilindustrie. Genauso, wie Sportler bei den Olympischen Spielen alles geben, um sich zu messen und ihre Fähigkeiten auszuloten, nutzen Automobilhersteller den Rennsport als Gelegenheit, die Performance ihrer Fahrzeuge im Kampf um die Vormachtstellung ans Limit zu treiben und dabei neue Wege zu finden, die Entwicklung der Automobil-Technologie voranzutreiben.“

Ganz in diesem Sinne hat Toyota im April 2015 seine Motorsport Aktivitäten in „TOYOTA GAZOO Racing“ gebündelt und den Motorsport in seine Selbstverpflichtung aufgenommen, immer bessere Autos zu bauen.

Der Rennsport hat Toyota immer geholfen, seine Technologien weiter zu verbessern und in der Folge auch in die Serienproduktion zu implementieren. Vom ersten Rennen der FIA World Endurance Championship (WEC) im Jahr 2012 bis zum Gewinn der Weltmeisterschaft zwei Jahre später haben beispielsweise die Erfahrungen mit den HYBRID LMP1 Rennwagen TS030 und TS040 zu entscheidenden Fortschritten in der Entwicklung des Hybridantriebs für Serienfahrzeuge geführt – sowohl im Hinblick auf das Downsizing als auch in Bezug auf die Motorkühlung.

Mit der Teilnahme am Rennsport hat Toyota seine Komfortzone verlassen und damit die Kenntnisse und Fähigkeiten seiner Mitarbeiter erweitert und weiterentwickelt.

Zu guter Letzt kann Toyota mit dem Motorsport seinen Kunden und Fans die Begeisterung für das Autofahren noch besser vermitteln und näherbringen.

Mit der Rückkehr in die World Rally Championship im Jahr 2017 hat „TOYOTA GAZOO Racing“ sich für die Teilnahme an einer höchst anspruchsvollen Rennserie entschieden, um seine Fahrzeuge am Limit zu testen und immer besser zu werden.



TOYOTA GAZOO RACING AKTIVITÄTEN IN EUROPA

FIA World Endurance Championship (WEC)

Die FIA World Endurance Championship umfasst Langstreckenrennen von sechs Stunden oder mehr an verschiedenen Orten in Europa, den USA und Asien. Besonders hervorzuheben dabei ist das 24-Stunden-Rennen in Le Mans, eines der drei bedeutendsten Rennen im Motorsport und das bekannteste Event im Langstreckensport.

Seit dem Einstieg in die Rennserie im Jahr 1985 war Toyota 18 Mal in Le Mans am Start und kam 2016 dem Sieg so nahe wie noch nie. Einer der beiden TS050 HYBRID LMP1 Rennwagen lag bis wenige Minuten vor Rennende klar in Führung, bevor er aufgrund eines technischen Defekts den sicher geglaubten Sieg abgeben musste. Das Schwesterfahrzeug fuhr den tröstlichen zweiten Platz ein.

Wer sich auf Le Mans einlässt, der braucht viel Speed und hohe Zuverlässigkeit. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hybrid-Systems mit immer besseren Technologien ist Toyota in der Lage, sich dieser Herausforderung auch weiterhin zu stellen. Das Hybrid-System ist eine Eigenentwicklung von Toyota, und Mitglieder des Entwicklungsteams haben sogar am Rennen teilgenommen. Das Team besteht aus einer heterogenen Gruppe von Menschen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Erfahrungen, aber alle ziehen an einem Strang, wenn es um ihr gemeinsames Ziel geht, immer bessere Autos zu bauen.

24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring

Jedes Jahr nehmen Werks- und Privatteams aus der ganzen Welt am weltweit härtesten Rennen auf dem Nürburgring teil. In diesem Jahr war TOYOTA GAZOO Racing zum zehnten Mal dabei und ging mit einem Lexus RC, einem Lexus RC F und mit dem Toyota C-HR Racing an den Start.

Im 158 Fahrzeuge zählenden Starterfeld belegte der Toyota C-HR Racing den 84. Gesamtrang und beendete das Rennen als Dritter seiner Klasse. Der Lexus RC fiel wegen technischer Probleme aus, während der Lexus RC F den 24. Platz im Gesamtklassement belegte und seine Klasse gewann.

Das Engagement beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring spielt eine wichtige Rolle bei der Schulung der Mechaniker, Ingenieure und Testfahrer aus Toyota Abteilungen, die sich mit Serienfahrzeugen befassen.

Das Ziel, das Toyota mit dem Engagement im Motorsport verfolgt, ist das gleiche wie vor zehn Jahren: das Bestreben, immer bessere Autos zu bauen.

FIA World Rally Championship (WRC)

Die FIA World Rally Championship ist eine erbarmungslose und fesselnde High-Speed Jagd auf nahezu allen öffentlichen Straßen dieser Welt, von ebenen Asphaltstraßen bis zu unbefestigten Strecken. Die Fahrer müssen dabei die Straßenbedingungen in Sekundenbruchteilen richtig beurteilen.

Ein Rally Auto zu bauen ist allerdings keine graue Theorie. Es geht um Fahrzeuge, die auf jeder nur denkbaren Strecke am Limit bewegt werden können, und dabei helfen nur die eigenen Erfahrungen. Aus dieser Erkenntnis heraus beschloss TOYOTA GAZOO Racing, 2017 in die WRC einzusteigen.

Mit Tommi Mäkinen an der Spitze dieses Projekts steht der Yaris WRC kurz vor seiner Fertigstellung. Zum Team gehören bis in die Haarspitzen motivierte Spezialisten, die den Rally-Sport lieben. „Um ein siegfähiges Auto auf die Beine zu stellen, braucht man Menschen, die mit Begeisterung alle am gleichen Strang ziehen“, meint Mäkinen. „Wir wollen der Welt ein Team präsentieren, das unter dem Spirit von Toyota ‚I love cars!‘ unermüdlich an unseren Zielen arbeitet.“

Interview mit dem Chief Officer und Technical Director von TOYOTA GAZOO Racing **Koei Saga** sowie mit dem stellvertretenden Chief Officer und Marketing Director von TOYOTA GAZOO Racing **Shigeki Tomoyama.**

Welche Intention steckt hinter TOYOTA GAZOO Racing?

Koei Saga: Die Intention von TOYOTA GAZOO Racing geht auf die grundsätzliche Frage zurück, warum Toyota sich im Motorsport engagiert.

Unser Firmengründer Kiichiro Toyoda hat uns einen Grundsatz hinterlassen, der besagt „Motorsport ist unentbehrlich für die Evolution der Automobilherstellung und für die Automobilindustrie als Ganzes.“ Wenn man diesen Grundsatz akzeptiert, dann ist klar, dass man Motorsport extrem wichtig nehmen muss. Motorsport ist nicht etwas, das man in guten Zeiten macht und in schlechten Zeiten lässt. Motorsport ist eine Notwendigkeit.



“WE ARE PLACING MOTORSPORTS ONCE AGAIN CENTRALLY, TO DEVELOP BETTER TECHNOLOGY, TO NURTURE OUR PEOPLE AND TO REACH OUT TO OUR MANY FANS AROUND THE WORLD”.

Koei Saga, Chief Officer and Technical Director of TOYOTA GAZOO Racing

Deshalb haben wir im vergangenen Jahr beschlossen, dieser Erkenntnis Folge zu leisten und die Motorsport-Aktivitäten von Toyota unter dem Dach von „TOYOTA GAZOO Racing“ zu vereinen, um die Voraussetzungen zu schaffen, immer bessere Autos zu bauen. Darüber hinaus haben wir die „TOYOTA GAZOO Racing Factory“ ins Leben gerufen, zu der das für den Motorsport relevante Marketing, die Fahrzeugentwicklung und der technische Support gehören, die vorher von unabhängigen Unternehmensbereichen gemanagt wurden. Dadurch räumen wir dem Motorsport eine zentrale Rolle ein, um bessere Technologien zu entwickeln, unsere Mitarbeiter zu fördern und unsere Fans in der ganzen Welt zu erreichen.

Welche Rolle hat das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring bei der Evolution von TOYOTA GAZOO Racing gespielt?

Shigeki Tomoyama: Unser Einstieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring

im Jahr 2007 war der Startschuss für GAZOO Racing. Es war nicht leicht, denn kaum jemand in Europa kannte das Team, und wir hatten ein sehr begrenztes Budget. Wir gingen mit zwei gebrauchten Altezzas an den Start, der japanischen Version des Lexus IS. Es nahmen nur Freiwillige teil, und alle Modifikationen an den Fahrzeugen hat unser Team selbst vorgenommen. Sogar die Hälfte der Fahrer haben wir aus unserem Team rekrutiert, einschließlich unseres Präsidenten Akio Toyoda, der uns noch immer mit voller Kraft unterstützt.

Seitdem haben wir Jahr für Jahr vielversprechende junge Ingenieure und Mechaniker aus verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsabteilungen für das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in unser Team aufgenommen. Am Ende des Jahres kehren sie wieder in ihre angestammten Abteilungen zurück und nehmen jede Menge neuer Erfahrungen und Kenntnisse



**“WE ARE LOOKING AT HOW TECHNOLOGY CAN HELP
MAKE CARS BOTH FUN TO DRIVE AS WELL AS SECURE
AND USER-FRIENDLY”.**

**Shigeki Tomoyama, Deputy Chief Officer and Marketing Director
of TOYOTA GAZOO Racing**



mit, die sie bei der Entwicklung des Rennwagens und während des Rennens selbst gewonnen haben. Diese Erfahrungen teilen sie dann mit ihren Kollegen im Werk mit dem Ziel, immer bessere Serienfahrzeuge zu bauen.

Was genau meinen Sie mit immer bessere Autos?

Koei Saga: Ich persönlich bin davon überzeugt, dass wir bei Toyota schon heute richtig gute Autos bauen. Trotzdem lautet unser Ziel, unsere Autos kontinuierlich immer weiter zu verbessern. Damit meine ich bessere Technologien, bessere Funktionalität sowie immer benutzerfreundlichere Autos, die noch sicherer sind und noch mehr Fahrspaß bereiten. Gleichzeitig müssen wir weltweit zahlreiche Vorschriften hinsichtlich der Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge einhalten.

Mit unseren Hybrid-Modellen sind wir da genau auf dem richtigen Weg. Aber bei aller Umweltverträglichkeit müssen diese Autos auch ein sportliches Fahrerlebnis vermitteln. Für mich persönlich ist es ein Traum, im Alltag ein komfortables Hybrid-Fahrzeug zu fahren, das auch auf der Rennstrecke jede Menge Spaß macht.

Sie beide nehmen bei der Toyota Motor Corporation ja noch andere Funktionen ein. Sie, Herr Saga, sind Chairman der Power Train Company, und Sie, Herr Tomoyama, sind President von Toyota Connected. Wo ist da die Verbindung zu Ihrer Rolle im Motorsport?

Koei Saga: Ich war Motorenkonstrukteur, und der letzte Motor, den ich entwickelt habe, war der Century V12. Ich bin der festen Überzeugung, dass unser Engagement in der WEC Vorteile für unser Unternehmen mit sich bringt. Die WEC möchte ja, dass Hybrid-Fahrzeuge in der Rennserie mitfahren, und wir sind nun einmal der Marktführer für Hybrid-Fahrzeuge. Das passt also gut zusammen. In Zukunft müssen wir uns in diesen Bereichen noch weiter verbessern, und welche Plattform wäre für den Bau immer besserer Hybrid-Fahrzeuge geeigneter, als die WEC.

Shigeki Tomoyama: Rennwagen sind ja heute bereits durch verschiedene Telemetrie-Systeme vernetzt. Zugleich sind Informationstechnologien, das Internet der Dinge und das Thema Vernetzung wichtige technologische Herausfor-



DIE BEDEUTUNG VON GAZOO

„GAZOO“ stammt vom Begriff „Garage“ ab, ein Ort, an dem Menschen zusammen arbeiten, um selbst Kleinigkeiten zu optimieren, damit in jeder Garage und Werkstatt immer bessere Autos entstehen. Insofern steht der Name symbolisch für den Geist, der TOYOTA GAZOO Racing beflügelt.

Im Ursprung geht der Name auf die Website GAZOO.com zurück, die vor fast 20 Jahren online ging und Bilder von Fahrzeugen aller Händler sammelte. Der Name „GAZOO“ leitet sich vom japanischen Wort „gazō“ ab, was so viel wie Bild oder Foto bedeutet. Heutzutage ist die Benutzung von Bildern auf Websites üblich, als das Internet Mitte der 90er Jahre aber noch in seinen Kinderschuhen steckte, war das revolutionär für die Automobilindustrie in Japan. GAZOO.com bot den Kunden eine große Auswahl an Produkten an, damit sie das für sie interessanteste Angebot finden konnten – ganz im Sinne der Toyota Philosophie, immer bessere Autos anzubieten.

derungen, die wir zukünftig auch für unsere Serienautos meistern müssen.

Natürlich müssen Autos sicher und benutzerfreundlich sein – vor allem in Hinblick auf unsere alternde Gesellschaft. Trotzdem wollen wir keine langweiligen Fahrzeuge produzieren, die mit IT-Kram vollgestopft sind. „Fun to drive“, lautet nach wie vor unser Hauptversprechen, und das möchten wir allen unseren Kunden liefern. Wir untersuchen, inwieweit uns die Technologien dabei helfen können, genau solche Autos zu bauen, und dabei werden uns die Lernprozesse aus dem Motorsport eine große Hilfe sein.

Wie sieht Erfolg für TOYOTA GAZOO Racing aus?

Koei Saga: Wir haben zahlreiche kurzfristige Ziele wie einen Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans und den erneuten Gewinn des WM-Titel in der WRC. Aber genauso wichtig ist es für uns, den GAZOO Spirit weiterzutragen. Wir wollen alles Schritt für Schritt angehen und kontinuierlich kleine Erfolge erzielen. Ein endgültiges Ziel haben wir nicht, denn das alles ist eine nie enden wollende Herausforderung.



TOYOTA C-HR

Neuer Schwung im Crossover-Segment

Der komplett neue Toyota C-HR (Coupé High-Rider) präsentiert sich in einem Design, das ihn nicht nur von den übrigen Toyota Modellen sondern gleichermaßen von den Wettbewerbern im Segment abhebt. Seine Entwicklung geht unmittelbar auf die Entscheidung von Akio Toyoda zurück, den Designern größere stilistische Freiheiten einzuräumen und die Kreativität der Ingenieure zu fördern, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das optisch begeistert und ein herausragendes Fahrerlebnis vermittelt.



DABEI BLEIBT das Design des Toyota C-HR bemerkenswert nah an den beiden Konzeptstudien, die bereits auf dem Pariser Salon 2014 beziehungsweise bei der IAA 2015 große Aufmerksamkeit seitens des Publikums auf sich zogen. Seine an ein Coupé erinnernde Linienführung legt Zeugnis ab von der Entschlossenheit der Designer, ein Styling zu entwickeln, das sich von anderen Toyota Modellen abhebt und eine neue Richtung im kompakten Crossover-Segment einschlägt.

Damit er im Crossover-Segment erfolgreich punkten kann, ist der C-HR klar auf die Bedürfnisse seiner Zielgruppe zugeschnitten. Der typische Kunde ist ein Fahrer, der sich in erster Linie an emotionalen Erwägungen orientiert. Er möchte sich von der Masse abheben, neue Erfahrungen als erster erleben und neue Produkte testen. Styling und Qualität spielen für ihn eine wesentliche Rolle bei der Kaufentscheidung, wobei er sein Auto als Erweiterung seiner Persönlichkeit ansieht.

C-HR Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba hatte die Vorlieben und Ansprüche dieser Zielgruppe stets im Blick, so dass die anspruchsvollen Vorgaben hinsichtlich Design und wahrnehmbarer Qualität den gesamten Entwicklungsprozess prägten.

Der einzigartige Charakter des Toyota C-HR zeigt zugleich die Flexibilität, welche die neue TNGA Plattform (Toyota New Global Architecture) den Entwicklern in den drei Kernbereichen Design, Antrieb und Fahrdynamik einräumt. Erst dadurch wurde es möglich, im wachsenden Crossover-Segment eine neue und wegweisende Alternative auf die Räder zu stellen.

NEUE DESIGNRICHTUNG IM CROSSOVER-SEGMENT

Das einzigartige Styling des Toyota C-HR bringt neuen Schwung in das Crossover-Segment. Das obere Kabinenprofil verläuft im Stil eines Coupés, während die kraftvolle Basis eher an ein SUV erinnert.

Der C-HR ist 4.360 Millimeter lang, 1.795 Millimeter breit, 1.555 Millimeter hoch (Hybrid-Version) und weist einen Radstand von 2.640 Millimetern auf. Damit bleibt das Serienfahrzeug bemerkenswert nah an den Dimensionen des Concept Cars, das auf dem Pariser Salon 2014 erstmals gezeigt wurde und bei der anvisierten Zielgruppe auf Anhieb viel Zustimmung fand.

Gemäß des „Sensual Speed-Cross“ Konzepts weist die Karosserie des C-HR eine rautenförmige Grundstruktur auf, bei der die Radhäuser an allen vier Ecken prägnant hervorstehen und entscheidend zum robusten Erscheinungsbild des Crossover beitragen. Innerhalb dieser markanten Architektur trifft eine kraftvolle untere Karosserie-Partie mit erhöhter Bodenfreiheit auf ein schlankes oberes Kabinenprofil im Stil eines schnittigen Coupés.

Facettierte Formen nach Art von geschliffenen Edelsteinen kontrastieren aus jedem Blickwinkel mit fließenden Oberflächen und fügen sich mit elegant integrierten Details zu einem harmonischen Ganzen.

Die Frontpartie des C-HR ist geprägt von der jüngsten Entwicklungsstufe des unter den Stichworten „Under Priority“ und „Keen Look“ bekannt gewordenen aktuellen Toyota Markendesigns. Der schmale obere Kühlergrill geht vom mittigen Toyota Emblem fließend in die eleganten, weit um die Flanken herumgezogenen Scheinwerfer über.

Eine schwarze Schwellerverkleidung bildet die dynamische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterrad, unterstützt von einer schwungvoll in Richtung Heck ansteigenden Charakterlinie.

Verdeckt in die C-Säule integrierte Türgriffe der hinteren Türen und eine kraftvoll in den Heckspoiler übergehende Dachlinie unterstreichen das Coupé-hafte Styling des neuen C-HR.

Die flach angestellte Heckscheibe trifft auf Höhe der Schulterlinie auf die steil abfallende Fläche der Heckklappe. Dahinter ist genug Platz, um das Gepäck der Passagiere aufzunehmen. Auch hier setzen markant ausgestellte Radhäuser kraftvolle Akzente.

Die von der Karosserie abgesetzten Rückleuchten sind wahlweise ebenfalls in LED-Technik





„DER C-HR VERSCHAFFT TOYOTA EINE KRAFTVOLLE PRÄSENZ IM WACHSENDEN SEGMENT DER KOMPAKTEN CROSOVER-MODELLE. ZUGLEICH BRINGEN WIR EINE NEUE, WEGWEISENDE ALTERNATIVE IN DIE FAHRZEUGKLASSE. UND DESHALB MUSSTE DAS AUTO AUS DER MASSE HERAUSSTECHEN: MIT EINER EIGENSTÄNDIGEN, SELBSTBEWUSSTEN UND AUTHENTISCHEN PERSÖNLICHKEIT.“

Kazuhiko Isawa, Chefdesigner C-HR

TECHNISCHE DATEN	1.2T			HYBRID
	6-Gang	CVT	CVT 4x4	CVT
Hubraum (cm ³)	1.197			1.798
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	115/85 bei 5.200 - 5.600			122/90 bei 5.200
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	185 bei 1.500 - 4.000			142 bei 3.600
Getriebe	6-Gang	CVT	CVT 4x4	CVT
Kraftstoffverbrauch gesamt (l/100 km)	6,0 – 5,5	5,9	6,3	3,9 - 3,6
CO ₂ -Emissionen gesamt (g/km)	138 - 125	137 - 134	146 - 143	90 - 82



1.2T HYBRID

FAHRWERK

Radaufhängung

Vorderradaufhängung	MacPherson Federbeine mit Stabilisator
Hinterradaufhängung	Mehrlenkerachse mit Längslenker, Schraubenfeder und Stabilisator

Lenkung

	Zahnstangenlenkung, elektrische Servounterstützung
Übersetzung	13,6 : 1
Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	2,76
Min. Wendekreis (m)	10,4

Bremsen

Vorderradbremse (mm)	Innenbelüftete Scheibenbremsen (298,5)
Hinterradbremse (mm)	Scheibenbremsen (281)
Parkbremse	Elektrisch

AUSSENABMESSUNGEN (MM)

Länge	4.360
Breite	1.795
Höhe 1.2T/Hybrid	1.565/1.555
Radstand	2.640
Spurweite vorn (16"-17"/18")	1.550/1.540
Spurweite hinten	1.550/1.540

LADERAUM (l)

Volumen (VDA)	377
---------------	-----





nik erhältlich und verleihen der Heckansicht des C-HR eine ausdrucksstarke Lichtsignatur.

ANSPRUCHSVOLLES INNENRAUM-DESIGN MIT HERVORRAGENDER HAPTIK

Beim Innenraum-Design setzt Toyota erstmals auf das neue ‚Sensual Tech‘ Konzept, das Hightech-Funktionalität mit einem modernen Styling verbindet. Dabei trifft ein luftiger Raumindruck im Inneren auf ein hohes Maß an Fahrerorientierung.

Das warme, einladende Ambiente der Kabine wird im wesentlichen von der nahtlos gestalteten Architektur der Instrumentenkonsole bestimmt, die sich über eine Dekorleiste in Piano-Schwarz bis in die Türverkleidungen erstreckt. Der Kontrast zwischen wertigen Oberflächen und klar definierten Linien resultiert in einer komfortablen Umgebung in frischem, neuartigen Stil.

Innovative Details und intuitiv bedienbare High-Tech prägen das Umfeld des Fahrers. So hat Toyota die Benutzerschnittstelle der Multi-Media Navigationsplattform auf dem acht Zoll großen Touchscreen ergonomisch angepasst. Das Display mit Touchscreen-Funktion und sämtliche Schalter sind leicht zum Fahrersitz hin ausgerichtet. In Verbindung mit dem asymmetrischen Design der Mittelkonsole sind dadurch sämtliche Bedienelemente besonders leicht erreichbar, ohne dass relevante Schalter und Regler außer Reichweite des Beifahrers rücken.

Im Sinne der Übersicht ist das große Display dabei nicht in die Armaturentafel integriert, sondern freistehend auf der Oberseite angeordnet, so dass die Toyota Designer den oberen Rand der Armaturentafel deutlich weiter nach unten ziehen konnten.

Das einzigartige zweiteilige Design der Vordersitze kombiniert einen schlanken, sportlichen oberen Bereich mit einem kräftiger gepolsterten Unterteil, das mehr Halt bietet. Diese zweiteilige Struktur wird auch visuell durch verschiedenfarbige Bezugsstoffe mit unterschiedlichen Texturen und Mustern hervorgehoben.

Der neue Toyota C-HR steht im Wettbewerb zu Modellen der einschlägigen Premium-Marken. In diesem Umfeld ist eine in seiner Klasse wertige Qualitätsanmutung entscheidend. Entsprechend hat Toyota bei der Gestaltung des Toyota C-HR Innenraums sein europäisches

Entwicklungsteams für wahrnehmbare Qualität bereits in einem sehr frühen Stadium in den Design-Prozess eingebunden.

In enger Zusammenarbeit mit den Designern der Unternehmenszentrale konzentrierte sich das Team intensiv auf die Qualität der Einzelkomponenten sowie die Konsistenz von Narbungen, Texturen, Formen, Farben und Beleuchtung aller Elemente, bis hin zu scheinbaren Details wie den Radien der Nahtverläufe bei den Sitzbezügen.

Viele Schalter weisen eine ähnliche Form auf, die das Rautenmotiv der Karosserie aufgreift und damit eine Brücke vom Karosseriedesign zum Innenraum schlägt. Das gleiche Thema zeigt sich auch bei den Applikationen der Türverkleidungen, beim Dachhimmel, bei den Gittern und den Hochtönern der JBL-Lautsprecher und sogar bei den Nadeln der Instrumente.

Eine sorgfältig bedachte Auswahl der Oberflächen im Innenraum ist entscheidend für eine harmonische, konsistente Anmutung, die wie „wie aus einem Guss“ wirkt. Der Innenraum des Toyota C-HR weist im Wesentlichen drei verschiedene Oberflächen auf: eine lederartige Struktur auf den Hintergrundflächen, eine geschmeidige Narbung im Stil von Nappaleder für Flächen, die im Betrieb berührt werden, und eine technische Narbung für funktionale Elemente wie die Schalter.

Dekorative Elemente sind in wertigem schwarzem Piano-Lack mit mattsilbernen Applikationen gehalten. Die klare blaue Hinterleuchtung von Anzeigen und Schaltern hat das Team im gesamten Innenraum so akribisch auf einen konsistenten Farbton abgestimmt, dass sich nicht einmal vor nebeneinander liegenden, in verschiedenen Farben reflektierenden Hintergründen ein abweichender Farbeindruck einstellt.

Für diesen neuen Innenraum stehen in Europa drei verschiedene Farbschemata zur Auswahl: Dunkelgrau, Schwarz/Blau sowie Schwarz/Braun.

AUSSTATTUNGSUMFÄNGE, DIE AUCH ANSPRUCHSVOLLE KUNDEN BEGEISTERN

Angesichts der Ansprüche seiner Zielgruppe ist für den neuen Toyota C-HR eine breite Vielzahl von Ausstattungsvarianten verfügbar.

Im Rahmen der Toyota Initiative, modernste Sicherheitstechnologie auch in die unteren

„KOMPROMISSE HINSICHTLICH DESIGN ODER FAHRDYNAMIK HABE ICH ABGELEHNT.“

Hiroyuki Koba, Chefingenieur C-HR

KLANGERLEBNIS WIE IM KONZERTSAAL

Für den neuen Toyota C-HR ist wahlweise ein eigen entwickeltes JBL Premium Audiosystem erhältlich, mit dem die ultimative Klangqualität Einzug ins Crossover-Segment der Mittelklasse hält. Es umfasst einen Achtkanal-Verstärker mit 576 Watt Leistung und neun Lautsprechern, darunter zwei neu patentierte akustische JBL Wellenleiter, auch bekannt als „Horn-Tweeter“.

Zahlreiche Elemente des Innenraums wie etwa die Fenster, das Sonnendach und die Polster, aber auch die Steifigkeit der Karosseriestruktur rings um die Lautsprecher haben einen signifikanten Einfluss auf die Klangeigenschaften. Aus diesem Grund leitete Toyota eine besonders enge Zusammenarbeit mit Ingenieuren von JBL bereits im Frühstadium der Entwicklung ein.

Bei der Konstruktion des Systems standen den Entwicklern Ergebnisse einer intensiven Kundenanalyse zur Verfügung. Aufgrund dieser Informationen richteten sie die Beschallung auf ein Höchstmaß an Klangqualität im vorderen Bereich des Innenraums aus und entschieden sich für präzise in die A-Säule integrierte Horn-Tweeter, ein typisches Merkmal von JBL Systemen, um einen kristallklaren Sound zu erzielen.


Über die beiden 25-Millimeter Horn-Tweeter und akustischen Wellenleiter hinaus umfasst das System zwei 80 Millimeter große Mitteltöner mit besonders breiter Schallabstrahlung sowie 17 Zentimeter große Tieftöner vorn. Dazu kommen zwei 15 Zentimeter große Breitband-Lautsprecher im Fond und ein 19-Zentimeter-Subwoofer in einem separaten, zehn Liter großen Bassreflexgehäuse.

In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem unterstützt das JBL Premium Audiosystem darüber hinaus verlustfreie Audio-Kodierungsformate.

Die Partnerschaft zwischen Toyota und JBL besteht bereits seit 20 Jahren und wurde über die Jahre stetig ausgeweitet. JBL Audiosysteme werden in der professionellen Beschallung ebenso eingesetzt wie in den meisten bedeutenden Konzertsälen, Veranstaltungsorten und Stadien in aller Welt, so bei 80 Prozent aller Live-Konzerte, in 70 Prozent aller Tonstudios und 90 Prozent aller THX-zertifizierten Kinos.

Beiden Unternehmen gemeinsam ist ihr hoher Qualitätsanspruch, der sich im kompromisslosen, eigen entwickelten Premium-Audiosystem des Toyota C-HR erneut manifestiert.





Segmente zu bringen, ist Toyota Safety Sense bei allen Toyota C-HR Modellen serienmäßig. Dieses System umfasst das Pre-Collision System mit Fußgänger-Erkennung, den Spurhalte-Assistenten mit Lenkkontrolle, einen Fernlicht-Assistenten, eine adaptive Geschwindigkeitsregelvorrichtung sowie den Verkehrszeichen-Assistenten.

Käufer der höchsten Ausstattungsstufe können sich auf dem europäischen Markt zudem wahlweise für beheizbare Sitze, das Toyota Smart Key System, getönte Scheiben hinten, verschiedene exklusive Sitzbezüge einschließlich einer Teilleder-Ausstattung, den neuen Toyota Park-Assistenten S-IPA, Leichtmetallräder im 18-Zoll-Format sowie eine zweifarbige Metallic-Lackierung entscheiden.

HOCHMODERNE ANTRIEBSTECHNIK

Mit der Antriebspalette des Toyota C-HR zielt Toyota auf die Bedürfnisse der Kunden. Am klarsten kommt das bei der Hybridversion zum Ausdruck, deren spezifische Charakteristik ein hohes Maß an Laufkultur und ein dynamisches Fahrerlebnis garantiert.

Mit der neuesten Generation des Hybridantriebs liegen die CO₂-Emissionen des Toyota C-HR bei bis zu 82 g/km. Damit realisiert die Hybrid-Variante Verbrauchswerte von bis zu 3,5 Litern auf 100 Kilometern.

Der neue Hybridantrieb leistet 122 PS/90 kW und fällt zugleich effizienter und leichter aus als das bisherige System. Dank zahlreicher Modifikationen arbeitet der Verbrennungsmotor mit einem bislang unerreichten thermischen Wirkungsgrad von 40 Prozent.

Andere Komponenten des Hybridantriebs bauen leichter und kompakter. Ihr weiterentwickeltes Packaging trägt zum niedrigen Schwerpunkt des Fahrzeugs bei.

Der neue Antriebsstrang zeichnet sich darüber hinaus durch seine flüssige und spontane Leistungsentfaltung aus. Im Ergebnis liefert der C-HR ein dynamische Fahrerlebnis, das sein Karosseriedesign verspricht.

Alternativ ist der C-HR auch mit dem neuen 1,2-Liter Benzinmotor mit Turbolader erhältlich, den Toyota erstmals im Auris präsentierte. Der Motor mit einer Spitzenleistung von 115 PS / 85 kW und maximal 185 Nm Drehmoment ist wahlweise an ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder an

ein stufenloses Automatikgetriebe gekoppelt. Die Automatik kommt sowohl bei Versionen mit Frontantrieb als auch bei Allradversionen zum Einsatz. Mit dem 1,2-Liter-Motor kommt der Toyota C-HR auf Durchschnittsverbräuche ab 5,5 Liter auf 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von 125 g/km entspricht.

FAHRDYNAMIK, DIE MAN VON EINEM CROSSOVER NICHT ERWARTET

Der Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba brachte sich als leidenschaftlicher Autofahrer mit vollem Einsatz in die Entwicklung und Auslegung des C-HR ein. Von Anfang an legte er tausende Kilometer auf europäischen Straßen zurück, um sowohl die Anforderungen des europäischen Straßennetzes als auch das Fahrverhalten der Europäer kennenzulernen.

„Mir ist zum Beispiel aufgefallen, dass Europäer aufmerksamer und daher auch flüssiger fahren“, berichtet Hiroyuki Koba. „Während Fahrer in anderen Teilen der Welt bei Hindernissen eher zum Anhalten tendieren, umfahren Europäer oft das Hindernis mit einem kleinen Schlenker, ohne nennenswert zu verzögern. Das hat uns dazu veranlasst, mit unserem Team in Europa alle Aspekte des Fahrzeugs unter die Lupe zu nehmen, um seine Zielgenauigkeit zu erhöhen. Ziel war es, hier das Niveau eines guten Kompaktwagens zu erreichen.“

Mit ihrem tiefen Schwerpunkt und der Mehrlenker-Hinterachse bietet die neue TN-GA-Plattform ideale Voraussetzungen, um das Fahrwerk auf ein präzises Ansprechverhalten auszuliegen. Chefkonstrukteur Hiroyuki Koba hat zudem jede Bewertung und Entscheidung begleitet, um sein Dynamik-Verständnis in den Disziplinen Ansprechverhalten, Linearität und Fahrstabilität umzusetzen.

Die linear ausgelegte Lenkung und die geringe Wankneigung der Karosserie tragen dazu bei, dass der Toyota C-HR eine für einen Crossover bemerkenswerte Zielgenauigkeit aufweist. Die Reduzierung der Karosseriebewegungen, von denen hochbeinige Fahrzeuge generell stärker betroffen sind, fördert zudem den Fahrkomfort. Selbst auf schlechten Wegstrecken folgt der C-HR willig den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich kaum aus der Ruhe bringen – Qualitäten also, die am Ende auch dem Fahrspaß zu Gute kommen.

PRIUS PLUG-IN HYBRID

The New Benchmark in Fuel Efficiency

Auf dem Pariser Salon 2016 feiert Toyota die Europa-Premiere des neuen Prius Plug-in Hybrid. Im neuen Modell vereinigen sich sämtliche Vorteile der vierten Prius Generation mit der neuen TNGA-Plattform (Toyota New Global Architecture). Zugleich zeichnet sich der neue Prius Plug-in, der für Toyota die Rolle eines innovativen Technologieträgers einnimmt, durch die höchste elektrische Reichweite seiner Klasse aus.

TOYOTA HAT ALS ERSTER Automobilhersteller weltweit die Plug-in Hybrid-Technologie in Serie eingeführt. Mit der nun präsentierten zweiten Generation des Prius Plug-in geht das Unternehmen einen weiteren Schritt in die Richtung, seine CO₂-Flottenemissionen bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent gegenüber denen des Jahres 2010 zu reduzieren. Toyota setzt dabei auf vielfältige Lösungen, dazu gehören Hybridfahrzeuge mit und ohne Plug-in-Technologie sowie auch Batterie- oder Brennstoffzellenelektrische Antriebe.

Der neue Prius Plug-in stellt nicht nur eine bemerkenswerte Weiterentwicklung der neuesten Prius Generation dar, sondern ist ein wahrhaft außergewöhnliches Fahrzeug. Denn Toyota hat bei der Entwicklung Änderungs-wünsche berücksichtigt, die Kunden mit der ersten Generation des Prius Plug-in gesammelt hatten.

Wegweisende neue Technologien wie der neue Vollhybridantrieb mit Toyota Dual Motor Drive System oder eine Vorwärmung der Traktionsbatterie prägen das faszinierende Fahrerlebnis im neuen Prius Plug-in. Darunter befinden sich gleich zwei technische Weltpremierer: Ein Solar-Dach zur Verlängerung der

Reichweite im Elektrobetrieb und eine Wärmepumpe, um den Fahrgastraum vor Fahrtantritt zu klimatisieren.

Nach wie vor verfolgt Toyota mit äußerster Konsequenz sein Unternehmensziel, das ultimative Umweltauto zu entwickeln. Im neuen Prius Plug-in manifestieren sich die dabei erzielten Fortschritte in Sachen Effizienz, Fahrleistungen und Innovation: So ist es den Entwicklern gelungen, gegenüber der ersten Generation die Höchstgeschwindigkeit im Elektrobetrieb von 85 auf 135 km/h zu steigern und die elektrische Reichweite auf 50 Kilometer zu verdoppeln.

MODERNSTE PLUG-IN-TECHNOLOGIE, FASZINIERENDES ELEKTRISCHES FAHRERLEBNIS

Dank der neuesten Generation der hochmodernen Toyota Plug-in-Technologie erhält der Kunde mit dem neuen Prius Plug-in letztlich zwei Autos in einem: ein Fahrzeug mit einem ausgefeilteren Vollhybridantrieb als je zuvor sowie ein vollwertiges Elektrofahrzeug.

Der signifikante Reichweitzuwachs geht auf Fortschritte in den drei Schlüsselbereichen Batterietechnik, Antriebstechnik und Ladetechnik zurück.



Die erhöhte Reichweite des neuen Prius Plug-in von 50 Kilometern hängt eng mit der unter dem Gepäckraum eingebauten neuen Lithium-Ionen-Batterie mit hoher Kapazität zusammen. Bei einem von 87 auf 145 Liter erhöhten Volumen hat Toyota die Kapazität der Lithium-Ionen-Batterie von 4,4 auf 8,8 kWh verdoppelt. Dabei fällt der neue Stromspeicher mit einem Gewicht von 120 kg nur 50 Prozent schwerer aus als die Batterie im Vorgänger.

Der neu entwickelt Vollhybridantrieb mit Toyota Dual Motor Drive System zeichnet sich durch eine um 83 Prozent höhere elektrische Antriebsleistung aus. Den Schlüssel dazu bildet ein spezieller Freilauf am Schwungrad der Kurbelwelle. Er ermöglicht es, den Generator des Hybridsystems (MG1) als zweiten Elektromotor zu nutzen. Auf diese Weise sind eine kraftvollere Beschleunigung als je zuvor und in jeder Hinsicht gesteigerte Fahrleistungen bis zu 68 kW abrufbar. Daher wird das Zuschalten des Verbrennungsmotors nur noch in wenigen Ausnahmefällen nötig. So kann der Plug-in Nutzer häufiger als früher das reine Elektroauto Fahrgefühl erleben.

Der Verbrennungsmotor wird deutlich seltener benötigt als beim Vorgängermodell. Dies beruht auf dem Vollhybridantrieb der neuesten Prius Generation, zeichnet er sich jedoch durch eine deutlich verbesserte Energieausbeute und damit einen höheren Wirkungsgrad aus.

Weltweit erstmals kommt eine Wärmepumpe bei der Klimatisierungsautomatik zum Einsatz. Dieses System ist noch bei Außentemperaturen bis hinab zu minus 10°C in der Lage, den Innenraum zu beheizen, ohne dass der Verbrennungsmotor gestartet werden muss – ein entscheidender Beitrag zu einer deutlich erhöhten elektrischen Reichweite auch im Winterbetrieb.

Die Klimatisierung mit Wärmepumpe arbeitet im Hybridfahrzeug wesentlich effizienter als Heizungen, welche Abwärme des Verbrennungsmotors oder einen elektrischen Zuheizung in dessen Wasserkreislauf nutzen. Sie beruht auf dem Prinzip der Luft-Luft Wärmepumpe. Je nach Bedarf kann so der Innenraum lediglich durch den Einsatz elektrischer Arbeit effizient geheizt oder gekühlt werden.

Dazu kommt die neue Batterie-Vorwärmung, die während des Ladevorgangs die Zellen der Hybridbatterie auch bei Außentem-

peraturen bis zu minus 20°C auf ihre optimale Betriebstemperatur bringt. Dies verhindert eine Verringerung der Batteriekapazität bei Kälte und gewährleistet eine gleichbleibende Effizienz des Ladevorgangs. Das sorgt für eine konstant hohe elektrische Reichweite auch bei sehr niedrigen Umgebungstemperaturen. Zudem steht auch im Winter bereits vom ersten Meter an die volle elektrische Antriebsleistung zur Verfügung.

Die maximale Ladeleistung der Batterie hat Toyota von 2,0 auf 3,3 kW erhöht. Dadurch verkürzt sich die Ladezeit – bei Verwendung des wahlweise nutzbaren Typ II Mode III Ladesteckers – auf lediglich zwei Stunden. Bei der Nutzung einer handelsüblichen 230-Volt-Steckdose dauert die volle Akkuladung drei Stunden und zehn Minuten. Der Ladevorgang lässt sich beim neuen Prius Plug-in zudem bis zu einer Woche im Voraus von Tag zu Tag vorprogrammieren, wobei zugleich eine Vorab-Klimatisierung des Innenraums ausgewählt werden kann.

Über die neu konstruierte Leistungsverzweigung des Vollhybridantriebs hinaus trägt



eine neue, besonders effiziente Leistungselektronik zum außergewöhnlich hohen Wirkungsgrad des neuen Prius Plug-in bei. Neben kraftvolleren Fahrleistungen im elektrischen Fahrbetrieb und im Hybrid-Modus sorgt sie zugleich für einen nochmals verringerten Durchschnittsverbrauch von prognostizierten 1,0 Litern Benzin auf 100 Kilometern sowie CO₂-Emissionen von nur noch 22 g/km.

EIGENSTÄNDIGES KAROSSERIEDESIGN MIT BESONDERS GÜNSTIGER AERODYNAMIK

Das atemberaubende und aerodynamisch besonders günstige Karosseriedesign des neuen Prius Plug-in beruht auf der Linienführung des neuen Prius. Während beide neuen Fahrzeuge auf der neuen Toyota TNGA-Plattform aufbauen, lässt sich das Plug-in-Hybridfahrzeug bereits von außen an zahlreichen eigenständigen Design-Merkmalen eindeutig identifizieren.

Mit einer Länge von 4.645 Millimetern, einer Breite von 1.760 Millimetern und 1.470 Millimetern Höhe fällt der neue Prius Plug-in 165 Millimeter länger, 15 Millimeter breiter und 20 Milli-

meter flacher aus als sein Vorgänger. Aber auch im Vergleich mit dem normalen Prius 4 ist der vordere Überhang um 25 Millimeter und der hintere um 80 Millimeter länger. Ein tieferer Windlauf und Heckspoiler heben die lang gestreckte, schlanke Silhouette und den tiefen Schwerpunkt des Prius Plug-in zusätzlich hervor.

Mit der neuen Frontpartie bereichert Toyota erneut seine aktuelle, unter den Stichwörtern Under Priority und Keen Look bekannt gewordene Design-Sprache um eine weitere Facette. Der Prius Plug-in lässt sich vom Prius auf den ersten Blick an einer kraftvoll dreidimensional ausgeformten Applikation aus Acrylglas am Kühlergrill sowie an seinen schmalen, besonders flachen LED-Scheinwerfern mit vier Leuchtelementen erkennen, die sich durch eine neuartige adaptive Projektions-Technologie auszeichnen.

Die im seitlichen Bereich aerodynamisch besonders günstig ausgeformten Stoßfänger betonen den kraftvoll nach vorn gezogenen Kühlergrill, während die vertikalen Tagfahrleuchten und LED-Blinker an den äußersten Ecken der vorderen Radhäuser seine breite und flache Anmutung visuell verstärken.

In der Seitenansicht ist der Prius Plug-in nicht nur anhand der größeren Außenlinie, oder am niedrigeren Windlauf und Heckspoiler erkennbar, sondern auch an den exklusiven zweifarbigen 15-Zoll-Leichtmetallrädern.

Am Heck setzt sich der markant gewellte Querschnitt der aerodynamisch günstigen „Double Bubble“-Heckscheibe in den Heckspoiler fort, in den ganz außen die eigenständig geformten LED-Rückleuchten integriert sind.

Ein umfassendes Aerodynamik-Paket verleiht dem neuen Prius Plug-in den geringsten Luftwiderstandsbeiwert seiner Klasse von nur $c_w=0,25$ – eine entscheidende Voraussetzung für höchste Effizienz.

Der neue Prius Plug-in baut auf der bereits hoch effizienten Aerodynamik des neuesten Prius auf. Sein flacheres Dach mit tieferem Heckspoiler, aber auch großflächigere Unterboden-Verkleidungen, in die Stoßfänger integrierte Luftleit-Elemente, die markante Heckscheibe und aerodynamische Stabilisatoren in den Deckgläsern der Rückleuchten sorgen zusätzlich für eine noch effizientere Umströmung.



SPEZIFIKATIONEN

1.8 L PLUG-IN HYBRID E-CVT

Hubraum (cm ³)	1.798
Max. Leistung (PS/kW bei U/min)	98/72 bei 5.200
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	142 bei 3.600
Getriebe	e-CVT
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	unter 1,0
CO ₂ -Emissionen (g/km)	unter 22
Leistung (kWh)	8,8
Volumen (l)	173
Gewicht (kg)	130,7
Typ	Lithium-Ionen (95 Zellen)
Spannung (V)	342
Vmax. elektrisch (km/h)	135
Max. elektrische Reichweite (km)	~ 50
Max. elektrische Leistung (kW)	68
Max. Ladeleistung (kW/h)	3,3
Ladezeit (Type/h)	Mode 1/3,5 / Mode 2/2,1
Solardach lädt Traktionsbatterie	ja
cW	0,25

AUSSENABMESSUNGEN

Länge (mm)	4.645
Breite (mm)	1.760
Höhe (mm)	1.470

Weiterhin ist in den unteren Kühlergrill eine Verschlussklappe integriert, die es gestattet, je nach Fahrsituation Teile des Motorraums aerodynamisch abzukoppeln oder den Kühlluftstrom zu intensivieren. So bleibt der Grill bei kaltem Motor geschlossen, um so die Aufwärmphase des Motors zu verkürzen und damit den Verbrauch weiter zu verringern.

INNENRAUM-DESIGN: „ICONIC HUMAN TECH“

Der neue Prius Plug-in weist die gleiche Armaturentafel auf wie der Prius der vierten Generation: Die Anzeigen sind übersichtlich vertikal gestaffelt, wobei das Kombinationsinstrument sich in größerer Entfernung befindet, die Displays aber nah am Fahrersitz.

Im Unterschied zum Prius weist der Prius Plug-in jedoch ein größeres Infotainment-Display mit Acht-Zoll-Diagonale und aktualisierter Grafik auf. Auch die Darstellung auf den beiden 4,2 Zoll großen TFT-Displays des Kombinationsinstruments zeichnet sich durch ein eigenständiges grafisches Design aus. Matt verchromte Applikationen am weißen Sockel

des Wählhebels werten die Anmutung zusätzlich auf.

Identische Vordersitze wie im neuen Prius lassen die Insassen dank optimierter Polster auf langen Strecken noch entspannter reisen. Für höchste Geräumigkeit und eine exklusive Anmutung ist der Fond mit zwei separaten, durch eine Mittelkonsole getrennten Einzelsitzen ausgestattet.

Der Boden des Gepäckraums liegt beim Plug-in 160 Millimeter höher, um die vergrößerte Traktionsbatterie unterzubringen. Das maximale Gepäckraumvolumen beträgt dennoch volle 360 Liter.

HIGH TECH FÜR HÖCHSTE EFFIZIENZ

Modernste Technologie verleiht jedem Aspekt des neuen Prius Plug-in höchste Effizienz und macht zugleich deutlich, wie umweltfreundlich ein faszinierendes Mobilitätserlebnis sein kann.

Ein besonders prägnantes Beispiel bildet die Modellvariante des neuen Prius Plug-in mit Solar-Dach. Bei dieser Weiterentwicklung einer erstmals mit der Konzeptstudie Auris HSD 2010 präsentierten Technologie erzeugt ein großflächiges Solar-Panel auf dem Dach Elektrizität, welche erst einmal in eine separate So-



lar-Batterie gespeist wird. Ist diese voll, stellt sie eine sogenannte Pumpspannung bereit, damit wird die Energie weiter in die Hybridbatterie geladen.

Parkt der Wagen in der Sonne, laden die Solarzellen mehrmals täglich die Solar-Batterie. Auf diese Weise erhöht das Solar-Panel die elektrische Reichweite des neuen Prius Plug-in pro Tag um ca. fünf Kilometer. Kumuliert über acht Tage kann die Hybridbatterie auf maximal 80 Prozent des Ladevolumens, also 40 Kilometer Reichweite aufgefüllt werden. Je nach Einsatzgebiet ist so eine jährliche Fahrleistung von etwa 1.000 Kilometern CO₂ frei möglich.

Während der Fahrt lädt das Solarsystem die 12-Volt-Batterie und entlastet damit das Bordspannungs-Netz, was ebenfalls den Treibstoffverbrauch senkt.

Zu den Fahr-Modi des neuen Prius Plug-in zählt darüber hinaus jetzt der neue „Battery Charge Mode“. Hierbei wird der Verbrennungsmotor im Fahrbetrieb vorrangig zur Stromerzeugung genutzt, um die Hybridbatterie aufzuladen.

Die neue Zweizonen-Klimatisierungsautomatik mit Wärmepumpentechnik ist mit der S-Flow Regelung ausgestattet, die einen optimalen Klimakomfort mit einem minimalen

Energieverbrauch in Einklang bringt. S-Flow berücksichtigt bei der Regelung der Klimatisierung und Belüftung unter anderem automatisch die Anzahl der Insassen im Fahrzeug.

Auch die mit mehreren Leuchtelementen ausgestatteten LED-Scheinwerfer tragen dazu bei, den Energieverbrauch zu senken. Darüber hinaus ist der neue Prius Plug-in das erste Großserienfahrzeug mit einer Gewicht sparenden Heckklappe aus Karbonfaser verstärktem Kunststoff.

Zu den weiteren Highlights der Ausstattung zählen unter anderem eine integrierte Ladeschale für Mobiltelefone, ein großes Head-up-Display in Farbe, der neue Einpark-Assistent S-IPA (Simple Intelligent Parking Assist) sowie das Sicherheitspaket Toyota Safety Sense in seiner neuesten Ausbaustufe mit Fußgänger-Erkennung und einer adaptiven Geschwindigkeitsregelvorrichtung, die das Fahrzeug bei Bedarf selbsttätig bis zum Stillstand abbremst.

TNGA PLATTFORM FÜR HOHE AGILITÄT UND BEGEISTERNDE FAHRDYNAMIK

Der Plattform auf der Basis der „Toyota New Global Architecture“ (TNGA) kommt eine entscheidende Rolle für das agile Fahrverhalten des neuen Prius Plug-in zu. Neben der sportlicheren Sitzposition bürgt sie für eine tiefere Schwerpunktlage und trägt damit unmittelbar zu einem Plus an Lenkpräzision sowie einem agilen Einlenkverhalten bei und reduziert die Wankneigung der Karosserie.

Dazu kommt eine neu konstruierte Doppelquerlenker-Hinterachse, die im Vergleich zum Vorgänger bei Bodenwellen nur ein Drittel der Kräfte in die Karosserie einleitet. Die weiterentwickelte MacPherson Vorderachse zeichnet sich durch ein noch direkteres Einlenkverhalten aus und erhöht dadurch die Agilität des Fahrzeugs.

Auch das reduzierte Gewicht der neuen Plattform trägt zum dynamischeren Fahrerlebnis im neuen Prius Plug-in bei.

Darüber hinaus setzten die Toyota Ingenieure beim neuen Prius Plug-in einen besonderen Schwerpunkt darauf, das Geräusch- und Vibrationsaufkommen weiter zu reduzieren. Optimal verteilte Dämm- und Isoliermaterialien, die vielfach direkt an der Quelle der Geräusche zum Einsatz kommen, verleihen dem neuen Prius Plug-in ein geringeres Innengeräuschniveau als je zuvor.



DER NEUE TOYOTA GT86

A Genuine Driver's Car

Der GT 86 trägt mit seiner außergewöhnlichen Dynamik und dem gebotenen Fahrspaß wie kaum ein anderes Modell der Toyota Palette dazu bei, das Image der Marke um höchst emotionale Aspekte wie Begeisterung und Leidenschaft zu bereichern. Das leichte und überaus agile Coupé mit Frontmotor und Hinterradantrieb, das an die Rennsporttradition von Toyota anknüpft, hat von allen Seiten für seine enorme Performance und seine Qualitäten als echte Fahrmaschine bereits viel Lob erfahren.



DIE NEUAUFLAGE DES GT86 profitiert nun von signifikanten Veränderungen, die sein dynamisches Potenzial weiter ausbauen und gleichzeitig seine Attraktivität, seine Qualität sowie seine Ausstattung zum Nutzen der Kunden optimieren.

OPTIMIERTE FAHRDYNAMIK FÜR NOCH BESSERES HANDLING, NOCH MEHR STABILITÄT UND NOCH MEHR FAHRKOMFORT

Im Bestreben, die Qualitäten zu stärken, die den GT86 als außergewöhnliches „Driver's Car“ auszeichnen, hat das Team um Chefingenieur Tetsuya Tada buchstäblich kein einziges Bauteil unangetastet gelassen. Dabei flossen die im Rennsportereinsatz gewonnenen Erfahrungen konsequent in die Serie ein. Nicht zuletzt beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring konnte Toyota wichtige Erkenntnisse gewinnen.

Der Fokus der Modellpflege lag auf noch höherer Stabilität, noch präziserer Rückmeldung und optimiertem Fahrkomfort durch die Überarbeitung der Fahrwerkskomponenten und

durch die Optimierung der Aerodynamik. Außerdem wurde die Verwindungssteifigkeit der Karosserie durch zusätzliche Schweißpunkte im Bereich der C-Säule sowie durch stabilere Träger und Bodenbleche erhöht.

Eine neue Horizontalfeder sowie die überarbeiteten Showa Stoßdämpfer optimieren das Lenkgefühl bei schneller Kurvenfahrt und bieten auf diese Weise nicht nur noch mehr Präzision, sondern auch mehr Fahrkomfort. Für alle, die es noch sportlicher wollen, bietet Toyota optionale Sachs Sport-Stoßdämpfer an.

Zur Optimierung der Aerodynamik tragen die neue, flachere Fahrzeugfront, der überarbeitete Stoßfänger sowie die aerodynamische Feinarbeit an der Front und an den Seiten bei, die Verwirbelungen in der Luftströmung minimiert.

Nach wie vor wird das Coupé von einem vorn eingebauten, 200 PS starken Boxer-Saugmotor angetrieben, der seine Kraft wahlweise über ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein Automatikgetriebe an die Hinterräder überträgt.

KAROSSERIEDESIGN – EINE MARKANTE ERSCHEINUNG MIT OPTIMIERTER AERODYNAMIK

Änderungen an der Karosserie des GT86 im Detail optimieren seine Aerodynamik und stärken seinen Auftritt, ohne die klare, klassische Coupé-Linie zu verwässern. Die dezent überarbeitete Frontpartie zeichnet sich vor allem durch den breiteren und tiefer platzierten Kühlergrill sowie durch eine ausgeprägte Spoilerlippe mit integrierten Finnen am vorderen Stoßfänger aus. Die Frontansicht lässt den GT86 jetzt noch breiter erscheinen und betont Agilität wie Performance.

Zu den aerodynamischen Feinheiten zählen auch die Umrandungen der Nebelscheinwerfer im Triple-Stage-Design, die sowohl die aerodynamische Effizienz steigern als auch das markante Erscheinungsbild unterstreichen. Die neu gestylten Scheinwerfer mit Bi-LED Leuchten für Abblendlicht und Fernlicht betonen das breite, flache Erscheinungsbild des GT86. Die Blinker aus einer Reihe orangefarbener LEDs sind nun unterhalb der weißen LED-Tagfahrleuchten in die Scheinwerfereinheiten integriert.

Zwischen den vorderen Kotflügeln und den A-Säulen finden sich jetzt ebenfalls aerodynamische Finnen. Zu den für das Modelljahr 2017 angebotenen Rädern zählen neue 17 Zoll



TECHNISCHE DATEN

2.0 BOXER
6-GANG-
SCHALTGETRIEBE

2.0 BOXER
6-STUFEN-
AUTOMATIK

MOTOR

Motor Code	FA20
Zylinderzahl	Vierzylinder
Bauart	Boxer-Saugmotor
Kraftstoff	Benzin
Kraftstoffsystem	D-4S Einspritzung
Ventiltrieb	16 Ventile DOHC
Hubraum (cm ³)	1.998
Bohrung x Hub (mm)	86,0 x 86,0
Kompressionsverhältnis (-:1)	12,5:1
Max. Drehzahl (U/min)	7.400
Max. Leistung (PS) kW bei U/min	(200) 147/7.000
Max. Drehmoment (Nm/U/min)	205/6.400-6.600
Abgasnorm	EURO6

FAHRWERK

Vorn	MacPherson Federbeine
Hinten	Doppelquerlenker-Achse

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (km/h)	226	210
0-100 km/h (s)	7,6	8,2

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Innerorts (l/100km)	10,4	9,6
Außerorts (l/100km)	6,4	5,7
Gesamt (l/100km)	7,8	7,1
Tankvolumen (l)	50	

CO₂-EMISSIONEN

Innerorts (g/km)	240	223
Außerorts (g/km)	148	131
Gesamt (g/km)	181	164


AUSSENABMESSUNGEN

Länge (mm)	4.240
Breite (mm)	1.775
Höhe (mm) [inklusive Antenne]	1.285 [1.320]
Radstand (mm)	2.570
Spurweite vorn (mm)	1.520
Spurweite hinten (mm)	1.540
cW-Wert	0,27

GEWICHT

Leergewicht (kg)	1.222-1.247	1.242-1.270
Min. (EC/ECE)		






Leichtmetallräder in dunkelgrauem Finish mit schmalen Speichen.

Das Heck des neuen GT86 greift Designelemente der Frontpartie auf, lässt dadurch die Karosserie noch breiter erscheinen und betont den kraftvollen Auftritt des Sportwagens. Das schwarze, trapezförmige Diffusorprofil ist so weit heruntergezogen, dass es den Schalldämpfer verdeckt. Der optionale Heckspoiler wurde aerodynamisch optimiert, die LED-Rückleuchten – jetzt auch mit LED-Blinkleuchten – sind nun stärker horizontal ausgerichtet und bewirken eine unverwechselbare Lichtsignatur.

INNENRAUMGESTALTUNG



Neue Features und Oberflächen im Innenraum betonen den Charakter des GT86 als echtes „Driver's Car“ und steigern mit hoher visueller und haptischer Qualität seine starke Anziehungskraft.

Das neue Dreispeichen-Lenkrad mit einem Durchmesser von nur 362 Millimetern ist das kleinste je in einem Serienfahrzeug von Toyota eingesetzte Lenkrad. Es liegt perfekt in der Hand, vermittelt ein erstklassiges Griffgefühl und zeichnet sich durch ein prominent platziertes silberfarbenes 86 Logo sowie durch Metallapplikationen an den Speichen aus. Zusätzliche Bedienelemente erlauben die Steuerung des neuen Audiosystems und des 4,2 Zoll großen TFT-Multi-Informations-Displays.

Das Multi-Informations-Display ist im überarbeiteten, dreigeteilten Kombi-Instrument untergebracht, informiert über den Kraftstoffverbrauch, die zurückgelegte Wegstrecke so-

wie über Performance-Daten wie die G-Kräfte, die Leistungs- und die Drehmomentkurve. Die Drehzahlmarke von 7.000 U/min, bei der der Motor seine höchste Leistung liefert, wird in der Anzeige oben angezeigt. Der Charakter des GT86 als echtes „Driver's Car“ spiegelt sich auch in der Stoppuhr mit Rundenzeitfunktion im Multi-Informations-Display und im neuen TRACK Modus wieder, in dem der Fahrer das Maß an elektronischer Stabilitäts- und Traktionskontrolle selbst bestimmen und diese Assistenzsysteme sogar abschalten kann.

Die texturierte mattschwarze Oberfläche der einteiligen Armaturentafel unterbindet wirksam störende Reflektionen. Zudem sind die Schalttafeln in den Türverkleidungen und die Mittelkonsole im Bereich der Bedienelemente für die Lüftung im Carbon-Look ausgeführt. Für die Abdeckung der Instrumenteneinheit ist eine Wildledertextur erhältlich, die perfekt mit den neuen Sitzbezügen in Leder, wahlweise mit schwarzen oder roten Applikationen, und aus perforiertem schwarzen Alcantara harmoniert. Die überarbeiteten Stoffbezüge des GT86 bieten nun noch besseren Halt.

In der Mittelkonsole ist ein neues 6,1 Zoll großes Display für das mit DAB ausgerüstete Audiosystem untergebracht. Die neueste Generation des optionalen Toyota Touch & Go Navigationssystems verfügt über eine noch intuitiver zu bedienende Oberfläche, Kartenupdates für drei Jahre sowie Connected Services einschließlich Verkehrsinformationen in Echtzeit, Google Search und Twitter.



TOYOTA FCV PLUS

Preparing the Hydrogen Society

Brennstoffzellen-Fahrzeuge werden gemeinhin als die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung anerkannt. Aber wenn sie erst einmal die Mehrzahl der Fahrzeuge auf unseren Straßen ausmachen, dann können sie viel mehr sein als nur das. Toyota hat es sich zum Ziel gesetzt, Brennstoffzellen-Fahrzeugen eine neue Bestimmung mit auf den Weg zu geben, die aus den Energieverbrauchern auch Energieerzeuger macht.

DIES WÜRDE bedeuten, dass diese Fahrzeuge nicht nur helfen, die Umweltbelastungen zu reduzieren, sondern gleichzeitig dazu dienen, Energie zu erzeugen und bereitzustellen. Der Toyota FCV PLUS ist ein solches Brennstoffzellenfahrzeug, das als Teil einer energieerzeugenden Infrastruktur einen gesellschaftlichen Beitrag leisten kann.

DIE DREI FUNKTIONEN DES TOYOTA FCV PLUS
Indem er aus sauberem Wasserstoff Elektrizität erzeugt, leistet der FCV PLUS einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur Sicherung der Energieversorgung:

- Elektrizität aus Wasserstoff erzeugen
Der TOYOTA FCV PLUS kann nicht nur den in seinen eigenen Tanks gespeicherten Wasserstoff in Elektrizität umwandeln, sondern auch außerhalb des Fahrzeugs gespeicherten Wasserstoff. Somit kann er zu Hause und unterwegs auch als stationärer Stromerzeuger dienen.
- Erzeugte elektrische Energie mit anderen teilen
Als Teil einer lokalen Infrastruktur kann der TOYOTA FCV PLUS andere Fahrzeuge oder lokale Stromnetze mit der elektrischen Energie versorgen, die er an Bord gespeichert hat.



- Die Versorgung mit Elektrizität unterstützen Die Brennstoffzelle des TOYOTA FCV PLUS lässt sich nicht nur im Fahrzeug nutzen, sondern sie kann auch ausgebaut und anderweitig zur Stromerzeugung weiterverwendet werden. Wenn dies überall auf der Welt geschieht, dann kann es entscheidend zur flächendeckenden Versorgung mit Elektrizität beitragen.

EIN KOMPAKTES PENDLERFAHRZEUG FÜR DEN NAHVERKEHR

Die Verkleinerung der Brennstoffzelle und weiterer Komponenten im TOYOTA FCV PLUS haben den Einsatz in einem leichten und kompakten Stadtfahrzeugs ermöglicht. Durch aerodynamische Maßnahmen unter anderem am Unterboden konnte die Effizienz des Fahrzeugs gesteigert werden. Mit den Induktionsspulen in den beiden hinteren Radabdeckungen und am vorderen Fahrzeugboden lassen sich mit dem FCV PLUS andere Elektrofahrzeuge aufladen oder aber Strom in die Infrastruktur einspeisen. Einblendungen auf Windschutzschei-

be und Heckscheibe informieren dabei über den aktuellen Status des Fahrzeugs.

Die Antriebsregelkomponenten wurden verkleinert und jeweils in den Ecken des Fahrzeugs untergebracht, so konnte trotz kompakter Abmessungen ein komfortabler Innenraum geschaffen werden. Die Brennstoffzelle ist zwischen den Vorderrädern untergebracht, und der Wasserstofftank wurde hinter den Rücksitzen platziert. Den Allrad-Antrieb übernehmen vier unabhängige Radnabenmotoren. So ausgestattet ist der TOYOTA FCV PLUS nicht länger als ein Kompaktauto, bietet aber eine mit großen Limousinen vergleichbare Innenraumlänge. Die gleichmäßige Verteilung der Komponenten an Front und Heck des Fahrzeugs führt zu einer optimalen Gewichtsverteilung, die Rundumsicht ist zudem exzellent.

Auch bei der Innenraumgestaltung und den Sitzen findet sich das 3D-Design, das dem FCV PLUS seine ausgesprochen raumökonomische, leichtgewichtige aber dennoch hochsteife Skelettstruktur verleiht.



Built-in wireless battery charging panels covering the rear wheels and under the floor at the front allow for intelligent external charging.



The interior trim and seats feature the same advanced 3D processing that gives the car its light highly rigid skeletal structure.

Länge	3.800 mm
Breite	1.750 mm
Höhe	1.540 mm
Radstand	3.000 mm

BILDDATENBANK



Das gesamte Bildmaterial zur Paris finden Sie auf der europäischen Mediasite



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



GENEVA_2016.jpg



GENEVA_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg



PARIS_2016.jpg

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/2bYQur9

