

Genf 2013



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH



Inhalt

Konzeptstudie FT-86 Open Concept	S. 04
TOYOTA i-ROAD	S. 08
Neuer Auris Touring Sports	S. 12
Der neue RAV4	S. 16
Design-Studien auf dem Genfer Salon	S. 22
Bildmaterial	S. 24

Konzeptstudie FT-86 Open Concept



- **Weltpremiere der Konzeptstudie FT-86 Open Concept auf dem Genfer Salon 2013**
- **Test der Reaktionen des Publikums auf mögliche Cabrio-Version des GT86**
- **Auch offen weiterhin vier Sitzplätze und ausreichend Gepäckraum dank automatischem Stoffverdeck**
- **Eigenständiges Innenraumdesign**

Auf dem Genfer Salon 2013 präsentiert Toyota erstmals die Konzeptstudie FT-86 Open Concept.

Nach dem weltweiten Erfolg des ganz auf engagierte Fahrernaturen zugeschnittenen GT86 will das Unternehmen anhand des FT-86 Open Concept Reaktionen auf eine offene Version des Sportwagens mit Front-Boxermotor und Heckantrieb sammeln.

Die temperamentvolle aber leicht beherrschbare Leistungsentfaltung und die ungefilterte Fahrdynamik des GT86 treffen beim FT-86 Open Concept auf jenen gewissen Kick, den nur ein offener Sportwagen vermitteln kann.

Der FT-86 Open Concept ist 4.240 Millimeter lang, 1.775 Millimeter breit, 1.270 Millimeter hoch und besitzt einen Radstand von 2.570 Millimetern sowie ein mehrlagiges Stoffverdeck mit einer Heckscheibe aus Glas.

Bei der Studie behält Toyota das Konzept des 2+2-Sitzers bei. Das Stoffverdeck ruht im geöffneten Zustand hinter dem fest eingebauten Rücksitz, wo es das Gepäckraumvolumen nur unwesentlich verringert.

Toyota wählte für den FT-86 Open Concept eine stark kontrastierende Farbkombination aus strahlendem Weiß und dunklem Blau, die einen Eindruck von Eleganz und Sportlichkeit vermittelt.

Das elegante weiße Äußere der Konzeptstudie, das dunkelblaue Stoffverdeck und der in reinem weiß gehaltene elegante Innenraum verleihen der Cabrio-Studie eine wertige und zugleich sportliche Anmutung.

Optische Akzente setzen goldgelbe Ziernähte und eine dunkelblaue Kaschierung unter den perforierten Bezügen der Ledersitze.

Plattform und Antrieb des FT-86 Open Concept stammen vom GT86: Der weltweit erste Boxermotor mit D-4S Einspritz-Technologie, ein 1.998 cm³ großes, drehfreudiges Saug-Triebwerk mit tiefem Schwerpunkt und einer Literleistung von 100 PS/l treibt die Hinterräder an – und zwar wahlweise über ein eng gestuftes Sportgetriebe mit kurzen Schaltwegen oder über eine 6-Stufen-Automatik, die sich im sequenziellen Schaltmodus durch die weltweit schnellsten Fahrstufenwechsel per Schaltwippen innerhalb von nur 0,2 Sekunden auszeichnet.



Bis zu einer eventuellen Serienreife wird Toyota noch umfangreiche Entwicklungsarbeit an der Konzeptstudie leisten, um zu verhindern, dass die Änderungen gegenüber dem GT86 entscheidenden Einfluss auf Gewicht, Karosseriesteifigkeit, Balance oder Aerodynamik des Sportwagens nehmen.

Weil der GT86 von vornherein hinsichtlich zahlreicher Konstruktionsdetails wie etwa der rahmenlosen Türen mit Blick auf eine spätere offene Version hin konstruiert wurde, erwarten die Toyota Konstrukteure keine relevante Beeinträchtigung der Torsionssteifigkeit des FT-86 Open Concept. Darüber hinaus analysieren sie bereits verschiedene Lösungsansätze zur Optimierung der Steifigkeit wie etwa Verstärkungen im Bereich der Türverriegelungen.

Mit einem nahezu perfekten Achslastverhältnis von 53:47 bietet der geschlossene GT86 optimale Voraussetzungen für ebenso spontane wie ausgewogene Reaktionen auf jeden Impuls über Lenkung, Gas und Bremse. Dazu kommt ein tiefer Schwerpunkt von nur 460 Millimetern. Während die Schwerpunktlage vom leichten Stoffverdeck des Cabrios sogar nochmals profitiert, würde im Fall einer Weiterentwicklung eine detaillierte Analyse und Neuabstimmung zu einem ähnlich ausgewogenen Achslastverhältnis führen wie beim Coupé.

Dank umfassender Leichtbaumaßnahmen bringt der GT86 lediglich 1.257 kg auf die Waage, was in einem Leistungsgewicht von 6,3 Kilogramm pro PS resultiert. Gerade bei einem Fahrzeug mit einem vergleichsweise kleinen Motor ist ein gutes Leistungsgewicht von entscheidender Bedeutung für die Fahrleistungen. Entsprechend würden die Toyota Ingenieure bei der Weiterentwicklung des Cabriolets größtes Augenmerk darauf richten, jede Gewichtszunahme zu vermeiden, falls das Projekt tatsächlich realisiert werden sollte.



TOYOTA i-ROAD



- **Weltpremiere einer neuen Fahrzeug-Gattung: TOYOTA i-ROAD**
- **Kompaktes zweisitziges Individualfahrzeug mit drei Rädern, batterieelektrischem Antrieb und komfortabler, geschlossener Kabine**
- **Neue „Active Lean“-Technologie für automatische Schräglage in Kurven in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Kurvenradius**
- **Mit 850 Millimetern Breite so schmal wie ein konventionelles Zweirad und in verkehrsreichen Ballungsräumen so handlich wie ein Motorrad**
- **Optimale Traktion durch zwei Radnabenmotoren**
- **Lokal emissionsfreier und geräuscharmer Elektroantrieb mit 50 km* Reichweite**
- **An jeder Haushaltssteckdose in drei Stunden aufladbar**

Auf dem Genfer Salon präsentiert Toyota 2013 erstmals den TOYOTA i-ROAD. Als „Personal Mobility Vehicle“ (PMV) stellt er eine neue Fahrzeug-Gattung dar, die mehr Flexibilität im Stadtverkehr bietet.

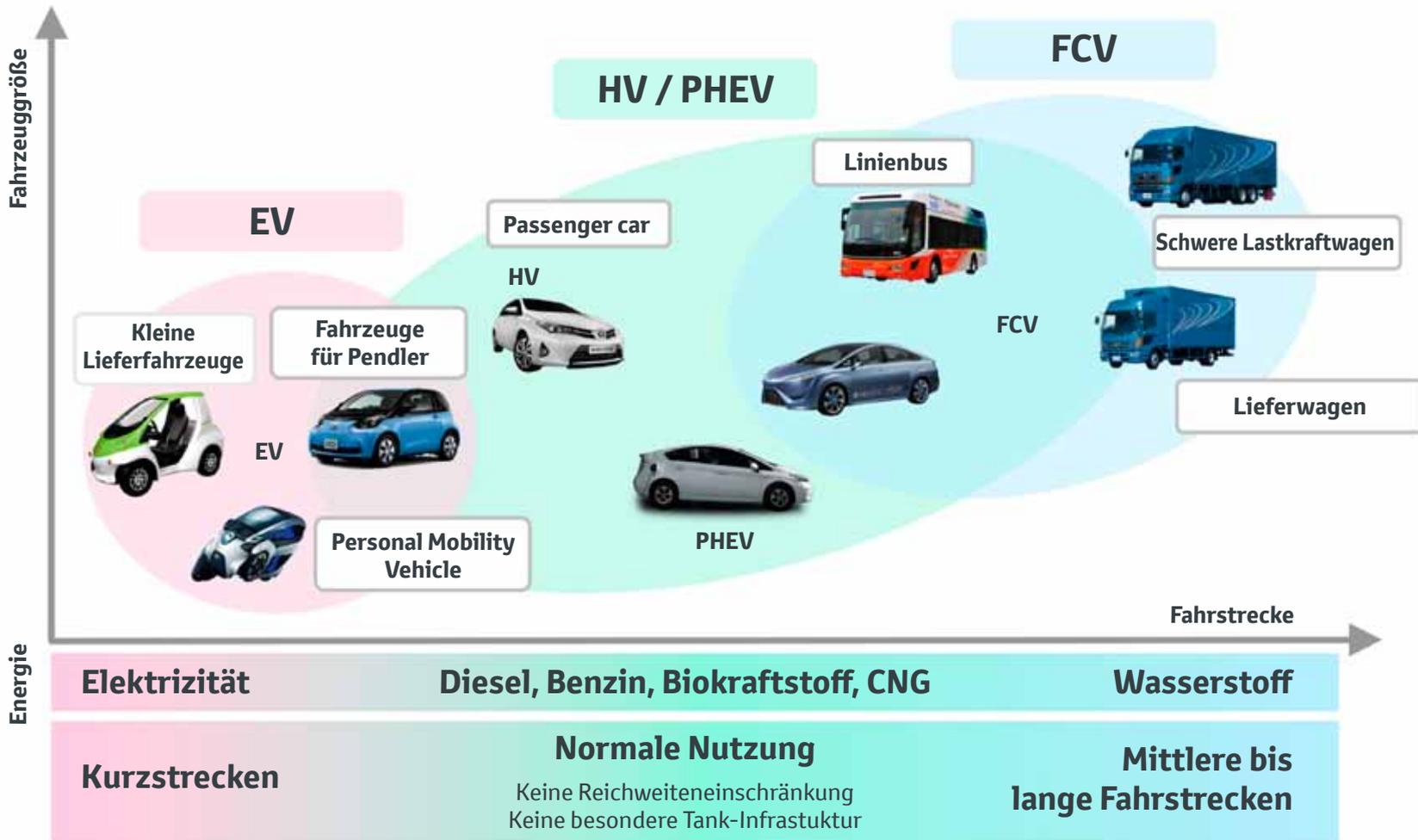
In der geschlossenen Kabine des elektrisch angetriebenen TOYOTA i-ROAD sitzen zwei Personen komfortabel hintereinander. Dank der einzigartigen „Active Lean“-Technologie bietet er ein sicheres, intuitives Fahrerlebnis ohne Helm, aber mit viel Fahrspaß. Eine Batterieladung reicht für bis zu 50 Kilometer*.

Toyota engagiert sich intensiv für eine Verringerung des Energieverbrauchs und der Umweltbelastung, die mit individueller Mobilität einhergehen. Im Zuge der Entwicklung einer ganzen Palette umweltgerechter Automobile, die maßgeschneiderte Lösungen für jede Anforderung bereit hält, erforscht das Unternehmen seit über 40 Jahren umweltfreundliche Mobilitätslösungen und bringt sie auf die Straße.

Durch die Anwendung der Hybridantriebstechnik bei Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV), Elektrofahrzeugen (EV) und Brennstoffzellenfahrzeugen (FCV) hat Toyota den Weg in eine Zukunft bereitet, in der die verschiedensten Gattungen umweltgerechter Fahrzeuge nebeneinander existieren können.

Während sich Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge am besten für den Einsatz über mittlere und längere Entfernungen eignen, ist Toyota fest davon überzeugt, dass Elektrofahrzeuge primär eine Lösung für den Stadtverkehr und für kurze Strecken darstellen. Toyota verfügt bereits über mehr als zehn Jahre Erfahrung in der Erforschung und Entwicklung solcher PMVs.

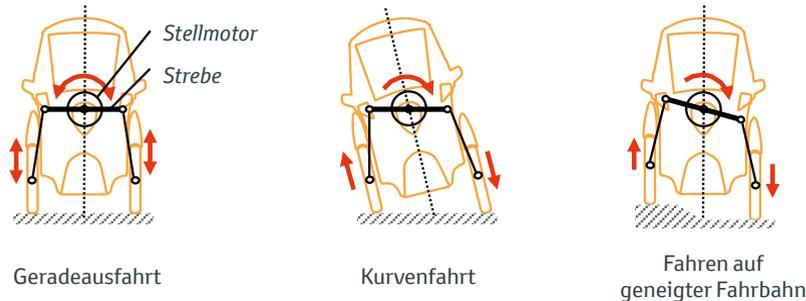
Benutzer von PMVs wünschen sich ein Fahrzeug, das komfortabler und sicherer ist als ein Zweirad und das einen besseren Wetterschutz bietet. Zugleich soll es jedoch die gleichen Vorteile bieten wie etwa geringe Betriebskosten und kompakte Abmessungen. Vor allem muss es schmal sein, damit man leicht einen Parkplatz



findet und sich wie auf einem wendigen Roller oder einem kleinen Motorrad durch den Stadtverkehr manövrieren kann.

Der ultrakompakte TOYOTA i-ROAD ist 2.350 Millimeter lang und 1.445 Millimeter hoch, er hat einen Radstand von 1.700 Millimetern und einen Wendekreis von nur 6,00 Metern. Aber das alles entscheidende Maß ist seine geringe Breite von nur 850 Millimetern, die in etwa einem herkömmlichen motorisierten Zweirad entspricht. Dadurch kommt man im TOYOTA i-ROAD selbst im dichten Verkehr genauso gut voran wie auf einem Motorrad oder Roller. Zugleich reicht die Stellfläche eines einzigen herkömmlichen Pkw für gleich vier der neuen Toyota PMV.

Der lokal emissionsfreie Elektroantrieb des TOYOTA i-ROAD wird von einer Lithium-Ionen-Batterie gespeist, die zwei jeweils in den Vorderrädern eingebaute, 2 kW starke Elektromotoren mit Strom versorgt. Das neue Toyota PMV zeichnet sich durch kraftvolle Beschleunigung aus, fährt aber zugleich fast geräuschlos und hat eine Reichweite von etwa 50 Kilometern*. Danach lässt es sich an einer normalen Steckdose in nur drei Stunden wieder aufladen.



Stabilität, Sicherheit, Komfort und Fahrspaß prägen das Fahrerlebnis im neuen TOYOTA i-ROAD. Den Schlüssel dazu bildet die neue, intuitive Toyota „Active Lean“-Technologie, die das Fahrzeug bei Kurvenfahrt wie ein Zweirad in Schräglage bringt.

Ein über der Vorderradaufhängung platzierter Stellmotor mit Getriebe setzt über Streben zu den Vorderrädern den Schräglagenwinkel um, der von einem elektronischen Steuergerät anhand von Daten über den Lenkeinschlag, die Fahrgeschwindigkeit und die Winkelbeschleunigung errechnet wird. In Kurven bewegt das System die Vorderräder automatisch gegenläufig nach oben beziehungsweise nach unten und leitet so die nötige Schräglage ein, um der Zentrifugalkraft entgegen zu wirken.

Das System hält das Fahrzeug sogar bei Geradeausfahrt auf geneigter Fahrbahn permanent waagrecht, indem es den Höhenunterschied links und rechts ausgleicht.

Dank des Active Lean Systems sind keinerlei spezielle Fähigkeiten erforderlich, um das einzigartige Fahrgefühl im TOYOTA i-ROAD zu genießen. Er vermittelt den ganzen Fahrspaß eines motorisierten Zweirads, ohne dass der Fahrer das Fahrzeug bei geringer Geschwindigkeit oder im Stand selbst stabilisieren müsste.

Da der Fahrer beim Einsatz des TOYOTA i-ROAD im Gegensatz zu einem Zweirad zu keinem Zeitpunkt einen Fuß auf den Boden stellen muss, konnten die Konstrukteure das Fahrzeug mit einer geschlossenen Karosserie ausstatten, die entsprechende Sicherheit und uneingeschränkten Wetterschutz bietet.

Entsprechend darf man das neue Toyota PMV ohne Helm fahren und der Innenraum ähnelt dem eines Autos. Sogar Komfortmerkmale wie eine Innenbeleuchtung, eine Heizung, ein Audiosystem und eine Bluetooth-Freisprechanlage sind denkbar.

Dem TOYOTA i-ROAD kommt als Individualfahrzeug mit rein elektrischem Antrieb eine entscheidende Bedeutung für den Stadtverkehr der Zukunft zu, wenn es darum geht, sowohl die Verkehrssituation als auch die Luftqualität zu verbessern.

Das neue Toyota PMV ist dank seiner kompakten Abmessungen, seiner Wendigkeit, seines geringen Parkraumbedarfs und seiner schnellen Ladezeiten die ideale Mobilitätslösung für die Innenstadt. Ob nun mit offener oder geschlossener Kabine, der TOYOTA i-ROAD ist geeignet, den Verkehrsfluss in der City zu verbessern und die Belastung mit CO_2 -, NO_x - und Rußpartikel-Emissionen zu minimieren, ohne Kompromisse bei der individuellen Bewegungsfreiheit einzugehen.



Neuer Auris Touring Sports



- **Neue Kombi-Variante - Auris Touring Sports**
- **Erster Kombi mit Vollhybrid-Antrieb in der Kompaktklasse, ohne Kompromisse beim Gepäckraum**
- **Überragendes Gepäckraum-Volumen von 530 Litern, vergrößerbar auf bis zu 1.660 Liter**
- **Beste Funktionalität dank Easy Flat Sitzkonzept, doppeltem Laderaumboden und Zwei-Wege-Gepäckraumabdeckung**
- **Die geringsten CO₂-Emissionen seiner Klasse von nur 85 g/km, dazu signifikant geringere NO_x- und Rußpartikel-Emissionen als vergleichbare Diesel**

Als nächsten Schritt der Produktoffensive in der Kompaktklasse präsentiert Toyota mit dem neuen Auris Touring Sports einen Kombi klassischen Zuschnitts. Er ist der erste Vollhybrid in diesem Segment und Beispiel für die weitere Diversifizierung der Toyota Vollhybrid-Technologie.

Der neue Auris Touring Sports verbindet ein dynamisches Design mit der besten Funktionalität seiner Klasse und einem hervorragendem Platzangebot. Dank der unter den Rücksitzen eingebauten Hybridbatterie gehen dabei mit der umweltfreundlichen Hybridantriebstechnik keinerlei Kompromisse in Sachen Volumen oder Zugänglichkeit des Gepäckraums einher.

Insgesamt entfallen derzeit rund 25 Prozent des gesamten europäischen Absatzvolumens in der Kompaktklasse auf klassische Kombis, wobei 76 Prozent dieser Modelle in Europa von Fuhrparkbetreibern gekauft werden. Mit dem Auris Touring Sports wird die Auris Baureihe noch attraktiver, so dass Toyota davon ausgeht, dass der Marktanteil 2014, im ersten vollen Jahr am Markt, in seiner Klasse erstmals fünf Prozent in Europa überschreiten wird.

Design und Packaging

Wie beim Schrägheck-Modell beträgt der Radstand des Auris Touring Sport 2.600 Millimeter und auch beim Wendekreis bleibt es bei 10,40 Metern. Allerdings fällt der Kombi 285 Millimeter länger aus. Dieser zusätzliche Platz kommt voll und ganz dem Gepäckraum zu Gute.

Mit aufrechten Rücksitzen liegt die Ladelänge bei 1.115 Millimetern und die Breite bei 1.452 Millimetern, was ein überragendes Volumen von 530 Litern ergibt. Werden die im Verhältnis 60:40 geteilten Rücksitze umgeklappt, vergrößert sich die Ladelänge auf 2.047 Millimeter, es stehen bis zu 890 Millimeter Höhe zur Verfügung und das Gesamtvolumen steigt auf 1.660 Liter.



K 0E 339

TOYOTA

AURIS #1

Zu diesem herausragenden Platzangebot kommt die beste Funktionalität seiner Klasse. Als einziges Modell in der Kompaktklasse bietet der Auris Touring Sports seinen Käufern die kombinierten Vorteile des Toyota Easy Flat Sitzkonzepts in Verbindung mit Rücksitzen, die sich mit einem Handgriff umklappen lassen, einem doppelten Ladeboden, einer Zwei-Wege-Gepäckraum-Abdeckung, einem aufrollbaren Gepäcknetz, Aufhängern für Einkaufstaschen, einer Leichtmetall-Dachreling, drei 12V-Bordspannungsanschlüssen (einer davon im Gepäckraum) und einer Gepäckraumbeleuchtung.

Wie beim neuen Schrägheck-Modell maximiert das markante dynamische Äußere des Auris Touring Sports die aerodynamischen Vorteile, die die geringere Höhe mit sich bringt, sowie die fahrdynamischen Vorteile, die sich durch den tieferen Schwerpunkt ergeben.

Der neue Auris Touring Sports zeichnet sich durch das identische Frontdesign wie das Schrägheck-Modell aus, mit dem typischen neuen trapezförmigen unteren Kühlergrill, Scheinwerfern im *Keen Look* Design und LED Tagfahrleuchten, die dem neuen Kombi eine kraftvolle, aber zugleich elegante Präsenz verleihen.

In der Seitenansicht geht die flach angestellte Windschutzscheibe - ebenfalls analog zur Schrägheck-Variante - fließend in eine flache und aerodynamisch günstige Dachlinie über, die sich hier jedoch durch eine Leichtmetall-Dachreling und einen integrierten Dachspoiler auszeichnet. Mit einer Länge von 1.553 Millimetern und 960 Millimetern Breite zählt das optionale „Skyview“ Panorama-Glasdach zu den größten in dieser Klasse und stärkt den luftigen Raumeindruck des Innenraums.

Die lang gezogene seitliche Glasfläche integriert drei einzelne Scheiben in schwarze Karosserie-Dachsäulen, wobei die B-Säule ein glänzend schwarzes Klavierlack-Finish trägt. Verchromte Applikationen heben die kraftvoll ansteigende Gürtellinie der Karosserie hervor.

Am Heck zeichnet sich der Auris Touring Sports durch ein modifiziertes Design von hinterem Stoßfänger und Heckklappe aus, wodurch die Ladekante 100 Millimeter tiefer hinab reicht als bei der Auris Schrägheck-Variante. Darunter befindet sich eine Heckschürze mit Chromzierleiste. Wie bei der restlichen Auris Palette heben markante, weit herumgezogene Rückleuchten die Form der hinteren Radhäuser, der hinteren Karosseriesäulen und der Heckscheibe hervor.

Fahrdynamik

Auch der neue Auris Touring Sports ist ein gutes Beispiel dafür, wie Toyota seinen Kunden künftig ein noch dynamischeres Fahrerlebnis bieten will. Er profitiert von den gleichen fahrdynamischen Qualitäten wie das Schrägheck-Modell. Ein niedriges Geräusch- und Vibrationsaufkommen sorgt für einen hohen Fahrkomfort und ein beeindruckendes Fahrerlebnis.

Mit verstärkenden Elementen am Unterboden sowie an den Front- und Heckstrukturen der Karosserie hat Toyota die Karosserie steif ausgelegt, und die Verwendung von hochfestem Stahl leistet einen Beitrag zur Reduktion des Fahrzeuggewichts.

Der Auris Touring Sports ist das einzige Fahrzeug im Segment der kompakten Kombis mit Vollhybrid-Antrieb. Darüber hinaus bietet Toyota ihn mit den gleichen Benzin- und Dieselmotoren an wie den

normalen Auris. Zur Wahl stehen ein 1,33-Liter Dual VVT-i Benziner, ein 1,6-Liter Valvematic Benziner sowie überarbeitete 1,4-Liter und 2,0-Liter D-4D Turbodiesel.

Zusammen leisten der 1,8-Liter-VVT-i-Benzinmotor und der Elektromotor, die das Auto je nach Fahrsituation einzeln oder gemeinsam antreiben, maximal 136 PS. Damit beschleunigt der Auris Hybrid

Touring Sports in 11,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h.

Dabei glänzt er mit niedrigen CO₂-Emissionen von nur 85 g/km und stößt im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen mit vergleichbarer Leistung nahezu keine Partikel oder Stickoxide aus.



Der neue RAV4



- **Europapremiere der 4. Generation des Pioniers im Segment der kompakten SUVs auf dem Genfer Autosalon 2013**
- **Neues markantes und zeitloses Äußeres mit charakteristischen Toyota Styling-Elementen**
- **Neues Innenraumdesign mit mehr Geräumigkeit, höherem Komfort und überragendem Ladevolumen auf die Bedürfnisse aktiver Familien zugeschnitten**
- **Überarbeitete Antriebe mit gesteigerter Leistung sowie reduzierten Verbräuchen und Emissionen**
- **Neues Integriertes Fahrdynamik-System IDDS für mehr Agilität auf der Straße und ein gesteigertes Fahrerlebnis**
- **Höheres Sicherheitsniveau mit neuen Technologien für eine 5-Sterne-Wertung im Euro NCAP 2013**

Mit dem ersten **Recreational Active Vehicle** mit 4-Rad-Antrieb (RAV4) hat Toyota 1994 das Segment der kompakten SUVs ins Leben gerufen. Seitdem wurden bis zur aktuellen dritten Generation über 4,5 Millionen Einheiten des RAV4 abgesetzt, mehr als 1,2 Millionen davon auf den europäischen Märkten.

Auf dem Genfer Autosalon 2013 feiert die 4. Generation des RAV4 ihre Europapremiere. Beim neuen RAV4 legt Toyota den Schwerpunkt auf seine überwiegende Nutzung als Familienfahrzeug, ohne dabei seine klassischen Stärken zu beeinträchtigen.

Die neue Modellgeneration präsentiert sich in einem unverwechselbaren, fortschrittlichen Design mit wertigem Interieur, optimiertem Allrad-Antrieb und einem einzigartigen Fahrerlebnis.

Design und Packaging

Der neue RAV4 ist 205 Millimeter länger*, 30 Millimeter breiter und 25 Millimeter niedriger als sein Vorgänger. Seine Vielseitigkeit, sein großzügiges Raumangebot und seine gesteigerte Fahrdynamik spiegeln sich in seiner neuen Silhouette wider.

Das neue Frontdesign verbindet stilvolle und charakteristische Elemente der neuen Toyota Designsprache mit einer schnörkellosen Ästhetik und dem kraftvollen Charakter, der zu Recht von einem Automobil in dieser Klasse erwartet wird.

Der neue RAV4 kombiniert das typische Kühlergrill-Design der aktuellen Toyota Modelle mit Scheinwerfern und LED-Tagfahrleuchten im *Keen Look*, wodurch sein ebenso kraftvolles wie dynamisches Erscheinungsbild unterstrichen wird.

* Im Vergleich zur aktuellen Modellgeneration mit kurzem Radstand und ohne Reserverad an der Heckklappe



Das neue Innenraumdesign baut auf den klassischen Tugenden des RAV4 auf und kombiniert angenehmes Raumgefühl und hohen Komfort mit einem fahrerorientierten Cockpit. Das Platzangebot wurde vergrößert und das Finish aller Materialien optimiert.

Im Einklang mit dem Cockpit-artig gestalteten Fahrerbereich wurde die Sitzposition des Fahrers im neuen RAV4 im Hinblick auf eine optimierte Ergonomie, maximalen Komfort und erstklassige Sicht nach vorn umfassend weiterentwickelt.

Der Hüftpunkt auf dem Fahrersitz liegt nun fünf Millimeter tiefer als beim Vorgänger, der Höheneinstellbereich des Sitzes wurde nach unten um 15 auf jetzt insgesamt 30 Millimeter vergrößert. Das Lenkrad ist um 2,3 Grad steiler angestellt und kann in Längsrichtung jetzt bis zu 38 Millimeter näher zum Fahrer hin eingestellt werden.

Der Sitzplatzabstand zwischen Vorder- und Rücksitzen beträgt 970 Millimeter – ein Bestwert in dieser Klasse. Der im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbare Rücksitz bietet nun noch mehr Komfort. Er profitiert von einer um zwei Grad steiler angestellten Sitzfläche sowie überarbeiteten Sitzswangen für mehr Seitenhalt.

Wie sein Vorgänger überzeugt auch die vierte Generation des RAV4 durch ein hohes Maß an Praktikabilität und Flexibilität, wie es die Kunden von einem kompakten SUV erwarten. Der Rücksitz lässt sich, ohne Sitzpolster oder Kopfstützen zu demontieren, umklappen und bildet dann eine nahezu ebene Ladefläche. Er ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar und bietet nun noch mehr Komfort.

Dank der auf 951 Millimeter angewachsenen Ladelänge erreicht das Gepäckraumvolumen beim neuen Modell jetzt 547 Liter. Auch das Unterflur-Staufach im Gepäckraum ist von 49 auf jetzt 100 Liter gewachsen (bei Ausführungen mit Reifenreparaturatz).

Die vormals seitlich angeschlagene Heckklappe öffnet sich nun nach oben. Optional lässt sie sich elektrisch betätigen. Der Aufklappwinkel lässt sich elektronisch begrenzen um in niedrigen Garagen ein Touchieren der Decke zu vermeiden. Mit nur 645 Millimetern (in der Version mit Notrad beziehungsweise Reifenreparaturatz) verfügt der neue RAV4 über die niedrigste Ladekante in seinem Segment und mit 1.158 Millimetern Breite über eine der breitesten Laderaum-Öffnungen.

Antriebsvarianten

Toyota bietet den neuen RAV4 wahlweise mit einem neuen 2,0-Liter D-4D Turbodiesel mit Frontantrieb, einem 2,2-Liter D-4D Turbodiesel mit Allrad-Antrieb und einem 2,0-Liter Valvematic Benzinmotor mit Allrad-Antrieb an, die alle zu den effizientesten in ihren Klassen zählen.

Alle Motoren profitieren von zahlreichen Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen, die in der neuen Baureihe durchschnittlich um 11 Prozent niedriger ausfallen als bei der aktuellen.

Der frontgetriebene RAV4 mit dem neuen 2,0-Liter Diesel ist mit einer Start-Stop-Automatik ausgestattet, durch die sich die CO₂-Emissionen auf nur noch 127 g/km reduzieren.

MOTOR	Leistung PS (kW)	ANTRIEB	GETRIEBE	CO₂ (g/km)
2,0-l-Valvematic	151 (111)	4WD	6MT	167
2,0-l-Valvematic	151 (111)	4WD	Multidrive S	166
2,0-l-D-4D	124 (91)	2WD	6MT	127
2,2-l-D-4D	150 (110)	4WD	6MT	147
2,2-l-D-4D	150 (110)	4WD	6AT	173

Fahrdynamik

Hoher Fahrkomfort, ein angenehmes Fahrverhalten und eine erstklassige Wendigkeit zählen seit jeher zu den Stärken des RAV4.

Diese Kerneigenschaften baut der neue RAV4 noch weiter aus – mit einer noch komfortableren und noch fahraktiveren Sitzposition, einem überarbeiteten Fahrwerk, einer weiterentwickelten elektrischen Servolenkung sowie einem neuen Sport Modus für das integrierte Fahrdynamik-System IDDS mit Allradantrieb.

Diesen Weiterentwicklungen verdankt der neue RAV4 ein spürbares Plus an Stabilität und Agilität auf trockenen wie auf nassen Straßen sowie ein unvergleichlich sicheres Fahrerlebnis.

Das schnelle und leistungsfähige integrierte Fahrdynamik-System koordiniert den Einsatz der neuen dynamischen Drehmoment-Verteilung des Allradantriebs, des Fahrzeugstabilitätsprogramms VSC sowie der elektrischen Servolenkung EPS, um Fahrdynamik, Agilität und Fahrsicherheit des kompakten SUV zu optimieren.

Beim neuen RAV4 werden durch die sogenannte Gierraten-Überwachung nun auch bei Untersteuern während der Kurvenfahrt ebenfalls bis zu 50 Prozent des Antriebsdrehmomentes an die Hinterachse geleitet. Dadurch erhöhen sich Agilität und Fahrdynamik des neuen RAV4 sowohl im Gelände als auch auf Asphalt. Bei aktiviertem Sport Modus wird die Hinterachse sofort mit Antriebsdrehmoment beaufschlagt, um durch bessere Traktion fahrdynamische Grenzsituationen zu verringern. Bei einer Lenkbewegung verteilt das System die Kraft automatisch im Verhältnis 90:10, um die Kurvenfahrt zu stabilisieren.

Sicherheit

Über drei Generationen hinweg hat Toyota den RAV4 zu einem Fahrzeug mit einem sehr hohen Sicherheitsniveau für Insassen und Fußgänger entwickelt. Mit dem neuen RAV4 legt das Unternehmen die Messlatte für aktive und passive Sicherheit nochmals ein Stück höher.

Optional ist der neue RAV4 mit drei weiteren Technologien erhältlich, die einen Beitrag zur Sicherheit und gleichzeitig zum Fahrkomfort leisten: einem Fernlichtassistenten, einem Spurwechselwarner und einem Toter-Winkel-Warner.



Design-Studien auf dem Genfer Salon

Texte und Bilder zu diesen Design-Studien finden Sie ausschließlich online.



Auris Touring Sports „Black“

Die Studie Auris Touring Sports „Black“ steigert nochmals die Attraktivität und Dynamik des Fahrzeugs und bietet zugleich eine überaus gelungene Synthese aus Form und Funktion.

RAV4 „Premium“

Das markante Original-Design des neuen RAV4 wird in der Studie RAV4 „Premium“ mit raffinierten Details und faszinierendem Finish noch charakteristischer.

RAV4 „Adventure“

Mit modifizierten Dimensionen und einem noch kraftvolleren Look akzentuiert die Studie RAV4 „Adventure“ die Off-Road-Kompetenz des RAV4.

Bildmaterial

Systemvoraussetzungen:

PC:

Sofern die Systemkonfiguration Ihres Computers es zulässt, öffnet sich ein Dialogfenster “Was soll Windows machen?”. Klicken Sie auf “Interaktives Interface starten”.

Falls nicht, rufen Sie im Windows Explorer den USB-Wechseldatenträger auf und öffnen Sie start.exe per Doppelklick.

Um die Daten in vollem Umfang zu nutzen, bedarf es folgender Systemvoraussetzungen:

- Windows XP oder höher
- mind. 512 MB RAM
- USB-Anschluss
- Internet Explorer
- Quicktime

Inhalt:

- Interaktives Interface (PC)
- Word-, Excel- and PDF-Dateien
(Acrobat Reader 7.0 wird benötigt)

Apple Power Mac:

Rufen Sie im Finder OS den USB-Wechseldatenträger auf und öffnen Sie start.app per Doppelklick.

Um die Daten in vollem Umfang zu nutzen, bedarf es folgender Systemvoraussetzungen:

- Mac OSX v10.4
- mind. 512 MB RAM
- USB-Anschluss
- Safari
- Quicktime

Verwendung für redaktionelle Zwecke

Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

FT-86 Open Concept



FT-86_01_GMS_2013.jpg



FT-86_02_GMS_2013.jpg



FT-86_03_GMS_2013.jpg



FT-86_04_GMS_2013.jpg



FT-86_05_GMS_2013.jpg



FT-86_06_GMS_2013.jpg



FT-86_07_GMS_2013.jpg



FT-86_08_GMS_2013.jpg



FT-86_09_GMS_2013.jpg



FT-86_10_GMS_2013.jpg



FT-86_11_GMS_2013.jpg



FT-86_12_GMS_2013.jpg



FT-86_13_GMS_2013.jpg



FT-86_14_GMS_2013.jpg



FT-86_15_GMS_2013.jpg



FT-86_16_GMS_2013.jpg

TOYOTA i-ROAD



TOYOTA_iROAD_01_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_02_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_03_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_04_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_05_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_06_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_07_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_08_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_09_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_10_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_11_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_12_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_13_GMS_2013.jpg



TOYOTA_iROAD_14_GMS_2013.jpg

Neuer Auris Touring Sports



AURIS_TS_01_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_02_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_03_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_04_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_05_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_06_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_07_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_08_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_09_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_10_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_11_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_12_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_13_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_14_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_15_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_16_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_18_GMS_2013.jpg



AURIS_TS_19_GMS_2013.jpg

Der neue RAV4



RAV4_01_GMS_2013.jpg



RAV4_02_GMS_2013.jpg



RAV4_03_GMS_2013.jpg



RAV4_04_GMS_2013.jpg



RAV4_05_GMS_2013.jpg



RAV4_06_GMS_2013.jpg



RAV4_07_GMS_2013.jpg



RAV4_08_GMS_2013.jpg



RAV4_09_GMS_2013.jpg



RAV4_10_GMS_2013.jpg



RAV4_11_GMS_2013.jpg



RAV4_12_GMS_2013.jpg



RAV4_13_GMS_2013.jpg



TOYOTA Deutschland GmbH
- Presseabteilung -
50420 Köln

www.toyota-media.de

Presseinformationen und Bilder der Design-Konzepte finden sich auf der europäischen Toyota Medienseite

