



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

PARÍS

DOSSIER DE PRENSA

TOYOTA

2014

SOLO PARA PRENSA

i-ROAD

Agilidad y confort

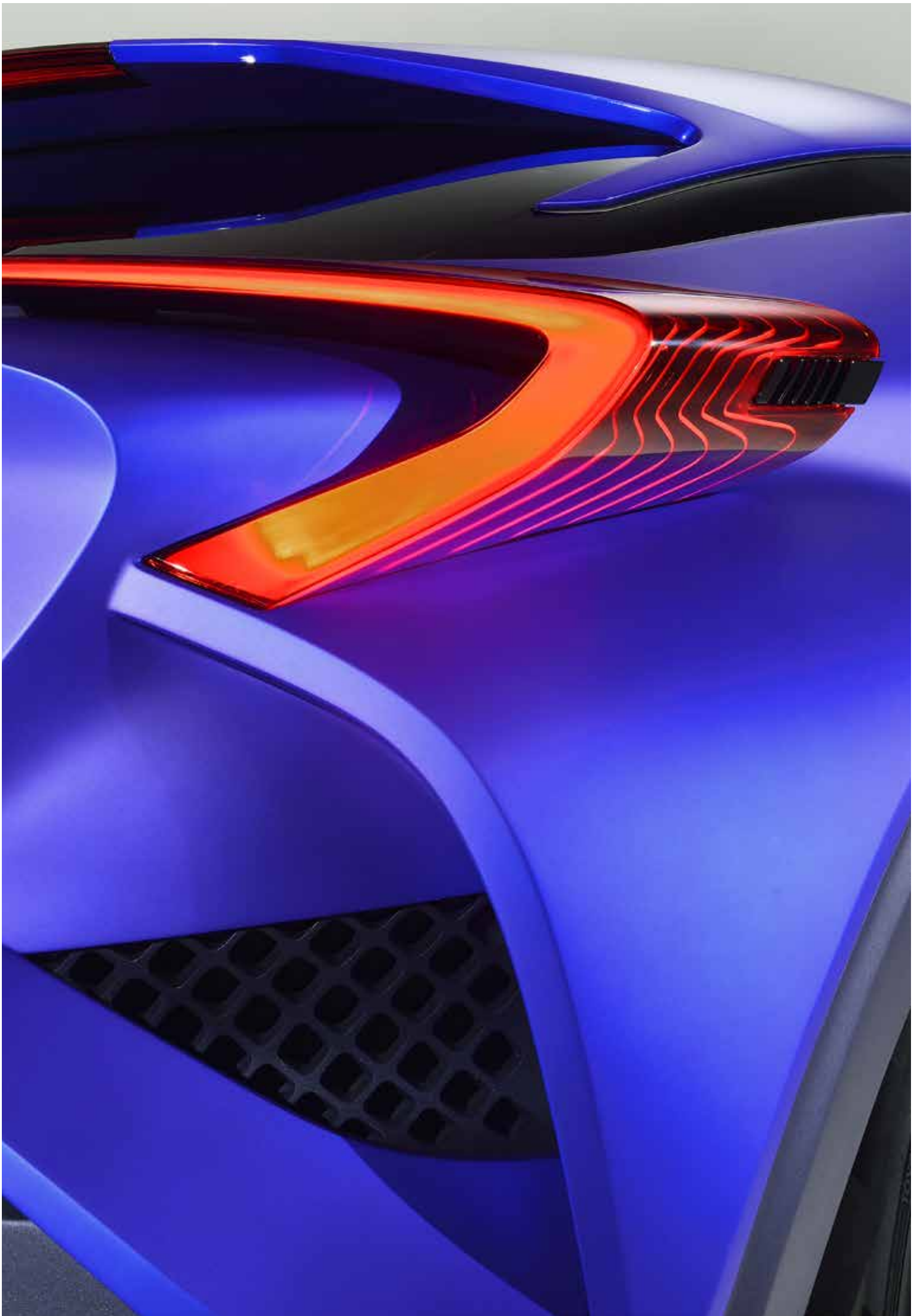
FUEL CELL SEDAN

El vehículo del futuro ya está aquí



TOYOTA
C-HR
Concept

Diseño innovador y placer de conducción



Find all content digitally on



ÍNDICE

4. TOYOTA C-HR Concept

Diseño innovador y placer de conducción

Combinando un nuevo y atrevido lenguaje de diseño dinámico con una conducción ágil e intensa para crear una oferta única en el exigente mercado de automoción europeo, un nuevo prototipo de vehículo, el Toyota C-HR Concept, se presenta a escala mundial en el Salón del Automóvil de París 2014.

10. PLAN DE ACCIÓN DE MOTORES TOYOTA

La tecnología al ritmo del uso

El plan de acción de Toyota plantea el uso eficiente de todos los recursos energéticos disponibles, para garantizar la continuidad a largo plazo del transporte público y privado a pesar de las restricciones que pesarán cada vez más sobre el uso de los combustibles fósiles tradicionales.

12. TOYOTA FUEL CELL SEDAN

El vehículo del futuro ya está aquí

Tras más de 20 años de investigación, la visión de Toyota del vehículo del futuro se ha hecho realidad. Presentado al público por primera vez en el Salón del Automóvil de París 2014, el nuevo sedán de pila de combustible de Toyota, el Toyota Fuel Cell Sedan, cuenta con cuatro cómodas plazas. Tiene una autonomía comparable a la de un motor de gasolina y puede repostar en apenas tres minutos; sin embargo, no emite más que vapor de agua.

16. TOYOTA i-ROAD

La agilidad de una motocicleta, el confort de un coche

Cuando apenas han pasado dos años desde que Toyota desvelara su prototipo i-ROAD, una versión de dos plazas del vehículo de movilidad personal con formato triciclo, homologada para carretera, se presenta a escala europea en el Salón del Automóvil de París 2014.

20. NUEVO TOYOTA YARIS 2014

Fabricado en Francia para los clientes europeos

Concebido en el Centro Europeo de Diseño de Toyota (ED2), el nuevo Yaris fue creado en Francia por ingenieros europeos pensando en clientes europeos. Reflejo del carácter particularmente competitivo del segmento B en Europa, gracias a su diseño inconfundible siempre destaca entre la multitud.

23. NUEVO TOYOTA AYGO

La apuesta única de Toyota en el segmento A

El nuevo AYGO aprovecha las fortalezas de su predecesor, un modelo que ofrece un diseño atractivo y un gran placer de conducción y cuya gama se actualiza frecuentemente, con una nueva dimensión, más alegre.

26. BANCO DE IMÁGENES

Toyota Motor Europe se reserva el derecho de modificar cualquier detalle sobre las especificaciones y el equipamiento sin previo aviso. Los detalles de las especificaciones y el equipamiento también pueden sufrir cambios en función de las condiciones y los requisitos locales. Consulte con el departamento de prensa en su país los posibles cambios que puedan requerirse en su zona. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles su zona. Los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

TOYOTA C-HR Concept

DISEÑO INNOVADOR Y PLACER DE CONDUCCIÓN



Combinando un nuevo y atrevido lenguaje de diseño dinámico con una conducción ágil e intensa para crear una oferta única en el exigente mercado de automoción europeo, un nuevo prototipo de vehículo, el Toyota C-HR Concept, se presenta a escala mundial en el Salón del Automóvil de París 2014. Da una primera pista sobre el tipo de vehículo que a Toyota le gustaría llevar al mercado.





Toyota tiene una reputación consolidada de innovación en muchos segmentos diversos del mercado de automoción de todo el mundo.

Hace 20 años, la compañía creó un nuevo segmento de mercado, con su pionero e ingenioso RAV4. Con un concepto distinto al de un 4x4 tradicional, el RAV4 incorporaba un pequeño motor de 2.0 litros montado transversalmente en una estructura monocasco y una suspensión independiente global en una carrocería muy compacta (solo 3,69 metros de longitud), todo ello envuelto en un diseño diferenciado y avanzado.

Lanzado en Japón en 1997 y en Europa en 2000, el Prius fue el primer vehículo híbrido combinado producido en serie del mundo. Incorporaba el exclusivo sistema híbrido Toyota Hybrid System, que supuso un

hito sin precedentes en el sector en lo que a desarrollo de motores se refiere, y marcó un nuevo listón en cuanto a silencio, respeto al medio ambiente y placer de conducción.

En 2012, Toyota introdujo el GT86, que gozó de una gran acogida. Con el único motor del mundo horizontalmente opuesto montado en la parte delantera y tracción a las ruedas traseras, este deportivo compacto 2+2, totalmente centrado en el conductor, da forma al placer intrínseco de la conducción, con una respuesta precisa e instantánea al más mínimo movimiento.

Hoy, sintetizando 20 años de creatividad Toyota, el C-HR Concept recupera la estructura y el diseño ingeniosos que dieron lugar al primer RAV4, introduce una nueva generación de la sofisticada tecnología híbrida combinada empleada por primera vez en

EL TOYOTA C-HR CONCEPT SINETIZA 20 AÑOS DE CREATIVIDAD EN TOYOTA



el Prius y, inspirándose en el GT86, alcanza nuevos niveles de dinamismo y agilidad.

Este innovador estudio de diseño de un elegante, dinámico y ligero vehículo mixto del segmento C ha sido concebido para sobresalir en un mercado cada vez más homogéneo. Se trata de una nueva entrega de la promesa de Akio Toyoda, al asumir la presidencia de Toyota, de crear vehículos más emocionales para que los conductores vuelvan a enamorarse de la conducción.

El C-HR Concept combina una estructura compacta con una agilidad excepcional, algo esencial para quienes llevan un estilo de vida urbano activo.

Se ha concebido en torno a una nueva plataforma diseñada para satisfacer las demandas de los clientes de un tacto de conducción y control máximos. Por otra parte, un nuevo y avanzado sistema híbrido combinado ofrece una experiencia de conducción intensa como pocas, adaptada a las

condiciones del tráfico del siglo XXI, al tiempo que consigue una eficiencia excepcional.

NUEVO TEMA DE DISEÑO

El Toyota C-HR Concept introduce en el segmento un nuevo y expresivo tema de diseño de diamante. Por debajo de un habitáculo con perfil compacto y sensual, la parte inferior de la carrocería ha sido modelada para representar las superficies talladas de una duradera gema que corta con precisión.

Las aristas de la carrocería se han rebajado y suavizado, lo que elimina masa del volumen total y resalta la potencia de los pasos de ruedas delanteros y traseros, reforzando la imagen amplia y firme del nuevo crossover desde todos los puntos de vista.

El frontal del C-HR Concept no solo representa un paso más en la identidad de diseño Under Priority (Prioridad inferior) y Keen Look (Imagen potente) de Toyota, sino que también introduce nuevos temas de diseño



que apuntan en la dirección que seguirán en el futuro los vehículos Toyota.

Por encima del robusto perfil central del paragolpes, la estilizada parrilla superior asociada al diseño Under Priority ha evolucionado hacia una forma de "ala" flotante, que se extiende hacia los lados del vehículo, hasta los extremos del paragolpes frontal. En ese ala, los vigorosos detalles de los faros incorporan un sofisticado tratamiento 3D de las características Luces de circulación diurna —Daytime Running Lights (DRL)—.

La parrilla inferior, que pone de relieve los extremos del vehículo para reforzar aún más la imagen sólida del nuevo crossover, está flanqueada por unas proyecciones descendentes de trazos contundentes. Estos potentes elementos frontales se subrayan con un alerón delantero flotante de inspiración aerodinámica.

La evolución del diseño Keen Look se expresa mediante el diseño Under Priority,

EL TOYOTA C-HR CONCEPT APORTA AL SEGMENTO UN NUEVO TEMA DE DISEÑO ESTRUCTURAL DE DIAMANTE

PATRIMONIO HÍBRIDO

Con una excelente eficiencia de combustible y emisiones y sin sacrificar espacio interior ni confort y facilidad de conducción, los vehículos híbridos (HV) son ya ampliamente aceptados por los usuarios como vehículos de uso general. Gracias a ello desempeñan un importante papel en la comercialización de vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

Como reflejo de esa aceptación generalizada, las ventas acumuladas en todo el mundo de vehículos híbridos Toyota y Lexus desde el lanzamiento del primer Prius en Japón en 1997 han superado ya la frontera de los 7 millones.

En Europa, gracias al éxito de Yaris hybrid y Auris hybrid, Toyota y Lexus acumulan unas ventas conjuntas de unos 780.000 vehículos híbridos desde que el Prius salió a la venta en el año 2000, lo que representa más del 10% de las ventas totales de híbridos en todo el mundo.

En los ocho primeros meses de 2014, las ventas de híbridos Toyota y Lexus alcanzaron las 107.000 unidades, lo que supone un 28% de las ventas del grupo Toyota en Europa occidental. Durante el mismo periodo y en los mismos 31 países (UE de los 28, Suiza, Noruega e Islandia) la cuota del Yaris hybrid se situó en el 31%, y las versiones híbridas representan más del 50% de las ventas de Auris y Auris Touring Sports.





EL MERCADO ESTRECHAMIENTO DEL HABITÁCULO ENFATIZA LA AMPLITUD INFERIOR Y LA PRESENCIA DEL VEHÍCULO



con una estructura y unos grupos ópticos marcadamente tridimensionales, rebajando el centro de gravedad delantero y reforzando al mismo tiempo su presencia.

En los laterales, las aristas de la parte inferior de la carrocería, los potentes pasos de las ruedas y el pronunciado ángulo del saliente trasero se conjugan con un perfil del habitáculo excepcionalmente elegante.

La sensación de amplitud se enfatiza gracias a la extensión continua de las ventanillas laterales, que conectan con la luna trasera. Esto da lugar a un techo estilizado, flotante, culminado por un alerón, con una extensión potenciada por los pilares C residuales que se estrechan hasta formar puntas a los lados de la luna trasera.

El techo flotante está salpicado por un patrón de aberturas que dan lugar a unos



especiales juegos de luz en el habitáculo del C-HR Concept.

Desde atrás, el marcado estrechamiento superior del habitáculo enfatiza los amplios salientes traseros y su presencia firme. La parte trasera del vehículo, que también recuerda a la forma de una gema tallada, replica los detalles frontales en los extremos de la carrocería. Los grupos ópticos traseros flotantes, inconfundibles y de inspiración aerodinámica, potencian aún más los amplios salientes de la poderosa parte inferior de la carrocería del C-HR Concept.

El exclusivo diseño de las llantas refuerza la carta de presentación del modelo como vehículo mixto, mientras que el diseño afilado de los radios transmite la sofisticación y eficiencia del sistema híbrido combinado del C-HR Concept.

UN PROYECTO DE ALCANCE MUNDIAL QUE PARTE DEL MERCADO EUROPEO

El C-HR Concept es otra aplicación tangible de la nueva Visión Global de Toyota, defendida por primera vez por el Presidente Akio Toyoda en 2011.

Teniendo en cuenta que Europa es el mercado más exigente para vehículos pequeños y de tamaño medio, Toyota parte de esta región como referencia para definir los futuros vehículos de los segmentos A, B y C en todo el mundo. Toyota Motor Europe (TME) también se ha convertido en el centro más cualificado de la compañía en lo que se refiere a motores diésel, calidad percibida y dinámica de conducción.

En el caso del C-HR Concept, hubo una estrecha colaboración entre los centros de planificación de vehículos japoneses y eu-

NUEVA PLATAFORMA Y MOTOR

Con 4.350 milímetros de largo, 1.850 milímetros de ancho, 1.500 milímetros de alto y una distancia entre ejes de 2.640 milímetros, el C-HR Concept se ha diseñado en torno a una nueva plataforma. Con un bajo centro de gravedad y una mayor rigidez estructural, ayudará a mejorar sustancialmente la dinámica de conducción.

El prototipo emplea un nuevo sistema híbrido combinado que ofrece una eficiencia de combustible considerablemente mayor.

ropeos de Toyota, para conocer a la perfección las más recientes tendencias y demandas de los clientes en Europa. En cuanto al diseño del prototipo, es el resultado de una colaboración global entre Centro de Desarrollo de Diseño Europeo de Toyota (ED2) y los demás centros de diseño.

TME seguirá trabajando de la mano de Toyota Motor Corporation (TMC) en Japón para entrar en el segmento C-mixto.

PLAN DE ACCIÓN DE MOTORES TOYOTA

LA TECNOLOGÍA AL RITMO DEL USO



EN ESTE CONTEXTO, TOYOTA LLEVA YA MÁS DE 40 AÑOS TRABAJANDO EN EL DESARROLLO DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD MÁS RESPETUOSAS CON EL MEDIO AMBIENTE CON EL OBJETIVO ÚLTIMO DE OFRECER UNA COMPLETA GAMA DE VEHÍCULOS ELECTRÍFICOS ADAPTADOS A TODOS LOS PERFILES DE USUARIO.



bit.ly/1CpPaq9



El plan de acción de TOYOTA plantea el uso eficiente de todos los recursos energéticos disponibles, para garantizar la continuidad a largo plazo del transporte público y privado a pesar de las restricciones que pesarán cada vez más sobre el uso de los combustibles fósiles tradicionales.

Aprovechando su experiencia sin igual en sistemas híbridos, TOYOTA ya está produciendo vehículos eléctricos, híbridos e híbridos recargables, mientras se prepara para lanzar su primer sedán con pila de combustible. Así, la empresa está sentando las bases para la convivencia en el futuro de varios tipos de vehículos con emisiones reducidas, o incluso nulas.

En el futuro inmediato, la movilidad individual de corta distancia se articulará mediante vehículos eléctricos, compactos y típicamente urbanos, como el i-ROAD. En el otro extremo de la escala, la pila de combustible resultará particularmente adecuada para trayectos de larga distancia, así como para transporte público y transporte comercial.

Entre esos dos extremos emergentes, la mayoría de vehículos seguirán utilizando un motor de combustión interna alimentado por combustibles líquidos como la gasolina, el gasoil, la biomasa y ciertos gases comprimidos, como el gas natural.

En este contexto, TOYOTA sigue convencida de que su galardonado sistema híbrido –que superó los 7 millones de unidades vendidas en septiembre– es la respuesta tecnológica más adecuada para resolver los problemas de movilidad relacionados con el medio ambiente y el agotamiento de las reservas energéticas.

TOYOTA utiliza un sistema híbrido 100 % “serie-paralelo”, que puede funcionar alternativamente en modo eléctrico o térmico, o bien en una combinación de ambos. Así, conjuga los atributos en cuanto a rendimiento de un híbrido “paralelo” con la simplicidad y la limpieza de un híbrido en “serie”, sin ninguno de sus respectivos inconvenientes.

Según las cifras correspondientes a 2013 publicadas por la Comisión Europea y la Agencia Europea de Medio Ambiente, las emisiones medias de la gama Toyota/Lexus vendida en Europa fueron de 116,6 g/km. Así pues, la compañía ya ha superado en 11,3 g/km el objetivo de 127,9 g/km fijado para 2015.

**DISEÑO Y EL
MEDIO AMBIENTE,
TECNOLOGÍAS**

TOYOTA FUEL CELL SEDAN

EL VEHÍCULO DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ



Tras más de 20 años de investigación, la visión de Toyota del vehículo del futuro se ha hecho realidad. Presentado al público por primera vez en el Salón del Automóvil de París 2014, el nuevo sedán de pila de combustible de Toyota, el Toyota Fuel Cell Sedan, cuenta con cuatro cómodas plazas. Tiene una autonomía comparable a la de un motor de gasolina y puede repostar en apenas tres minutos; sin embargo, no emite más que vapor de agua.

El primer sedán a base de hidrógeno producido en serie del mundo es un desarrollo del prototipo Toyota FCV, que se presentó a escala internacional en el Salón del Automóvil de Tokio 2013. Si bien se mantiene fiel al estilo vanguardista del prototipo, la parrilla del radiador, los faros delanteros y las ópticas traseras, la antena, el techo y la tapa del depósito de combustible del Toyota Fuel Cell Sedan se han modificado en interés de una mayor funcionalidad. Además, las cámaras del prototipo, claro está, se han sustituido por espejos retrovisores clásicos.

El Toyota Fuel Cell Sedan se lanzará en Europa a lo largo de 2015.

ARQUITECTURA ESPECÍFICA

Diseñado para ofrecer una solución práctica a las necesidades cotidianas de los conductores, el nuevo Toyota a base de hidrógeno



es un sedán con propulsión delantera, cuatro puertas y cuatro plazas. Tiene unas prestaciones y una autonomía similares a las de un turismo con motor de gasolina, y un tiempo de repostaje de apenas tres minutos.

Para maximizar el espacio del habitáculo y rebajar el centro de gravedad, uno de sus rasgos distintivos es que la pila de combustible, la batería y los depósitos se encuentran bajo el piso. Los dos depósitos almacenan hidrógeno a presiones de hasta 700 bares.

En el compartimento delantero se alojan el motor eléctrico, el sistema de control electrónico y el convertidor de voltaje. Al aumentar el voltaje producido por la pila de combustible, este convertidor ha permitido reducir el tamaño del motor y el número de celdas, lo que reduce los costes y mejora el rendimiento.

Desde 2002, cuando Toyota empezó a alquilar vehículos de pila de combustible

basados en el todocamino Highlander a clientes japoneses y norteamericanos, la tecnología ha avanzado considerablemente.

Una característica clave de esta nueva generación de pila de combustible es que no tiene humidificador. La humedad necesaria para su funcionamiento se obtiene directamente de la producción de agua inherente a la reacción química entre el hidrógeno y el oxígeno. Así, la estructura del sistema es más sencilla, fiable, compacta, ligera y, en definitiva, barata.

COMERCIALIZACIÓN

El vehículo saldrá a la venta en Japón antes de abril de 2015, y ya se están preparando los lanzamientos en los mercados estadounidense y europeo para verano del mismo año.

En Japón, el sedán de pila de combustible se comercializará en los concesionarios



bit.ly/1CpPdTO



EL TOYOTA FUEL CELL SEDAN SE LANZARÁ EN JAPÓN, ESTADOS UNIDOS Y EUROPA A LO LARGO DE 2015.

Toyota y Toyopet, con un precio aproximado de 7 millones de yenes —unos 50.000 € al cambio actual; PVP recomendado sin incluir el impuesto de consumo—. Inicialmente, las ventas se limitarán a aquellas regiones donde hay una infraestructura de repostaje de hidrógeno en desarrollo. Por otra parte, los precios para Europa y EE. UU. aún no se han decidido. Más adelante se ofrecerá información más detallada, como las especificaciones, los precios exactos y los objetivos de ventas.

LA POSTURA DE TOYOTA ANTE LA I+D EN FCV

La apuesta de Toyota por vehículos respetuosos con el medio ambiente se basa en

tres principios esenciales: abarcar diversas fuentes de energía, desarrollar vehículos eficientes, con emisiones reducidas, e impulsar un cambio medioambiental auténtico y positivo popularizando dichos vehículos.

El hidrógeno es un combustible alternativo particularmente prometedor. Se puede producir a partir de una amplia variedad de fuentes de energía primaria —incluidas la energía solar y la eólica— y es fácil de almacenar y de transportar. Al comprimirse, ofrece una mayor densidad energética que las baterías. Además de su potencial como combustible para usos domésticos y de automoción, el hidrógeno se podría utilizar en un amplio abanico de aplicaciones adi-

cionales, incluida la generación energética a gran escala.

Los vehículos de pila de hidrógeno contribuyen a la diversificación de combustibles para automoción, no emiten CO₂ ni sustancias perniciosas para el medio ambiente en su funcionamiento, y ofrecen toda la comodidad de los vehículos con motor de gasolina. Toyota cree que tienen mucho potencial, y que constituyen la alternativa respetuosa con el medio ambiente ideal para promover la movilidad sostenible en la sociedad.



EL PROYECTO HYFIVE

El objetivo del proyecto Hyfive (Hidrógeno para vehículos innovadores) es acelerar la introducción de vehículos de hidrógeno en las carreteras europeas. Cuenta con la participación de 15 fabricantes de automóviles y compañías energéticas, que unirán sus fuerzas para asegurar el despliegue coordinado de los vehículos de pila de combustible, así como la implantación de la infraestructura de repostaje necesaria para su uso.

Toyota, BMW, Daimler, Honda y Hyundai se encargarán del despliegue de una flota de 110 vehículos en seis ciudades europeas: Bolzano, Copenhague, Innsbruck, Londres, Munich y Stuttgart. Al mismo tiempo, se desarrollará una red de estaciones de repostaje de hidrógeno en las cinco regiones implicadas, así como en Suecia, vecina de Dinamarca.

Desde ahora y hasta el comienzo efectivo del programa, a finales de 2015, los vehículos desplegados por Toyota irán equipados con un sistema de registro continuo de datos durante los tres años que durará el proyecto. De ese modo, los ingenieros dispondrán de datos diarios detallados sobre su uso y rendimiento, información esencial para seguir desarrollando esta incipiente tecnología.

Para todos los interesados, este proyecto servirá también para conformar la imagen pública del vehículo de hidrógeno.

PRINCIPALES ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Fuente de energía	Pila de combustible de hidrógeno
Tipo de pila de combustible	Electrolito polímero
Motor eléctrico	Imán permanente
Depósitos de hidrógeno	Dos unidades de alta presión (70 MPa)

TOYOTA i-ROAD

LA AGILIDAD DE UNA MOTOCICLETA, EL CONFORT DE UN COCHE

Cuando apenas han pasado dos años desde que Toyota desvelara su prototipo i-ROAD, una versión de dos plazas, homologada para carretera, del vehículo de movilidad personal con formato triciclo se presenta a escala europea en el Salón del Automóvil de París 2014.

Los vehículos de movilidad personal—Personal Mobility Vehicles (PMV)— son una nueva forma de transporte que ofrece más flexibilidad en entornos urbanos. Son sustancialmente más cómodos, cerrados, estables y seguros que los ciclomotores y las motocicletas.

Por otra parte, no solo comparten con los vehículos eléctricos la generación de cero emisiones durante el funcionamiento y el bajo coste de mantenimiento, sino que también presentan unas dimensiones compactas similares a las de una motocicleta convencional, sobre todo la anchura, algo esencial para maniobrar en entornos urbanos y aparcar con facilidad.

DISEÑO MÁS PENSADO EN EL USUARIO Y A PRUEBA DE MAL TIEMPO

El diseño del Toyota i-ROAD se ha refinado con respecto al del prototipo, para ofrecer

más visibilidad, protección, maniobrabilidad y facilidad de uso.

En los laterales, las puertas cuentan ahora con ventanillas manuales, de forma que el i-ROAD puede quedar totalmente cerrado. Esto confiere al nuevo PMV de Toyota una ventaja considerable con respecto a las motocicletas convencionales, ya que se puede conducir sin casco ni ropa protectora especializada, independientemente del tiempo.

La parte trasera se ha rediseñado con un voladizo más corto, unos nuevos grupos ópticos reubicados y una pequeña luna trasera para mejorar la visibilidad al maniobrar. La carrocería del nuevo i-ROAD se ofrece en cinco sofisticados colores urbanos.

En el interior, junto con los pedales normales del acelerador y el freno de cualquier otro coche urbano, se ha adoptado un diseño de



bit.ly/1CpPdTO





GRACIAS A SU HABITÁCULO TOTALMENTE CERRADO, SE PUEDE CONDUCIR SIN CASCO NI ROPA PROTECTORA ESPECIALIZADA

volante totalmente circular, más convencional, para aumentar la facilidad de uso y conducción.

TECNOLOGÍA 'ACTIVE LEAN' Y TRANSMISIÓN A LA RUEDA TRASERA

Con 2.345 mm de longitud, 1.455 mm de altura, 870 mm de anchura y una distancia entre ejes de 1.695 mm, el nuevo Toyota i-ROAD es 5 mm más corto, 10 mm más alto y 20 mm más ancho que el prototipo, pero sigue presentando unas dimensiones ultracompactas.

Así, el PMV tiene la capacidad de maniobrar sin problemas por arceles y callejones, y también resulta posible aparcar cuatro i-ROAD en una sola plaza de coche.

El sistema totalmente eléctrico del Toyota i-ROAD se mantiene igual, con una batería de ión de litio que impulsa un par de motores eléctricos de 1,9 kW (2,6 CV) montados en las ruedas delanteras. Combinando una aceleración enérgica con un funcionamiento muy silencioso, el PMV de Toyota tiene una autonomía aproximada de 50 km¹, después de los cuales puede recargarse mediante una toma de corriente doméstica convencional en apenas tres horas.

Una de las claves de los mayores niveles de estabilidad, seguridad, confort y placer asociados a la experiencia de conducción del To-

yota i-ROAD es la nueva e intuitiva tecnología 'Active Lean' (inclinación activa) de Toyota.

El sistema de inclinación activa 'Active Lean', que funciona en conjunción con transmisión a la rueda trasera a través de un volante convencional, incorpora un motor y un engranaje de inclinación montados sobre la suspensión delantera y conectados mediante una horquilla a las dos ruedas delanteras.

Una ECU calcula la inclinación necesaria en función del ángulo de la dirección, el sensor de giroscopio y la velocidad del vehículo. El sistema mueve automáticamente las ruedas hacia arriba y hacia abajo en sentido opuesto, y puede aplicar un ángulo de inclinación para contrarrestar la fuerza centrífuga del viraje.

También entra en funcionamiento cuando el i-ROAD se desplaza en línea recta por una superficie poco uniforme, de forma que el sistema de inclinación compensa automáticamente los cambios de la superficie de la vía para mantener el nivel de la carrocería.

La tecnología 'Active Lean' ofrece una experiencia de conducción única, con toda la intensidad de una motocicleta, una maniobrabilidad excepcional y un ángulo de giro mínimo de apenas tres metros, pero sin necesidad de que el propio conductor es-

tabilice el vehículo en las maniobras a baja velocidad o en parado.

Dado que el sistema elimina la necesidad de que el conductor baje los pies a la superficie de la vía en ningún momento, la carrocería del Toyota i-ROAD puede ser cerrada y más segura.

Eso no solo significa que el nuevo PMV de Toyota se puede conducir sin casco, sino también que dispone de un entorno a bordo más similar al de un coche, con la posibilidad de disfrutar de elementos como la calefacción, equipo de sonido y conectividad Bluetooth con teléfonos móviles.

PRUEBA PRÁCTICA DE TRES AÑOS EN GRENOBLE (FRANCIA)

En octubre de 2014, el transporte urbano del futuro será una realidad en la ciudad francesa de Grenoble.

La alianza formada entre la ciudad de Grenoble, el área metropolitana Grenoble-Alpes, Électricité de France (EDF), Sodetrel, Toyota y Citélib llevará a cabo una prueba de tres años con el objetivo de aumentar la eficiencia y eficacia de los sistemas de transporte público (tranvías, autobuses, trenes) mediante la interconectividad con vehículos de movilidad personal totalmente eléctricos.

¹ Distancia prevista conduciendo a una velocidad fija de 30 km/h



En el marco de esta prueba práctica, quienes trabajan en el área metropolitana de Grenoble podrán conducir los primeros o los últimos kilómetros del trayecto en un PMV y utilizar el transporte público durante la mayoría del recorrido. De este modo, no solo aumentará la flexibilidad y se ahorrará tiempo, sino que también se ayudará a reducir las congestiones de tráfico y a mejorar la calidad del aire en el centro urbano.

En conexión con la infraestructura informática del sistema de transporte público de Grenoble, este programa complementará el actual servicio de vehículos compartidos de la ciudad, y permitirá a los usuarios recoger un PMV en un punto y dejarlo en otro.

Al aunar sus respectivas competencias, los socios del proyecto pretenden ofrecer a Grenoble un servicio innovador que permitirá una evaluación realista y exhaustiva del po-



**GRAN ESTABILIDAD Y FÁCIL MANIOBRABILIDAD
GRACIAS A LA TECNOLOGÍA DE INCLINACIÓN
ACTIVA 'ACTIVE LEAN'**



tencial de esta nueva forma de movilidad.

El papel de Toyota en esta nueva alianza consistirá en suministrar 35 vehículos de movilidad personal i-ROAD como parte de una flota total de 70 vehículos ultracompactos Toyota totalmente eléctricos. Todos los vehículos se podrán cargar en uno de los más 100 puntos de recarga repartidos entre las 30 nuevas estaciones de recarga situadas cerca de paradas de transporte público por toda la ciudad.

Los participantes de este revolucionario programa de vehículos compartidos podrán utilizar dos aplicaciones para smartphone específicas. Una de ellas ofrece un inteligente planificador de itinerarios, diseñado para ayudar a los usuarios a alcanzar su destino siguiendo la ruta y el modo de transporte más eficiente, a partir de información del tráfico en tiempo real, los horarios del transporte público y la disponibilidad de PMV. A través de esta aplicación, los usuarios también podrán reservar un PMV disponible.



NUEVO YARIS 2015

FABRICADO EN EUROPA PARA LOS CLIENTES EUROPEOS



Concebido en el Centro Europeo de Diseño de Toyota (ED2), el nuevo Yaris fue creado en Francia por ingenieros europeos pensando en clientes europeos. Reflejo del carácter particularmente competitivo del segmento B en Europa, gracias a su diseño inconfundible siempre destaca entre la multitud.



Con relación al Yaris 2015, Alessandro Masimino, Jefe de Producto en Toyota Motor Europe (TME), dice: “Yaris siempre ha sido una propuesta muy potente desde un punto de vista racional: buenas prestaciones, durabilidad, bajo coste de mantenimiento... También obtuvimos una respuesta extremadamente positiva a la versión híbrida. Por eso, con el nuevo Yaris 2015, queríamos ir un paso más allá: crear un vehículo que resultara atractivo no solo para el cerebro de nuestros clientes, sino también para su corazón.”

DISEÑO EXTERIOR DINÁMICO Y EMOCIONANTE

El nuevo Yaris 2015 presenta una ejecución más dinámica y potente del audaz lenguaje de diseño frontal ‘Under Priority’ (Prioridad inferior) de Toyota, con detalles ‘Keen Look’ (Imagen potente). La estrecha parrilla superior y la gran parrilla inferior trapezoidal, que distinguen el diseño ‘Under Priority’ de Toyota, se fusionan ahora para formar una poderosa estructura en forma de ‘X’.

Una barra cromada atraviesa la parrilla superior hasta los grupos de faros ‘Keen Look’, uniendo los elementos frontales poniendo un fuerte énfasis horizontal en la anchura del vehículo. Los propios faros incorporan una nueva tecnología de lámparas con proyector tanto para las largas como las cortas, así como luces de circulación diurna

—‘Daytime Running Lights’ (DRL)— de LED.

Acentuada por un alerón “flotante” que refuerza aún más la prevalencia del lenguaje ‘Under Priority’, la gran parrilla trapezoidal llama la atención sobre la parte inferior del nuevo Yaris, subrayando el potencial dinámico de su presencia pegada al suelo y el bajo centro de gravedad.

En la parte posterior, el nuevo diseño del paragolpes da una sensación de mayor anchura y menor altura, mientras que el difusor integrado refuerza la presencia en carretera del nuevo Yaris con una imagen más deportiva y contundente. Los grupos ópticos traseros incorporan una nueva disposición de luces LED que refuerza aún más la personalidad del vehículo, con una firma luminosa única gracias al uso de la tecnología de luz de guía.

A diferencia de la anterior generación del Yaris, ahora todas las motorizaciones comparten el mismo estilo general, y tan solo unas pistas más sutiles distinguen a cada versión, incluido el Yaris hybrid.

INTERIOR MÁS SOFISTICADO CON MAYOR CALIDAD SENSORIAL

El nuevo diseño interior refleja los tres objetivos clave propuestos por los clientes: más amplitud y dinamismo en el habitáculo, mayor calidad sensorial y simplificación visual general, con una mejor variación de

colores y acabados más sofisticados.

El cuadro de mandos superior, más estrecho, da lugar a un salpicadero más horizontal, y la superficie superior de los relojes se ha rediseñado para proyectar una imagen más estilizada. Los paneles de las puertas también se han renovado, combinando un aspecto más dinámico y fluido con una zona blanda más amplia y una mayor funcionalidad.

La consola central, por su parte, se ha elevado 23 mm para reducir la longitud de la palanca de cambio. Además de equiparse con los nuevos sistemas multimedia Toyota Touch 2, el tamaño de la pantalla táctil de la consola del nuevo Yaris ha aumentado de 6,1" a 7", lo que enfatiza una de las características únicas del vehículo.

También han aumentado las zonas con acabados blandos en el habitáculo. El granulado del cuadro de mandos superior presenta ahora un tacto mejorado y un aspecto menos brillante. El panel central del salpicadero distintivo del Yaris es más grueso y acolchado, y el granulado varía entre las distintas versiones.

En todo el habitáculo, los detalles cromados han sido sustituidos por unos de aspecto más moderno y sofisticado. El nuevo Yaris 2015 ofrece además una amplia variedad de tapicerías, con un nuevo diseño de tela y color para cada versión.

NUEVA ESTRATEGIA DE ACABADOS Y EQUIPAMIENTO PARA UN PÚBLICO MÁS AMPLIO

En línea con la base de clientes creciente del segmento B, el nuevo Yaris 2015 se dirige

a más gente a través de una gama de acabados más claramente diferenciados, cada uno de ellos con un carácter único.

Esta diferenciación se refuerza mediante las combinaciones de colores específicas de cada acabado, y los distintos tratamientos de numerosos elementos exteriores e interiores, tales como la parrilla inferior, las llantas de aleación, los asientos, la consola central, el cuadro de mandos y las inserciones del volante. Así, por ejemplo, distintos tratamientos de la parrilla inferior y las inserciones alrededor de la parrilla identifican los distintos acabados del modelo: El Yaris hybrid contará con una parrilla en negro brillante rodeada por un detalle cromado satinado, como reflejo de la alta tecnología que atesora.

Toda la estructura de acabados incorpora un alto nivel de equipamiento, con volante de cuero, aire acondicionado y el sistema multimedia Toyota Touch 2 de serie a partir de la versión Active. Dentro del amplio abanico de opciones de equipamiento se incluye Toyota Touch 2 & GO, un completo sistema de navegación mejorado con conectividad en línea.

La gama Yaris 2015 se estructura en base a tres acabados: City, Active y Advance. Si bien la gama Yaris 2015 ofrece ahora una mayor unidad de estilo, existen aún sutiles diferencias que permiten que la versión tope de gama (Advance) sobresalga. Presenta una firma luminosa única con las luces LED delanteras y traseras, una parrilla del radiador en negro piano, y unas llantas de aleación de 16 pulgadas de diseño es-

pecial. El interior, de alta tecnología, está acabado con una mezcla de negro y gris, con tapicería parcial Alcantara® y retroiluminación azul en la instrumentación en el caso de Yaris hybrid.

LA SELECCIÓN MÁS AMPLIA DE MOTORES DEL SEGMENTO B:

El nuevo Yaris se ofrece con cuatro motorizaciones distintas: dos motores de gasolina, uno diésel y uno híbrido. Se corresponden con las versiones Yaris 70, Yaris 100, Yaris 90D y Yaris hybrid.

La mejorada unidad de gasolina de 1.0 litros y 3 cilindros de Yaris 70 es el primer miembro de una familia de 14 motores de elevada eficiencia térmica que se lanzarán en todo el mundo desde ahora hasta 2015. Alternando entre los ciclos Atkinson y Otto para conseguir una combinación óptima de eficiencia de combustible, la excepcional eficiencia térmica de la unidad de 1.0 litros, del 37 %, le permite registrar un consumo de combustible en ciclo combinado de 4,3 l/100 km, y unas emisiones de CO₂ reducidas, de 99 g/km.

Los motores de gasolina 1.33 VVT-i de Yaris 100 y diésel 1.4 D-4D de Yaris 90D incorporan modificaciones destinadas a reducir el ruido y las vibraciones. Combinados con cajas de cambio manuales de seis velocidades, ambos permiten al Yaris alcanzar una velocidad punta de 175 km/h, con un consumo de combustible en el ciclo combinado de 4,9 l/100 km para Yaris 100 y de 3,8 l/100 km en el caso de Yaris 90D.

EUROPA ES EL MERCADO HÍBRIDO QUE MÁS RÁPIDAMENTE CRECE DEL MUNDO.



El Yaris hybrid monta un motor de ciclo Atkinson de 4 cilindros y 1.497 cc, un sistema híbrido que también ha sido renovado. Para reducir aún más la fricción interna, los taqués se han recubierto con carbono de tipo diamante —‘Diamond Like Carbon’ (DLC)—. Por otra parte, el software del sistema híbrido ha ido evolucionando para mejorar la recuperación de energía. Como consecuencia, las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible en ciclo combinado del Yaris hybrid se han reducido aún más, hasta los 75 g/km y los 3,31/100 km, respectivamente.

MAYOR PLACER DE CONDUCCIÓN

Gracias a las impresiones recogidas entre los clientes, el Yaris 2015 incorpora numerosas mejoras en lo que se refiere al confort de marcha y el tacto de conducción, con una importante reducción de los niveles de ruido, vibración y aspereza —‘Noise, Vibration and Harshness’ (NVH)—.

Una estructura más rígida de las partes superior e inferior de la carrocería ofrece una respuesta más directa y lineal a la dirección, lo que da lugar a una marcha más confortable, al tiempo que permite controlar el vehículo de una forma más equilibrada.

La suspensión trasera se ha rediseñado para incorporar un nuevo eje torsional más rígido. En combinación con unos resortes helicoidales más blandos, mejora el confort de marcha al tiempo que permite mantener un buen control del desplazamiento de la carrocería. La suspensión delantera incor-

pora asimismo resortes helicoidales más blandos, para mejorar el confort de marcha, mientras que la introducción de resortes de rebote en el interior de los amortiguadores aumenta la rigidez al desplazamiento delantero, con lo que mejora el tacto de conducción y disminuye el desplazamiento de la carrocería en las curvas.

Por otra parte, la nueva tecnología de válvulas en los amortiguadores delanteros y traseros reduce la transmisión de vibraciones del pavimento, y mejora aún más la calidad de marcha del nuevo Yaris sin renunciar a su agilidad.

El nuevo sistema de control de la dirección asistida eléctrica aprovecha la rigidez de la carrocería y las mejoras de la suspensión para ofrecer a los clientes una mayor sensibilidad de la dirección, respuesta y precisión, para disfrutar de una experiencia más cautivadora al volante.

El nuevo Yaris 2015 presenta una clara reducción del ruido en el interior, que queda patente en tres medidas clave: la reducción del ruido de alta frecuencia procedente del motor y del pavimento, la disminución del ruido de baja frecuencia originado en el motor, y la reducción del ruido del viento al conducir a gran velocidad.

LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA IMPULSA EL ÉXITO DEL YARIS

Europa es el mercado híbrido que más rápidamente crece del mundo. Las ventas aumentaron un 34% en 2013, y la región contó con el 12% del total de ventas de híbridos

en todo el mundo.

En el mismo periodo, las ventas europeas de híbridos Toyota han crecido alrededor del 43%, y uno de cada cinco turismos Toyota vendidos actualmente es híbrido.

En 2013 se vendieron cerca de 50.000 unidades del Yaris hybrid, que ya supone el 31% del total de ventas del Yaris en Europa occidental. Es el motor alternativo más vendido del segmento B, y el segundo vehículo más vendido en todo el mercado europeo de motores alternativos (eléctricos, híbridos y de pila de combustible), solo por detrás del Toyota Auris hybrid.

El sistema híbrido de Toyota ofrece a los clientes una experiencia al volante sin igual, tranquila, silenciosa y totalmente intuitiva. Permite una aceleración más potente y continua desde cero y, solo con el motor eléctrico, un funcionamiento casi silencioso con cero emisiones de CO₂, NOx y partículas.

Gracias a esos atributos, los híbridos de Toyota no solo generan una fidelidad a la marca considerablemente más fuerte que los motores de gasolina o diésel, sino que también inducen una mayor fidelidad hacia los propios sistemas híbridos que cualquier otro fabricante.

Ahora que los híbridos de la competencia empiezan a llegar a varios segmentos del mercado, la inversión inicial de Toyota en esta tecnología le ha permitido mantener un liderazgo claro en tecnologías de motorizaciones alternativas, además de prever que, para 2020, el 15% de todos los turismos estarán equipados con motor híbrido.

EL YARIS 2015 CUENTA CON UNA COMPLETA SERIE DE MEJORAS, BASADAS EN LAS IMPRESIONES DE LOS CLIENTES, RELATIVAS AL CONFORT DE MARCHA Y AL TACTO DE CONDUCCIÓN



NUEVO AYGO

LA APUESTA ÚNICA DE TOYOTA EN EL SEGMENTO A



El nuevo AYGO aprovecha las fortalezas de su predecesor, un modelo que ofrece un diseño atractivo y un gran placer de conducción y cuya gama se actualiza frecuentemente, con una nueva dimensión, más alegre.



bit.ly/1qbpF0C

Con relación al nuevo AYGO, David Terai, Ingeniero Jefe del vehículo, dice: “Con demasiada frecuencia, a los vehículos del segmento A les falta atractivo. Parece haber un acuerdo implícito entre los fabricantes de que a los conductores de vehículos pequeños no les importa tener que hacer concesiones. El diseño se considera algo secundario, y no hay mucho equipamiento entre el que seleccionar. Sencillamente, no puedo creer que sea así. Estoy convencido de que esos conductores —como cualquier otro— quieren un vehículo del que sentirse orgullosos, y me he impuesto como misión crear un vehículo así.”

IMPRESIONANTE DISEÑO J-PLAYFUL

El nuevo AYGO rechaza el estereotipo del segmento A de primar la funcionalidad por encima del diseño. A pesar de sus dimensiones compactas, líderes en la categoría (solo 7 mm más largo que su predecesor, con 3.455 mm), tiene un aspecto sorprendente, con unas líneas tan espectaculares y sofisticadas como alegres.

Con su robusta carrocería, el nuevo AYGO debe su carácter único al concepto de diseño ‘J-Playful’, basado en la expansión de un objeto blando dentro de una estructura rígida. Al emerger de esa estructura, crea

líneas de ruptura y un paragolpes en forma de ‘X’ en el atrevido frontal del AYGO. Luego se extiende hacia fuera por la superficie de la carrocería, y contiene todos los componentes clave del vehículo, incluidas las parrillas superior e inferior, los faros delanteros, los faros antiniebla e incluso los retrovisores y las ventanillas laterales.

El paragolpes en forma de ‘X’ es también la base de la personalización exterior, que forma parte integral del diseño del nuevo AYGO.

De perfil, el techo se ha rebajado 5 mm y el cabezal delantero se ha adelantado, de modo que el centro de gravedad del habitáculo se ha desplazado hacia delante. Así, se consigue una imagen más equilibrada e inclinada hacia delante. El propio techo presenta un nuevo perfil de estilo pagoda y un alerón trasero integrado que mejoran el comportamiento aerodinámico.

La parte trasera del nuevo AYGO refleja el diseño en ‘X’ del frontal; el portón trasero y el paragolpes inferior forman las líneas de ruptura que dividen la superficie sólida del vehículo. La parte superior del paragolpes se amplía hacia unos prominentes pasos de rueda, que confieren al vehículo una gran amplitud y estabilidad.

En el interior, la consola central trapezoidal articula el tema principal del diseño,

EL AYGO ESTÁ EQUIPADO CON EL PRIMER SISTEMA DEL SEGMENTO A QUE INCORPORA DE SERIE UNA CÁMARA DE VISIÓN TRASERA.



cuyo patrón se reproduce por todo el habitáculo en elementos como las rejillas de ventilación, los paneles de las puertas y el bisel de la palanca de cambios.

Sobre la consola se halla un amplio salpicadero con acabado mate antideslumbramiento, flanqueado por unos finos pilares A diseñados para ofrecer la máxima visibilidad al conductor. La instrumentación presenta un diseño de indicadores de alta visibilidad encendidos permanentemente, en anillos concéntricos, que incorporan una pantalla central multifunción.

Como en el exterior, numerosos elementos interiores se pueden personalizar.

A pesar de conservar la distancia entre ejes, de 2.340 mm, la longitud del habitáculo se ha incrementado 9 mm. La posición de conducción ha mejorado con la reducción del ángulo del volante de 28 a 26,6 grados y la incorporación de ajuste de altura en los asientos delanteros, cuya cintura se ha rebajado además 10 mm. Los 7 mm más de altura interior y los reposabrazos 20 mm más anchos potencian aún más el confort de los asientos delanteros.

Por otra parte, la capacidad del maletero se ha incrementado en 29 litros, hasta los 168, y se ha mejorado el acceso gracias a la ab-

ertura del espacio de carga 75 mm más ancha entre la parte inferior del portón trasero y el respaldo de los asientos traseros.

PERSONALIZACIÓN INTELIGENTE EN CUALQUIER MOMENTO

Con una completa gama de opciones de personalización sencillas, asequibles y disponibles de inmediato, los clientes del nuevo AYGO pueden adaptar su vehículo a su gusto personal.

Más de diez componentes de todo el vehículo se pueden sustituir fácilmente en cualquier punto de la vida del vehículo. El ingenioso proceso de fabricación y la estrategia de instalación, meticulosamente pensada, garantizan que el proceso sea rápido, directo y económico.

Los componentes intercambiables del exterior —la parrilla frontal en forma de 'X', la inserción del paragolpes trasero, el embellecedor del paragolpes delantero y las llantas de aleación— y del interior —el cuadro de mandos, la consola central, las rejillas de ventilación, el pomo y la zona de la palanca de cambios— se pueden cambiar fácilmente en poco tiempo, incluso varios años después de haber adquirido el vehículo.



ACABADOS GENEROSOS, PACKS DE PERSONALIZACIÓN Y EDICIONES ESPECIALES

El equipamiento de serie del nuevo AYGO es muy generoso. Todos los modelos cuentan de serie con un sistema de sonido AM/FM con conexiones USB y AUX, Luces de circulación diurna —'Daytime Running Lights'(DRL)— de tipo LED, faros con proyectores PES, control de estabilidad y asistencia para arranque en pendientes.

El modelo básico 'X' combina todo el equipamiento de serie del nuevo AYGO con un tratamiento negro mate de la parrilla delantera y llantas de acero de 14 pulgadas.

La nueva estrategia de acabados del AYGO se articula en torno al 'x-play'. Esta versión es el punto de partida para cualquier opción de personalización, y también es la base de las ediciones especiales 'x-cite' y 'x-clusiv'.

Cuenta con una parilla frontal en negro piano en forma de 'X' y llantas de acero de 15 pulgadas. El equipamiento interior de serie incluye los mandos del sistema de audio montados en el volante de cuero, un asiento del conductor regulable en altura y un limitador de velocidad ajustable.

El equipo de sonido de serie del AYGO se ha mejorado con el sistema multimedia 'x-

touch'. Totalmente integrado con el cuadro de mandos, cuenta con una pantalla táctil a todo color de 7" y conectividad con smartphones vía Mirrorlink. Se trata del primer sistema del segmento A en incorporar de serie una cámara de visión trasera.

Además, están disponibles las dos ediciones especiales, que se irán renovando periódicamente. El acabado 'x-cite' presenta una carrocería 'x-naranja', detalles en negro piano y llantas de aleación de doble radio negras de 15 pulgadas. El modelo 'x-clusiv' combina la carrocería en 'x-negro' con detalles cromados.

La clara gama de dos acabados y dos vehículos de edición especial se complementa con dos packs exteriores y dos interiores, gracias a los cuales los clientes pueden personalizar el nuevo AYGO a su gusto.

CONSUMO EFICIENTE, CONDUCCIÓN SILENCIOSA Y PLACER AL VOLANTE

El nuevo AYGO se ha diseñado no solo para ofrecer un consumo de combustible líder en la categoría, sino también para que sea más cómodo, silencioso y, sobre todo, divertido de conducir.

Las importantes mejoras introducidas en el motor, la incorporación del sistema de re-

circulación del gas de escape, la reducción del peso de la carrocería y el tratamiento optimizado de los flujos de aire se combinan para reducir al mínimo el consumo de combustible.

La carrocería más rígida, las mejores características aerodinámicas y los ajustes de la suspensión, la dirección y la transmisión se suman para mejorar la estabilidad, el confort de marcha, la agilidad de manejo y la respuesta a las acciones del conductor, y llevan el placer de conducir un AYGO a un nuevo nivel. Por otra parte, las exhaustivas medidas de reducción del ruido, vibración y aspereza —'Noise, Vibration and Harshness' (NVH)— garantizan un habitáculo más silencioso.

El galardonado motor de Toyota VVT-i, DOHC, de 12 válvulas, 3 cilindros y 998 cc, se ha revisado completamente, prestando atención a la eficiencia de la combustión, la reducción de las pérdidas de fricción y un sistema de escape optimizado para reducir las emisiones. Alternando entre los ciclos Atkinson y Otto para conseguir una combinación óptima de eficiencia de combustible, alcanza una eficiencia térmica excepcional, del 37 %.

La potencia del motor se ha ampliado hasta los 51 kW (69 CV DIN) a 6.000 rpm. El par desarrollado también se ha incrementado notablemente, hasta los 95 Nm a 4.300 rpm, con 85 Nm de par disponible a partir de tan solo 2.000 rpm. El nuevo AYGO acelera de 0 a 100 km/h en 14,2 segundos, y alcanza una velocidad punta de 160 km/h.

El AYGO consigue una disminución del consumo de combustible de 4,4 a 4,1 l/100 km, lo que supone un descenso de 7 g/km de las emisiones de CO₂, hasta solo 95 g/km.

Con unas relaciones de transmisión revisadas para obtener un mejor equilibrio entre placer de conducción y ahorro de combustible, el sistema 'x-shift' está disponible como opción en el nuevo AYGO. Esta mejorada transmisión manual automatizada incorpora un modo de cambio totalmente automático sin pedal de embrague, empleando un control informático para sincronizar el motor, el embrague y el transeje para un cambio de marchas rápido y preciso. Si se equipa con la transmisión 'x-shift', el nuevo AYGO consume 4,2 l/100 km, y genera unas emisiones de CO₂ de solo 97 g/km.



MÁS DE 10 COMPONENTES DE TODO EL VEHÍCULO SE PUEDEN SUSTITUIR FÁCILMENTE EN CUALQUIER PUNTO DE LA VIDA DEL VEHÍCULO.

BANCO DE IMÁGENES



Find the full Paris 2014 image gallery on our newsroom.







#toyotaparis

Find all content digitally on

Toyota Motor Europe

Product Communication 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