



PRESS CONFERENCE SCRIPT

English	2
Español	8
Français	14
Deutsche	20
Italiano	28



ENGLISH

MATT HARRISON ABOUT THE ALL NEW YARIS

I have a very vivid recollection of when Yaris came into the world. Toyota was not the reference point at all and Yaris was shown at the motorshow. It looks like Toyota just skipped two generations or something and suddenly became relevant in this segment. It's been a great story and it's not over yet.

Hello, good morning Matt!

Hello!
I thought you only existed on Skype.
Yes me too, first time we see each other in three months at least.
This Covid has changed our life. So we need to adapt.
That is why we still want to talk about the New Yaris. It's a very important car for us.
We want to do something special that everyone can see, not being together.
So we decided to do this kind of video then we would like you now, to make a bit the introduction of the background of the car and also to explain why this car is so important for Toyota in Europe.

Let's do it!

I just say what I want?

Exactly.
There's always something extremely special for me about Yaris. My attachment to it goes back before I actually joined the company.
But here we have a car that was designed in Europe, really targeted at European consumers. It was actually going to be built in a new factory in northern France, in Europe as well. So it was a complete reset of Toyota's ambition and a turning point for the brand in Europe. And it's been incredibly exciting over the last 20 years to play the part in realising that ambition. It has been a very successful journey from 1.5% percent segment share with Starlet to winning European Car of the Year with the first generation in 2000, seeing our share, climb towards 5%, beyond 5% with the second generation car and who would have thought with the generation three that in its final year, we will be struggling to keep up, demand is way ahead of supply. And we're talking about a segment share that if we could have kept up with supply, it probably would have been 8% or higher.
We don't believe that's going to come to an end, now we think with the new generation product, the journey is not finished. The next generation Yaris gives us significantly more opportunity. Yaris customers are already the most loyal that we have but with a new design and with a new platform in terms of its improved dynamic capability of the car and a next generation hybrid system as well. The combination of this, it clearly gives us by far the most conquest power that we've had for a couple of generations. It strengthens our appeal to maybe a younger, different group of customers that we've never previously appeal to with Yaris.

« I think that covers beautifully the story »

What didn't we say?

Thank you very much

It's closer to the first generation in terms of the package ingenuity, that big - small, you know, looking very compact from exterior but very, very very roomy inside. And this one's gone back to be a bit more unique and have its own identity and it's based on its own sort of Yaris DNA.

This looks quite premium, prestige.
It gives it a dynamic feeling in terms of athletic, whereas this is flared higher up.
So it gives it that poise as you said.

It really gives you the impression that's going to stick to the road.

All the lines here are all sort of purposeful.

Yes.

Distinctive lines.
You have lines, as you said that looks complicated.
Yes, you have lines that create complexity. Whereas here, the lines are very simple.

They all hold together very well.

OK.

Well, I really look forward to seeing it on the roads.

We know with TNGA that we've not disappointed in terms of the driving dynamic performance.
So I think the driving experience will match the styling and the expectations.

MARVIN INDEN-LOHMAR SPEAKING ABOUT DESIGN

The Yaris idea is since ever, big from the inside but small from the outside and this is actually our biggest smallest Yaris ever.

Do you have any allergy?

No, I hope so
I usually don't use make up that often so I don't know
The funny thing is in every segment in the automotive industry, the cars with every generation are getting slightly bigger just slightly but getting bigger and bigger.
The New Yaris is actually staying true to its identity and is getting smaller.
We reduced the length very slightly by 5 millimetres. The height is actually lowered by 40 millimetres.
At the same time we were able to increase the wheelbase by up to 50 millimetres which gives the car a better stance on the road and at the same time more space in the interior especially in city driving.
This makes the car easy to drive in city especially in parking and very tiny roads, very easy to manage as the drivability.
The thing you will immediately notice is the front and rear wings and the sculpted door panels which gives this car very strong character lines. You have very strong lines from the bonnet, following the roof until the end of the car and especially the wheel arches are a little bigger which gives it also a very dynamic drive in a dynamic loop.
The LED headlights are extended into the front wings to reduce the front overhang. The A pillars also pulled back which gives the Yaris a more sporty image with its wider stance and its T-cross design in the grille, it gives the impression of a starter in the blocks. When you see the car you have immediately the feeling: it's ready to go.
In the interior, we are using very high quality materials. Everything you touch, the patterns, the illumination but also the sounds are improved. You immediately feel a kind of premium feeling in a just a B-segment car. The dashboard has been lowered to increase the view on the street and the Yaris is mainly focusing on the driver. In this case, we are following the concept of less is more. So we were trying to reducing the eye movement of the driver. We have a binocular system which we are sure our drivers will appreciate a multi information system as well as the head up display which is first and unique in segment: 10-inch and coloured.
Every information the driver needs while driving is already in the view of the driver.



Because the best way you drive a car is you focus on the road. So « hands on the wheel, eyes on the road ».

Thank you very much.

Can I interview you?

I like the fact that you're just going towards of a bubble form and that you've been able to get the detail.

You know the fine lines ... every detail that you see from the side which makes the car so special.

It's almost disappearing for so many cars, the forms there.

But they've actually brought it back.

Indeed.

They brought back.

Especially this.

This thing.

The wheel arches just to be bombed out which gives a way better form.

LUC NUYTS SPEAKING ABOUT TNGA

Actually, we have reduced the centre of gravity by about 12 millimetres.

When you have driven any of our models on the TNGA platform on the C platform or the K platform like the new Corolla or the new CH-R, you will understand the step up which TNGA thinking brings to the fourth generation Yaris.

One of the concepts which we have been following is confident and natural. Confidence in a way that we want the driver and the passenger to feel confident in any type of driving circumstances and natural in a way that the vehicle will respond exactly as the driver expects it to do.

We have been set out to make our New Yaris responsive, agile, fun to drive especially in urban driving conditions.

Large contributor to improve the engagement of the driver is to improve the driving position in the vehicle. So we have reduced the seating position, we have moved it backwards with 60 millimetres.

And this combined with the more ergonomic setup of the steering wheel and also an increased telescopic range gives a driving position which really makes you feel connected with the car when you're driving. We have fitted new front and rear suspensions on the car, we have been able to lower the centre of gravity and which this all contributes to achieving a better performance on the vehicle itself.

We have improved the stability, we have been able to shorten the stopping distance, the centre of gravity is lower but also the weight balance between front and rear and left and right is positioned towards the centre of the car which contributes largely to reducing the stopping distances and the body roll.

This combined also with a significant increase of body rigidity which reduced the noise and vibration levels in the cabin when driving.

Well, I'm sure that everybody who drives our new Yaris or any of our models on the TNGA platform will definitely feel a step up in dynamic performance of the car.

OK.

Thanks Luc, that was very good.

Thank you very much. Nice talking to you.

Is that moulded steel or is that a stamped steel?

It's actually for the steel we are using a lot of high tension steel and property that we can go thinner.

Yes.

But it will keep a very high stiffness.

Yes.

That will result in high rigidity, high torsional stiffness but also in low weight.

OK

So we have used a lot of CAE technologies in Computer Engineering.

Yes

To optimise the shape of the platform itself. So you can see on the back we've also made some cut-outs to remove steel where there is no need.

KEISUKE MORISAKI SPEAKING ABOUT HYBRID TECHNOLOGY

Toyota always leads hybrid technologies. Now we are making the hybrid even better. We already introduced 15 million cars globally. Toyota Yaris is the first full hybrid B-segment vehicle in the world.

Yaris customers already choose 60% of the hybrid.

I believe with this new hybrid technology, we will increase that number.

We developed every component: the car engine and transaxle motor, the power control unit and the battery.

We can achieve the 40% fuel efficiency.

As for cooling capability, we changed the oil pump and finally, we can achieve the electric driving mode to the 130 kph.

This battery can charge double.

This means you can regenerate the battery by braking.

So let's say 27% lighter than on current model. And to look at the output, it is increased by 50%.

So you can drive very easy as electric drive mode and acceleration is quicker than the current model.

This is very adapted to the European market.

Of course, the European market needs more deep braking and deep deceleration.

If you want to keep the electric mode, you have to carefully push the accelerator pedal.

You can keep the electric drive mode very easy. The vehicle has to follow the driver's intentions. that's our message: linearity.

OK, that's great.

Everyone feels the heat under those lights.

Yes, I'm feeling very nervous now.

No, no, no! You're doing a great job.

Maybe I should speak more naturally?

Yes, this powertrain has compactness and is very powerful and very efficient. If you look at this engine, it is first time to adapt a three cylinder engine for the TNGA.

We can feel a confident and natural drive in Europe situations.

So this is the first three cylinder engine of the TNGA.

And you've used a balance to remove the vibrations.

Yes, so thanks to the balance mass it reduces vibrations.

Also we utilised the motor.

Motor also has a control to reduce the vibrations.



In the electric driving mode, only this motor activates and if the engine turns on the motor has also a control to reduce the vibration.

The engine torque to regenerate power.

Thanks to the new software, we optimised the motor responsibility.

So how much we will use this motor and motor to achieve that good fuel consumption.

Thank you.

TOM RYCKEN SPEAKING ABOUT SAFETY

As an engineer, as a father, as a husband, of course you want to have a car that is safe for yourself, for your family, for other road users as much as possible.

Hey Tom !

Hey

How are you ?

.... Ready ?

Yes.

It's a very big challenge to make it as compact as possible and as safe as possible at the same time but that is I believe exactly what we've done.

Safety, I believe is probably one of our biggest challenges because Toyota as a whole has a long term vision of going for zero fatalities on the road.

So we're constantly pushing the envelope of how far we can go in improving safety on the road. Since it became Car of the Year, the first generation Yaris we've always designed the Yaris to be « state of the art » and to be best in class. We've reconfirmed that by the second generation Yaris with the first Yaris to achieve a five star rating on the Euro NCAP and also the first compact car in the segment to have knee airbags.

The third generation Yaris was the first in segment to offer a wide range of active safety systems as a standard and not as an option.

For the fourth generation, again we tried to set the bar a little bit higher or considerably higher. On one side there is passive safety and there are of course the rigidity of the body will help to protect passengers and drivers in case of an accident.

Additionally, the fourth generation Yaris will be the first one to have the central airbag. So this is to protect both passenger and driver in case of a side collision.

But of course in general the systems that we aim for the most are the active safety systems which are the ones which should avoid a collision in the first place.

The radar which is behind this cover and the camera which is there.

One of the biggest changes is of course from the sensor point of view. We've moved from a laser scanner and a camera combination to radar and camera combination and this allows us to level up the performance of many active safety systems.

The pre collision system has been considerably expanded. It now also includes pedestrian and cyclist recognition both in daytime and in nighttime scenario.

Another system I think, which has been considerably enhanced is the Lane Keeping Assist. So we've moved from a warning system to a full steering assist system which has been fully integrated to the adaptive cruise control. This means you will be able to go to full stop and go traffic and you will get acceleration and deceleration support and steering support even in traffic jam condition.

We've also added an intersection assist, so when you are at an intersection and you take a left turn or a right turn and a pedestrian is crossing the streets, if in case you did not notice it, the system will also prompt a warning and will prompt an active brake to avoid collision with the crossing pedestrian.

Additionally, we have implemented evasive steering support which is a system that will support the driver during an evasive manoeuvre.

The ICS system, basically supports you when you are manually parking the car. If the ultra sound sensor in the back detects an object that you are about to hit, it will initiate an automatic braking to avoid making a very simple but very annoying scratch on your car which will cost you a lot of repair.

From a competitor point of view, I think this is the most complete active safety package which again same as last generation is offered as a standard package. We've always tried to keep a good balance between making the systems, the active safety systems as safe as possible and increase the safety as much as possible, but not be too intrusive to reduce the driving pleasure.

So have you been testing the Yaris out on the road, where have you've been driving it?

We have a couple of standard test courses that we do because of course we need to check all countries conditions, so we do Belgium, Netherlands, Germany, Austria, Italy, France, Spain and UK.

There are some systems like adaptive cruise control, pre crash systems, you can fully tune it in any kind of laboratory environment. But systems like Road Sign Assist systems like Lane Trace Assist, you need to be on the road with the exact environment.

Exactly.

It's very simple things but the lane markings are different in every country. Because even if there is a regulation, sometimes they're not followed or the maintenance is not good. And the customer doesn't care if you say « yes, but that one is out of regulation ». So they just want the system to work basically.

So another simple thing is, for example, road banking. So all the roads are slightly slanted to make sure that the rain doesn't stay on the road. But for Lane Trace Assist system, the camera doesn't recognise the angle of the road. So it's constantly being pulled out of balance.

OK

And you need to be able to deal with that.
It's a very sensitive tuning challenge.

You're behind the wheel as well as behind the computer .
Yes.

YASUNORI SUEZAWA ABOUT THE ALL NEW YARIS

Welcome I'm Yasunori Suezawa and I am the chief engineer for the New Yaris.

I experienced the roads of Europe quite a lot.

The New Yaris is especially for Europe.

That is why it was so important for us to meet European drivers to capture their high appreciation of quality.

And fully test the new Yaris on European roads.

European drivers love the "big-small" character of the Yaris.

We wanted to keep that and to emphasise it even more.

Now with lower, wider proportions, it has the stance of an athlete on the starting blocks.

It really is "ready to go"!



ESPAÑOL

MATT HARRISON HABLA DEL NUEVO YARIS

Tengo un recuerdo muy vivo de cuando el Yaris vino al mundo. Toyota no era una referencia en absoluto y el Yaris fue presentado en el salón del automóvil. Parece que se saltó totalmente dos generaciones o algo así, y de repente se convirtió en un coche relevante en este segmento. Ha sido una gran historia y aún no ha terminado.

¡Hola, buenos días Matt!

¡Hola!

Pensé que sólo existías en Skype.

Sí, yo también, es la primera vez que nos vemos en tres meses por lo menos. Esta Covid ha cambiado nuestras vidas. Así que tenemos que adaptarnos.

Por eso queremos seguir hablando del Nuevo Yaris. Es un coche muy importante para nosotros. Queremos hacer algo especial que todos puedan ver, sin tener que estar juntos. Así que decidimos hacer este tipo de vídeo y nos gustaría que ahora nos hicieras una pequeña introducción de los antecedentes del coche y también que nos expliques por qué este coche es tan importante para Toyota en Europa.

¡Adelante!

¿Puedo decir lo que yo quiera?

Exacto.

El Yaris siempre ha tenido algo realmente especial para mí. Mi apego a él se remonta a antes de que me uniera a la empresa.

Pero aquí tenemos un coche que fue diseñado en Europa, realmente destinado a los consumidores europeos. Iba a ser construido en una nueva fábrica en el norte de Francia, también en Europa. Así que fue un completo replanteamiento de la ambición de Toyota y un punto de inflexión para la marca en Europa.

Y ha sido increíblemente emocionante en los últimos 20 años desempeñar un papel en la realización de esa ambición. Ha sido un viaje muy exitoso desde el 1,5 % de participación en el segmento con el Starlet hasta convertirse en el Coche Europeo del Año con la primera generación en el 2000, viendo como nuestra participación, subía hacia el 5 %, más allá del 5 % con el coche de segunda generación y quién hubiera pensado con la tercera generación que, en su último año, estaríamos luchando por mantener el ritmo, ya que la demanda está muy por encima de la oferta. Y estamos hablando de una cuota de segmento que, si hubiéramos podido mantener el suministro, probablemente habría sido del 8 % o más. No creemos que esto vaya a acabarse.

Ahora pensamos que con el producto de nueva generación, el viaje no ha terminado. La próxima generación del Yaris nos brinda muchas más oportunidades.

Los clientes del Yaris ya son los más leales que tenemos, pero con un nuevo diseño y una nueva plataforma en términos de capacidad dinámica mejorada del coche y un sistema híbrido de nueva generación, así como la combinación de todo esto, nos da claramente el mayor poder de conquista que hemos tenido durante varias generaciones. Esto refuerza nuestro atractivo para un grupo de clientes más joven y distinto, al que nunca antes habíamos atraído con el Yaris.

«Creo que eso resume muy bien la historia».

¿Qué no hemos dicho?

Muchas gracias.

Está más cerca de la primera generación en términos de diseño inteligente del paquete,

así de grande... pequeño, ya sabes, parece muy compacto por fuera pero es muy, muy espacioso por dentro.
Y ha vuelto siendo un poco más único y teniendo su propia identidad, siempre basado en su propio tipo de ADN de Yaris.
Parece un coche de primera calidad, de prestigio.
Una sensación dinámica elevada en términos deportivos, que se va acentuando más arriba.
Y todo esto le da ese aplomo que dijiste.

Realmente te da la impresión de que se va a pegar a la carretera.

Aquí todas las líneas tienen un propósito.

Sí.

Líneas distintivas.
Tenemos líneas, como dijiste, que parecen complicadas.
Sí, tenemos líneas que crean complejidad. Mientras que aquí, las líneas son muy sencillas.

Se combinan muy bien.

Vale.

Bueno, tengo muchas ganas de verlo en la carretera.

Sabemos que con la TNGA no hemos decepcionado en cuanto a la dinámica de conducción. Así que creo que la experiencia de conducción igualará el estilo y las expectativas.

MARVIN INDEN-LOHMAR HABLA DEL DISEÑO

La idea del Yaris es, desde siempre, grande desde el interior pero pequeño desde el exterior y este es en realidad nuestro Yaris más grande y pequeño.

¿Tienes alguna alergia?

No, espero que no.
Normalmente no suelo usar maquillaje, así que no sé.
Lo curioso es que en todos los segmentos de la industria automovilística, los coches de cada generación son cada vez más grandes, solo un poco, pero cada vez más grandes.
El nuevo Yaris se mantiene fiel a su identidad y se está haciendo más pequeño. Hemos reducido la longitud muy ligeramente, 5 milímetros. La altura se ha reducido 40 milímetros.
Al mismo tiempo, hemos podido aumentar la distancia entre ejes hasta 50 milímetros, lo que le da al coche una mejor posición en la carretera y al mismo tiempo más espacio en el interior, especialmente para la conducción en ciudad.
Esto hace que el coche sea fácil de conducir en ciudad, especialmente en los aparcamientos y en las carreteras muy estrechas, muy fácil de dirigir y con una buena maniobrabilidad.
Lo que notarán inmediatamente son los aros delanteros y traseros y los paneles de las puertas esculpidos que le dan a este coche unas líneas de carácter muy fuertes. Tenemos líneas muy fuertes desde el capó, siguiendo el techo hasta el final del coche y sobre todo los pasos de rueda son un poco más grandes, lo que le proporciona también una conducción muy dinámica en un bucle dinámico.
Los faros LED se prolongan hacia las aletas delanteras reduciendo el saliente delantero. Los pilares A también se han retrocedido, lo que da al Yaris una imagen más deportiva con su apariencia más amplia y su diseño en forma de cruz en T en la parrilla, parece un atleta en la línea de salida. Cuando ves el coche tienes inmediatamente la sensación de que está listo para salir.
En el interior, hemos utilizado materiales de muy alta calidad. Todo lo que tocas, los motivos, la iluminación pero también los sonidos se han mejorado. Inmediatamente sientes una especie de sensación de primera clase en un coche de segmento B. El salpicadero se ha bajado para aumentar la visibilidad de la calle y el Yaris se centra principalmente en el



conductor. En este caso, estamos siguiendo el concepto de menos es más.

Por eso, tratamos de reducir el movimiento ocular del conductor. Tenemos un sistema binocular que estamos seguros que nuestros conductores apreciarán, un sistema de información múltiple, así como la pantalla superior que es la primera y única en su segmento: 10 pulgadas y en color.

El conductor tiene a la vista toda la información que necesita mientras conduce.

Porque la mejor manera de conducir un coche es concentrarse en la carretera. Así que «manos en el volante, ojos en la carretera».

Muchas gracias.

¿Puedo entrevistarte?

Me gusta el hecho de que te dirijas hacia una forma de burbuja y que hayas podido captar el detalle.

Conoces las líneas finas... cada detalle que ves desde el lateral y que hace que el coche sea tan especial.

En muchos coches, las formas de ahí están casi desapareciendo. Pero en realidad ellos las han recuperado.

En efecto.

Las han recuperado. Sobre todo esto.

Esta cosa.

Los pasos de rueda sólo se han abombado, lo que da una mejor forma.

LUC NUYTS HABLA DE LA TNGA

En realidad, hemos reducido el centro de gravedad unos 12 milímetros. Cuando hayas conducido cualquiera de nuestros modelos con la plataforma TNGA, la plataforma C o la plataforma K, como el nuevo Corolla o el nuevo CH-R, entenderás el paso adelante que el concepto TNGA aporta a la cuarta generación de Yaris.

Uno de los conceptos que hemos seguido es «de confianza y natural». Confianza de manera el conductor y el pasajero se sientan seguros en cualquier tipo de circunstancias de conducción, y natural de manera que el vehículo responda exactamente como el conductor espera que lo haga. Nos hemos propuesto hacer que nuestro Nuevo Yaris sea reactivo, ágil y divertido de conducir, especialmente en condiciones de conducción urbana.

Una gran aportación para mejorar la implicación del conductor es mejorar la posición de conducción en el vehículo. Así que hemos reducido la posición del asiento, lo hemos movido hacia atrás unos 60 milímetros.

Y esto, combinado con una colocación más ergonómica del volante y también un mayor alcance telescópico, da una posición de conducción que realmente te hace sentir conectado con el coche cuando estás conduciendo. Hemos instalado nuevas suspensiones delanteras y traseras en el coche, hemos podido bajar el centro de gravedad y todo esto contribuye a conseguir unas mejores prestaciones en el propio vehículo.

Hemos mejorado la estabilidad, hemos podido acortar la distancia de frenado, el centro de gravedad es más bajo pero también el equilibrio del peso entre la parte delantera y trasera y la izquierda y la derecha se posiciona hacia el centro del coche lo que contribuye en gran medida a reducir las distancias de frenado y el balanceo de la carrocería.

Esto se ha combinado también con un aumento significativo de la rigidez de la carrocería, que ha reducido los niveles de ruido y de vibración en el habitáculo durante la conducción.

Bueno, estoy seguro de que todos los que conduzcan nuestros nuevos Yaris o cualquiera de nuestros modelos con la plataforma TNGA sentirán definitivamente un aumento de las prestaciones dinámicas del coche.

Vale.

Gracias Luc, ha estado muy bien.

Muchas gracias. Un placer hablar contigo.

¿Eso es acero moldeado o es un acero estampado?

En realidad es por el acero que estamos usando, mucho acero de alta tensión y con la propiedad de que podemos hacerlo más fino.

Sí.

Pero mantendrá una rigidez muy alta.

Sí.

Eso dará como resultado una gran rigidez, una gran resistencia a la torsión, pero también un peso reducido.

Vale.

Así que hemos usado muchas tecnologías CIE de Ingeniería Informática.

Sí.

Para optimizar la forma de la propia plataforma. Así que puedes ver en la parte de atrás que también hemos hecho algunos recortes para quitar acero donde no es necesario.

KEISUKE MORISAKI HABLA DE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA

Toyota siempre utiliza tecnologías híbridas. Ahora estamos haciendo los híbridos todavía mejor.

Ya hemos introducido 15 millones de coches en todo el mundo. El Toyota Yaris es el primer vehículo completamente híbrido del segmento B en el mundo.

Los clientes de Yaris ya eligen el 60 % de los híbridos.

Creo que con esta nueva tecnología híbrida, aumentaremos esa cifra. Desarrollamos todos los componentes: el motor del coche y el motor del transeje, la unidad de control de potencia y la batería.

Podemos alcanzar el 40 % de eficiencia de combustible.

En cuanto a la capacidad de refrigeración, hemos cambiado la bomba de aceite y, por último, podemos alcanzar el modo de conducción eléctrica a los 130 km/h.

Esta batería puede cargarse el doble.

Esto significa que puedes regenerar la batería al frenar.

Así que digamos que un 27 % más que en el modelo actual. Y en cuanto a su rendimiento, se incrementa en un 50 %.

Así que puedes conducir muy fácilmente ya que el modo de conducción eléctrica y la aceleración son más rápidos que en el modelo actual.

Esto se adapta muy bien al mercado europeo.

Por supuesto, el mercado europeo necesita un frenado y una desaceleración más fuertes.

Si quieres mantener el modo eléctrico, tienes que pisar el pedal del acelerador con cuidado.

Puedes mantener el modo de conducción eléctrica muy fácilmente. El vehículo tiene que seguir las intenciones del conductor.

Ese es nuestro mensaje: linealidad.

Vale, es genial.

Todos sienten el calor bajo esas luces.

Sí, me estoy empezando a poner muy nervioso.

¡No, no, no! Lo estás haciendo muy bien.

¿Quizás debería hablar con más naturalidad?

Sí, este tren de potencia es compacto, muy potente y muy eficiente. Si observas este motor, es la primera vez que se adapta un motor de tres cilindros para la TNGA.



Podemos sentir una conducción segura y natural en las situaciones típicas de Europa. Así que este es el primer motor de tres cilindros de la TNGA.

Y habéis utilizado una balanza para eliminar las vibraciones.

Sí, así que gracias a la masa de la balanza se reducen las vibraciones. También lo hemos utilizado como motor.

El motor también tiene un control para reducir las vibraciones.

En el modo de conducción eléctrica, sólo se activa este motor y si el motor está en marcha, también tiene un control para reducir la vibración.

El par del motor para regenerar la potencia.

Gracias al nuevo software, optimizamos la respuesta motora.

Entonces, ¿cuánto usaremos este motor y este motor para lograr ese buen consumo de combustible?

Gracias.

TOM RYCKEN HABLA DE LA SEGURIDAD

Como ingeniero, como padre, como marido, por supuesto que quieres tener un coche que sea lo más seguro posible para ti, para tu familia y para los demás usuarios de la carretera.

¡Hola Tom!

¿Cómo estás?

.... ¿Listo?

Sí.

Es un gran desafío hacerlo lo más compacto y seguro posible al mismo tiempo, pero creo que eso es exactamente lo que hemos hecho. En mi opinión, la seguridad es probablemente uno de nuestros mayores desafíos porque Toyota en su conjunto tiene una visión a largo plazo de conseguir eliminar las muertes en la carretera.

Así que estamos empujando constantemente los límites de lo que podemos hacer para mejorar la seguridad en la carretera.

Desde que se convirtió en el Coche del Año, la primera generación de Yaris, siempre hemos diseñado los Yaris para que sean «de última generación» y para que sean los mejores de su categoría. Lo confirmamos de nuevo con la segunda generación de Yaris, con el primer Yaris que alcanzó una calificación de cinco estrellas en el Euro NCAP y también con el primer coche compacto del segmento que tiene airbags de rodilla.

La tercera generación de Yaris fue la primera del segmento en ofrecer una amplia gama de sistemas de seguridad activa de manera estándar y no como opción.

Para la cuarta generación, una vez más intentamos poner el listón un poco más alto o bastante más alto. Por un lado está la seguridad pasiva y, por supuesto, la rigidez de la carrocería ayudará a proteger a los pasajeros y a los conductores en caso de accidente.

Además, la cuarta generación de Yaris será la primera en tener el airbag central. Así que esto es para proteger tanto al pasajero como al conductor en caso de colisión lateral.

Pero, por supuesto, en general los sistemas a los que más apuntamos son los sistemas de seguridad activa, que son los que deberían evitar la colisión en primer lugar.

El radar que está detrás de esta cubierta y la cámara que está ahí. Uno de los mayores cambios se produce, por supuesto, desde el punto de vista de los sensores. Hemos pasado de un escáner láser y una combinación de cámaras a una combinación de radar y cámaras y esto nos permite nivelar el rendimiento de muchos sistemas de seguridad activa.

El sistema de pre-colisión se ha ampliado considerablemente. Ahora también incluye el reconocimiento de peatones y ciclistas, tanto situación diurna como nocturna.

Otro sistema que creo que se ha mejorado considerablemente es el Asistente de mantenimiento de carril. Hemos pasado de un sistema de alerta a un sistema completo de asistencia de dirección que se ha integrado completamente en el control de cruce adaptable. Esto significa que podremos detenernos por completo y circular por el tráfico, y obtendremos asistencia para la aceleración y la desaceleración, así como asistencia para la

dirección, incluso en caso de atascos.

También hemos añadido un asistente de cruce, así que cuando estemos en un cruce y giremos a la izquierda o a la derecha y un peatón esté cruzando la calle, en caso de que no lo hayamos visto, el sistema también nos avisará y provocará una frenada activa para evitar el choque con el peatón que esté cruzando.

Además, hemos instalado un dispositivo de dirección evasiva, que es un sistema que asistirá al conductor durante una maniobra evasiva.

El sistema ICS, básicamente nos asiste cuando aparcamos el coche manualmente. Si el sensor ultrasónico trasero detecta un objeto que estamos a punto de golpear, iniciará un frenado automático para evitar que el coche sufra un simple pero muy molesto arañazo que nos costará mucho reparar.

Desde el punto de vista de la competencia, creo que este es el paquete de seguridad activa más completo que, de nuevo, igual que la última generación, se ofrece como paquete estándar. Siempre hemos tratado de mantener un buen equilibrio entre hacer que los sistemas, los sistemas de seguridad activa, sean lo más seguros posible y aumentar la seguridad al máximo, pero sin ser demasiado intrusivos para no reducir el placer de conducir.

Entonces, ¿has probado el Yaris en la carretera, por dónde lo has conducido?

Tenemos un par de pruebas de test estándar que hacemos porque, por supuesto, tenemos que comprobar las condiciones de todos los países, así que las hacemos en Bélgica, Holanda, Alemania, Austria, Italia, Francia, España y el Reino Unido.

Hay algunos sistemas como el control de crucero adaptativo, sistemas de pre-choque, que pueden ajustarse completamente en cualquier tipo de entorno de laboratorio. Pero los sistemas como el de Asistencia de señales de tráfico, como el de Asistente de mantenimiento de carril, necesitan estar en la carretera con el entorno exacto.

Exactamente.

Son cosas muy simples pero las líneas de los carriles son distintas en cada país.

Porque aunque haya una normativa, a veces no se cumple o el mantenimiento no es bueno.

Y al cliente no le importa si le dices

«sí, pero ese no cumple la normativa». Lo único que quiere es que el sistema funcione correctamente.

Otra cosa sencilla es, por ejemplo, la pendiente de las carreteras. Todas las carreteras están ligeramente inclinadas para

asegurar que la lluvia no se quede en la calzada. Pero para el sistema de Asistente de mantenimiento de carril, la cámara no reconoce el ángulo de la carretera. Así que se está desequilibrando constantemente.

Vale.

Y hay que poder lidiar con eso. Es un desafío de ajuste muy sensible.

Estás al volante y también al frente del ordenador. Sí.

YASUNORI SUEZAWA HABLA DEL NUEVO YARIS

Bienvenidos, soy Yasunori Suezawa y soy el ingeniero jefe del Nuevo Yaris.

He recorrido mucho los caminos de Europa. El Nuevo Yaris está hecho especialmente para Europa.

Por eso era tan importante para nosotros conocer a los conductores europeos, para captar su alta percepción de la calidad.

Y poner a prueba el nuevo Yaris en las carreteras europeas.

A los conductores europeos les encanta el carácter «grande-pequeño» del Yaris. Queríamos mantener esa característica y acentuarla todavía más.

Ahora, con proporciones más bajas y más amplias, tiene la apariencia de un atleta en los tacos de salida.

¡Realmente está «listo para salir»!



FRANÇAIS

MATT HARRISON SUR LA TOUTE NOUVELLE YARIS

J'ai un souvenir très précis du jour où la Yaris a fait ses débuts. Toyota n'était pas la référence et la Yaris était exposée au Salon de l'automobile. Il semblerait que Toyota ait sauté presque deux générations et capte aujourd'hui l'intérêt de ce segment. Ça a été une belle histoire et ce n'est pas fini.

Bonjour Matt !

Bonjour !
Je croyais que tu n'existais que sur Skype.
Oui, moi aussi.
C'est la première fois qu'on se voit depuis au moins trois mois !
Cette Covid a bouleversé nos vies, alors on doit s'adapter.
C'est pourquoi nous voulions tout de même parler de la nouvelle Yaris.
Cette voiture est très importante pour nous.
Nous voulons créer quelque chose d'unique, que tout le monde puisse voir, sans être ensemble.
C'est pourquoi nous avons décidé de faire ce type de vidéo et nous aimerions que tu nous introduises en quelques mots cette voiture mais. Aussi pourquoi elle compte autant pour Toyota en Europe.

C'est parti !

Je dis ce que je veux ?

Tout à fait.
La Yaris a toujours été spéciale pour moi.
Même avant de rejoindre l'entreprise, j'y étais déjà très attaché.
Mais ici, nous avons une voiture conçue en Europe, vraiment pensée pour les consommateurs européens.
Elle devait même être construite dans une nouvelle usine du nord de la France, en Europe.
C'était donc un renouvellement complet de l'ambition de Toyota et un tournant majeur pour la marque en Europe.
Et cela a été incroyablement excitant de contribuer à donner vie à ces ambitions depuis 20 ans.
Le parcours a été jalonné de succès - en partant de 1,5 % de part de marché avec Starlet, puis en remportant le Trophée européen de la voiture de l'année en 2000 avec le modèle de première génération, nous avons atteint les 5 % de parts de marché, et puis les avons dépassés avec le modèle de deuxième génération.
Qui aurait pensé que, dans la dernière année du modèle de troisième génération, nous aurions des difficultés à répondre à la demande, qui dépasse l'offre de loin !
Nous parlons ici d'une part du marché qui aurait probablement atteint ou dépassé les 8 %, si nous avions pu répondre à cette demande.
Et nous pensons que ça ne va pas s'arrêter là.
En effet, l'aventure continue avec la dernière génération. Notamment avec la Yaris dernière génération qui élargit grandement notre champ d'action.
La clientèle Yaris est déjà la plus fidèle. Maintenant, avec le nouveau design et la nouvelle plateforme qui donnent à la voiture une grande capacité dynamique, conjugués avec un système hybride dernière génération, on a le plus grand moteur de conquête du marché de ces dernières générations.
Cela renforce notre capacité à attirer des consommateurs peut-être plus jeunes et différents, que la Yaris cible pour la première fois.

« Je pense que ça résume bien les choses. »

Qu'est-ce qu'on a oublié de dire ?

Merci beaucoup.

Ce modèle rappelle davantage la première génération grâce à son ingéniosité, grande et petite à la fois : de l'extérieur, elle a l'air très compacte, tout en étant très spacieuse à l'intérieur. Celui-ci a du caractère et sa propre identité, basée sur un ADN Yaris unique en son genre. Elle dégage quelque chose d'exclusif, de prestigieux. Elle donne le sentiment d'un produit dynamique, presque athlétique, alors que sa forme est plus évasée. Ce qui lui donne cette allure dont tu parlais.

Nous sentons bien qu'elle va tenir la route. Chaque ligne a son rôle.

Oui.

Des lignes reconnaissables.

Il y a des lignes qui, comme tu l'as dit, ont l'air compliquées.

Oui, certaines lignes projettent de la complexité. Tandis qu'ici, les lignes sont très simples et fonctionnent harmonieusement ensemble.

Ok.

J'ai vraiment hâte de la voir sur les routes.

Avec la TNGA, nous sommes certains d'assurer au niveau de l'aspect dynamique de la conduite. Donc je pense que l'expérience de la conduite sera à la hauteur de son allure et de nos attentes.

MARVIN INDEN-LOHMAR SUR LE DESIGN

Depuis toujours, le concept de la Yaris, c'est petite à l'extérieur et grande à l'intérieur. Et là, on a la plus grande-petite Yaris de tous les temps.

Avez-vous des allergies?

Non, je l'espère.

C'est intéressant, avec chaque génération, dans tous les segments du secteur auto, les voitures sont un peu plus grandes, juste un peu, mais toujours plus.

La nouvelle Yaris est fidèle à elle-même et devient plus petite. On a très légèrement réduit sa longueur de 5 millimètres. Elle a aussi perdu en hauteur, 40 millimètres.

Parallèlement, on a pu augmenter l'empattement de 50 millimètres, donc la voiture tient mieux la route et ça augmente l'espace de l'habitacle, surtout pour la conduite en ville.

Elle est facile à conduire en ville. Elle est tellement maniable que c'est facile de négocier les parkings et les ruelles très étroites.

On remarque immédiatement les anneaux à l'avant et à l'arrière, et les panneaux de porte sculptés, qui donnent à cette voiture des lignes pleines de caractère. Les lignes du capot se prolongent le long du toit et jusqu'au bout de la voiture. Les passages de roue, en particulier, sont un peu plus grands : ça lui donne aussi une conduite très dynamique, avec une sorte de boucle dynamique.

Les phares LED vont jusqu'aux ailes de devant pour y réduire l'excédent. Les piliers A ont aussi été reculés pour donner à la Yaris une apparence plus sportive. Entre son allure plus large et le design T-cross, elle évoque une sprinteuse dans les starting-blocks. En apercevant cette voiture, on se dit tout de suite qu'elle est sur le départ.

À l'intérieur, on utilise des matériaux de très grande qualité. Tout ce que vous pouvez toucher, les motifs, l'éclairage, et même l'environnement sonore : tout a été amélioré. On se retrouve avec une sensation exclusive dans une simple voiture de segment B. Le tableau de bord a été abaissé pour augmenter la visibilité sur la rue et la Yaris s'articule autour de la personne au volant. Pour ça, on a adopté le concept minimaliste, « less is more ».

Donc on essaie de réduire les mouvements oculaires du conducteur ou de la conductrice. On a un système binoculaire, qui séduira notre clientèle sans l'ombre d'un doute, un système



multi-informations et un affichage d'avertissement. Dans ce segment, c'est le premier et il est unique en son genre : 10 pouces et en couleur.

Toutes les informations dont le conducteur a besoin pour la conduite sont déjà dans son champ de vue.

Parce que le meilleur moyen de conduire une voiture est de se concentrer sur la route. Donc : « Les deux mains sur le volant, les deux yeux sur la route ».

Merci beaucoup.

Est-ce que je peux vous poser des questions ?

J'aime le fait que vous vous dirigiez vers une forme de bulle et que vous avez pu vous concentrer sur les détails.

Vous savez, les lignes fines... Et tous les détails que vous voyez sur le côté et qui rendent cette voiture si unique.

Ces formes-là disparaissent presque sur beaucoup de voitures.

Mais eux, ils les ont remises là.

Absolument.

Ils les ont remises. Surtout ça.

Cette chose-là.

Les passages de roue un peu bombés, qui transforment complètement son allure.

LUC NUYTS SUR LA TNGA

Nous avons abaissé le centre de gravité d'environ 12 millimètres. Si vous avez déjà conduit l'un de nos modèles de la plateforme TNGA sur la plateforme C ou K comme la nouvelle Corolla ou CH-R, vous comprendrez vite tout ce que le concept TNGA apporte à la Yaris de quatrième génération.

On a choisi de suivre un concept : confiant et naturel. Confiant parce que nous voulons que la personne qui conduit et ses passagers se sentent en sécurité dans toutes les circonstances, et naturel parce que le véhicule réagira exactement comme le conducteur s'y attend. Nous avons déployé toute notre expertise pour que la nouvelle Yaris soit réactive, souple et agréable à conduire, surtout dans les environnements urbains.

Pour que le conducteur soit dans les meilleures conditions, il faut surtout améliorer sa posture de conduite dans le véhicule. Nous avons donc réduit la position assise et nous l'avons reculée de 60 millimètres.

Lorsqu'on combine ça avec la disposition plus ergonomique du volant et une capacité télescopique plus importante, on obtient une posture de conduite qui vous donne le sentiment de ne faire qu'un avec la voiture quand vous conduisez. Nous avons mis de nouvelles suspensions avant et arrière sur la voiture, nous avons pu abaisser son centre de gravité, et tout cela contribue à améliorer la performance du véhicule en soi.

Nous avons amélioré sa stabilité, nous avons pu réduire la distance de freinage, le centre de gravité est plus bas, et en plus, le poids réparti entre l'avant et l'arrière, ainsi que la droite et la gauche, est situé au centre de la voiture, ce qui aide à réduire les distances de freinage et le roulis.

La rigidité de la carrosserie est augmentée, ce qui entraîne une réduction du niveau sonore et vibratoire dans l'habitacle pendant la conduite.

Avec ça, je ne doute pas que toutes les personnes qui conduiront notre dernière Yaris ou un autre modèle de notre plateforme TNGA, ressentiront une nette amélioration de la performance dynamique de la voiture.

Ok.

Merci, Luc. C'était super.

Merci beaucoup. Tout le plaisir est pour moi.

Est-ce que c'est de l'acier moulé ou estampé ?
En fait, on utilise beaucoup d'acier à haute tension pour pouvoir le rendre encore plus fin.

Oui.

Mais il garde un très haut niveau de rigidité.

Oui.

Donc on se retrouve avec beaucoup de rigidité, une grande résistance à la torsion mais aussi un poids faible.

OK.

Donc nous avons utilisé beaucoup de technologie CIE au stade du génie informatique.

Oui.

Pour optimiser la forme même de la plateforme. Vous pouvez donc voir à l'arrière que nous avons effectué quelques découpages pour retirer de l'acier là où il était superflu.

KEISUKE MORISAKI SUR LA TECHNOLOGIE HYBRIDE

Toyota mène avec les technologies hybrides. Désormais, nous améliorons la technologie hybride.

Nous avons déjà vendu 15 millions de voitures dans le monde entier. La Toyota Yaris est le premier véhicule de segment B entièrement hybride au monde.

La clientèle Yaris choisit déjà 60 % de l'offre hybride.

Je pense que ce nombre va continuer d'augmenter avec cette nouvelle technologie hybride.

Nous avons créé chaque pièce : le moteur de la voiture, sa boîte-pont, son unité de contrôle de l'énergie et sa batterie.

Nous pouvons atteindre une efficacité en carburant de 40 %.

Quant aux capacités de refroidissement, nous avons changé la pompe à huile : nous pouvons utiliser le mode de conduite électrique à 130 km/h.

Cette batterie a une double charge.

Cela signifie que vous pouvez régénérer la batterie en freinant.

Donc, mettons, à hauteur de 27 % de plus que sur le modèle actuel. Quant à son rendement, il a augmenté de 50 %.

La conduite est donc très facile grâce au mode de conduite électrique et l'accélération est plus rapide que sur le modèle actuel.

C'est très adapté au marché européen.

Bien sûr, le marché européen exige un freinage et une décélération plus puissants.

Si vous voulez rester en mode électrique, vous devez appuyer progressivement sur l'accélérateur.

C'est très facile de rester en mode électrique. Le véhicule doit suivre les intentions du conducteur.

C'est notre message : la linéarité.

D'accord. C'est parfait.

Tout le monde a chaud sous ces lampes.

Oui, ça me donne le trac.

Non, non, non ! Tu t'en sors très bien.

Je devrais peut-être parler plus naturellement ?

Oui, ce groupe motopropulseur est à la fois très compact, très puissant et très efficace. Tu vois, ce moteur, c'est le premier de la TNGA à être adapté à un moteur à trois cylindres.



On peut conduire en Europe de façon confiante et naturelle.
Donc voici le premier moteur à trois cylindres de la TNGA.

Et vous avez mis un contrepoids pour qu'il n'y ait pas de vibrations?

Oui. Le contrepoids d'équilibrage réduit les vibrations. On l'a aussi utilisé comme moteur.
Le moteur a une commande qui permet de réduire les vibrations.
En mode de conduite électrique, seul ce moteur se met en marche et, si le moteur de la voiture démarre, ce premier moteur a aussi une commande pour réduire la vibration.
Le moteur tourne pour générer de l'électricité.
Grâce à un nouveau logiciel, nous avons optimisé la réactivité du moteur.
Et donc notre utilisation de ce moteur, ce qui nous permet d'avoir un bon niveau de consommation de carburant.
Merci.

TOM RYCKEN SUR LA SÉCURITÉ

Je suis ingénieur, père, mari : en voiture, je recherche une sécurité optimale pour moi-même, ma famille et les autres usagers de la route.

Salut Tom !

Salut !

Comment ça va ?
... Tu es prêt ?

Oui.
C'est un grand défi de concevoir une voiture qui soit à la fois aussi compacte et aussi sûre que possible. Pourtant, je pense que c'est exactement ce qu'on a accompli. Selon moi, la sécurité est l'une de nos grandes priorités parce que Toyota a un objectif zéro mort sur les routes au long terme.
Donc nous repoussons toujours plus nos limites pour continuer d'améliorer la sécurité sur les routes.
Depuis que le modèle de première génération a remporté le Trophée de la voiture de l'année, nous avons mis un point d'honneur à faire les choses dans les règles de l'art et à rester les meilleurs. Le modèle de la deuxième génération a confirmé cela : c'était la première Yaris à recevoir cinq étoiles de l'Euro NCAP, et même la première voiture du segment dotée d'airbags au niveau des genoux.
Le modèle de la troisième génération était le premier de ce segment à proposer un vaste éventail de systèmes de sécurité active pour la version standard et non en option.
Pour la quatrième génération aussi, nous avons essayé de nous dépasser encore un peu... ou beaucoup. D'un côté, il y a la sécurité passive avec, bien sûr, la rigidité de la carrosserie qui aide à protéger les passagers et le conducteur en cas d'accident.
Ensuite, le modèle de la quatrième génération sera le premier doté d'un airbag central. Il servira à protéger à la fois le passager et le conducteur en cas de collision latérale.
Mais bien sûr, en général, les systèmes que nous mettons en œuvre sont les systèmes de sécurité active, qui permettent en premier lieu d'éviter toute collision.
C'est-à-dire le radar qui est caché ici et la caméra, là.
Le plus grand changement, c'est, évidemment, au niveau du capteur. Avant, nous utilisons un balayeur scanner combiné avec une caméra ; désormais, nous utilisons un radar avec une caméra, ce qui nous permet d'accéder au niveau supérieur pour la performance de plusieurs systèmes de sécurité actifs.
Le système pré-collision a été considérablement étendu. Il inclut désormais la reconnaissance des piétons et des cyclistes de jour comme de nuit.
Nous avons également considérablement amélioré notre système d'assistance au maintien dans la file. Ce qui était initialement un système d'avertissement est devenu un système de direction assistée total, qui a entièrement été intégré au régulateur de vitesse adaptatif. Cela signifie que, même dans les embouteillages, vous pourrez bénéficier de l'assistance d'accélération, de

décélération et de direction.

Nous avons également intégré une assistance pour les intersections, donc, lorsque vous prenez à droite ou à gauche à une intersection et qu'un piéton traverse sans que vous l'ayez vu, le système déclenchera une alerte sonore et visuelle et la voiture freinera automatiquement pour éviter l'impact avec le piéton.

Nous avons également mis en place un système d'assistance à la direction d'évitement, qui aidera le conducteur pour les manœuvres d'évitement.

Le système ICS vous assiste lorsque vous garez votre voiture. Si le capteur ultrasonique à l'arrière détecte un objet que vous êtes sur le point de percuter, il déclenchera un freinage automatique pour vous éviter une rayure sans gravité mais disgracieuse sur votre carrosserie et qui vous aurait coûté cher.

Au vu de l'offre, je pense que c'est le paquet de sécurité active le plus complet compris dans le produit standard, comme pour la génération précédente. Nous nous sommes toujours efforcés de conserver un bon équilibre entre la nécessité de fabriquer des systèmes de sécurité active les plus performants possible et augmenter la sécurité le plus possible, sans pour autant que ce soit intrusif au point d'interférer avec le plaisir de conduire.

Vous avez testé la Yaris sur la route, où êtes-vous allé ?

Nous avons quelques circuits de test normés que nous parcourons parce que nous devons évidemment tester les conditions dans tous les pays. Nous sommes donc allés en Belgique, au Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche, en Italie, en France, en Espagne et au Royaume-Uni. Certains systèmes, comme le régulateur de vitesse adaptatif ou le système pré-collision, peuvent être entièrement paramétrés dans un environnement de laboratoire. Mais pour les systèmes comme l'assistance de reconnaissance de la signalisation routière et système de maintien dans la file de circulation (Lane Trace Assist), il faut réaliser les tests sur le terrain.

Tout à fait.

Ce sont de petites choses qui font la différence, comme le marquage au sol pour la délimitation des voies, qui diffère selon les pays.

Les réglementations ne sont pas toujours suivies ou le marquage peut être mal entretenu, Cela ne fait aucune différence pour le client de vous entendre dire :

« Oui, mais ce marquage n'est pas réglementaire. » Tout ce qui importe, c'est que le système fonctionne.

Autre exemple, la forme des routes. Toutes les routes ont une légère courbure pour que la pluie ne s'y accumule pas. Mais avec le système de maintien dans la file de circulation (Lane Trace Assist), la caméra ne prend pas en compte l'angle de la route. Donc elle ne garde pas son équilibre.

OK.

Et il faut trouver des solutions pour ces choses-là. C'est un défi de trouver les bons réglages. Vous passez autant de temps au volant que derrière votre ordinateur..

Oui.

YASUNORI SUEZAWA SUR LA TOUTE NOUVELLE YARIS

Bienvenue. Je m'appelle Yasunori Suezawa et je suis l'ingénieur en chef de la nouvelle Yaris. J'ai une vaste expérience de la route en Europe. La nouvelle Yaris est conçue spécifiquement pour l'Europe.

C'est pourquoi il nous tenait tant à cœur d'aller à la rencontre des conducteurs et des conductrices en Europe : nous voulions tirer parti de leur grande sensibilité à la qualité.

Et tester entièrement la nouvelle Yaris sur les routes européennes.

En Europe, les gens adorent la personnalité « grande et petite » de la Yaris. Nous voulions retenir cette caractéristique et même l'accentuer encore plus.

Avec ses proportions plus basses et plus larges, elle a désormais l'allure d'une sprinteuse dans les starting-blocks.

Elle est véritablement « prêt à bondir » !



DEUTSCHE

MATT HARRISON ÜBER DEN RUNDUM NEUEN YARIS

Ich kann mich sehr gut an den Moment erinnern, in dem der Yaris auf den Markt kam. Toyota war absolut nicht der Bezugspunkt und der Yaris wurde auf der Motorshow vorgestellt. Sein Design schien zwei Generationen oder so übersprungen zu haben und wurde in diesem Marktsegment schlagartig zu einer Referenz. Das war eine großartige Geschichte, die noch nicht vorüber ist.

Hallo, guten Morgen, Matt!

Hallo!

Ich dachte, Sie gibt es nur noch auf Skype. Ja, so ging es mir auch, wir haben uns schon mindestens drei Monate lang nicht mehr gesehen. Der Covid hat unser Leben verändert. Wir müssen uns anpassen. Deshalb wollen wir noch weiter über den neuen Yaris sprechen. Er ist ein für uns ausgesprochen wichtiges Auto. Wir wollen etwas Besonderes unternehmen, um dies Allen klarzumachen, auch wenn wir nicht zusammen sein können. Deshalb beschlossen wir, ein dahingehendes Video auszuarbeiten und möchten Ihnen jetzt den Hintergrund des Autos ein wenig erläutern und ebenfalls erklären, warum dieses Modell für Toyota in Europa so wichtig ist.

Fangen wir an!

Soll ich einfach sagen, was mir in den Sinn kommt?

Genau. Für mich ist der Yaris seit jeher etwas ganz Besonderes. Meine Verbundenheit mit ihm reicht in Zeiten zurück, in denen ich noch gar nicht für die Firma tätig war. Dieses Automodell wurde in Europa entworfen und wirklich auf die europäischen Verbraucher zugeschnitten. Eigentlich sollte es in einer neuen Fabrik in Nordfrankreich, also auch in Europa, gebaut werden. Deshalb war er als kompletter Neustart der Bestrebungen von Toyota und als Wendepunkt für die Marke in Europa angelegt. Es war unglaublich aufregend, in den vergangenen 20 Jahren eine Rolle beim Erreichen dieser Ziele zu spielen. Es war eine sehr erfolgreiche Reise, die bei einem Marktanteil von 1,5 % für den Starlet begann und im Jahr 2000 von dem Titel Auto des Jahres für die erste Generation gekrönt wurde; unser Marktanteil stieg auf 5 % und übertraf diese Marke mit den Modellen der zweiten Generation sogar. Und wer hätte gedacht, dass wir bei den Modellen der dritten Generation des letzten Jahres darum kämpfen mussten, bei der Lieferung Schritt zu halten, da die Nachfrage das Angebot bei Weitem überstieg? Wir sprechen dabei von einem Marktanteil, der wahrscheinlich bei 8 % oder mehr gelegen hätte, wenn wir mit den Lieferungen nachgekommen wären. Wir glauben nicht, dass dieser Trend einfach abreißen wird. Vielmehr sind wir der Meinung, dass die Reise mit dem Produkt der nächsten Generation weitergeht. Die nächste Yaris-Generation eröffnet uns wesentlich mehr Möglichkeiten. Die Kunden, die einen Yaris kaufen, sind bereits unsere treuesten Kunden, aber mit einem neuen Design, einer neuen Plattform in Bezug auf die Verbesserung der dynamischen Eigenschaften des Wagens, einem Hybrid-System der nächsten Generation und der Kombination dieser Vorteile, verfügen wir hier ganz klar über mehr Argumente zur Markteroberung als in vielen anderen Generationen. Sie machen den Wagen wohl für eine jüngere, andere Kundengruppe attraktiv, die wir früher mit dem Yaris nicht erreichten.

„Ich finde, dass das die Geschichte wunderbar wiedergibt.“

Was wurde nicht gesagt?

Vielen Dank

Er steht in Bezug auf seine raffinierte Ladekapazität der ersten Generation näher, Sie wissen schon, dieses Groß-Klein-Konzept, das von außen sehr kompakt wirkt und innen sehr, sehr, sehr viel Platz bietet.

Und dieses Modell hier besinnt sich mehr auf seine Einzigartigkeit, seine eigene Identität und seine ganz besondere Yaris-DNA.

Es wirkt wie ein Modell der Premium, der Prestige-Klasse.

Sportliches, dynamisches Schaltgefühl kombiniert mit spritzigerem Design.

Um dem Modell die von Ihnen angesprochene Souveränität zu verleihen.

Man hat wirklich den Eindruck, dass der Wagen auf der Straße klebt. Seine gesamte

Linienführung ist auf dieses Ziel ausgerichtet.

Ja.

Eine markante Linienführung.

Seine Linienführung wirkt, wie Sie sagten, kompliziert.

Ja, gewisse Elemente schaffen Komplexität. Hier jedoch haben wir es mit einer sehr einfachen Linienführung zu tun. Sie ist ausgesprochen schlüssig.

Ok.

Ja, ich freue mich schon darauf, den Wagen auf der Straße zu sehen.

Wir wissen, dass es mit der TNGA keine Enttäuschung in Bezug auf die fahrdynamischen Vorteile gibt. Darum sind wir der Meinung, dass das Fahrgefühl genauso positiv ist wie das Design und die Erwartungen erfüllen wird.

MARVIN INDEN-LOHMAR SPRICHT ÜBER DESIGN

Die Idee von Yaris war schon immer: groß von innen, aber klein von außen, und dies ist tatsächlich unser größter kleinster Yaris aller Zeiten.

Leiden Sie an einer Allergie?

Nein, hoffentlich nicht.

Ich verwende gewöhnlich nicht so oft Make-up, ich weiß es daher nicht.

Das Lustige ist, dass in jedem Marktsegment in der Automobilindustrie die Autos mit jeder Generation etwas größer werden – zwar nur etwas, doch sie werden immer größer.

Der neue Yaris bleibt tatsächlich seiner Identität treu und wird jetzt kleiner. Wir haben die Länge sehr geringfügig um 5 Millimeter verkürzt. Die Höhe wird tatsächlich um 40 Millimeter verringert. Gleichzeitig konnten wir den Radstand um bis zu 50 Millimeter erhöhen, was dem Auto eine bessere Straßenlage verleiht und zudem besonders im Stadtverkehr mehr Platz im Innenraum bietet.

Dadurch ist das Auto in der Stadt leicht zu fahren, besonders beim Einparken und in sehr engen Straßen, es bietet ein sehr einfaches Handling und gutes Fahrverhalten.

Was Ihnen sofort auffallen wird, sind die Front- und Heckringe und die plastisch gestalteten Türverkleidungen, die diesem Auto sehr starke Charakterzüge verleihen. Es verfügt über sehr ausdrucksstarke Linien von der Motorhaube über das Dach bis zum Heck, und insbesondere die Radläufe sind etwas größer, was ihm auch einen sehr dynamischen Antrieb in einer dynamischen Schleife verleiht.

Die LED-Scheinwerfer reichen in die Vorderkotflügel hinein, um den vorderen Überhang zu verkürzen. Zudem wurden die A-Säulen nach hinten gezogen, was dem Yaris ein sportlicheres Image verleiht, mit seiner breiteren Haltung und seinem T-Cross-Design im Gitter vermittelt es den Eindruck eines Sprinters in den Startlöchern. Wenn Sie das Auto sehen, haben Sie sofort das Gefühl: es ist startbereit.

Im Innenbereich verwenden wir sehr hochwertige Materialien. Alles, was Sie anfassen, die



Muster, die Beleuchtung, aber auch die Akustik, wurde verbessert. Sie erleben sofort eine Art Premium-Gefühl, auch wenn es nur ein Kleinwagen ist. Das Armaturenbrett wurde abgesenkt, um die Sicht auf die Straße zu verbessern, und beim Yaris steht in erster Linie der Fahrer im Mittelpunkt. In diesem Fall folgen wir dem Konzept „weniger ist mehr“.

Daher versuchten wir die Augenbewegungen des Fahrers zu reduzieren. Wir haben ein binokulares System, das unsere Fahrer sicherlich schätzen werden, ein Multiinformationssystem sowie eine Blickfeldanzeige, die in diesem Segment eine Neuheit und einzigartig ist: eine 10-Zoll-Anzeige in Farbe.

Jede Information, die der Fahrer auf der Fahrt benötigt, befindet sich bereits in seinem Blickfeld. Denn die beste Art des Autofahrens ist, wenn Sie sich auf die Straße konzentrieren. Nach dem Motto: „Hände ans Steuer, Augen auf die Straße“.

Vielen Dank.

Darf ich Sie zu einem Interview bitten?

Mir gefällt die Tatsache, dass Sie einfach auf ein Blasendiagramm gehen und dann nähere Informationen erhalten können.

Sie kennen die feinen Linien ... jedes Detail, das Sie von der Seite sehen, was dieses Auto so besonders macht.

Diese Formen sind bei so vielen Autos schon fast verschwunden.

Doch hier wurden sie tatsächlich wieder zum Leben erweckt.

Wirklich.

Sie haben sie wiederbelebt. Besonders dieses.

Dieses Element.

Die Radläufe wurden ausgebaut, was ihnen eine weitaus bessere Form verleiht.

LUC NUYTS SPRICHT ÜBER TNGA

Faktisch haben wir den Schwerpunkt des Wagens um etwa 12 Millimeter tiefer gelegt. Wenn Sie eines unserer Modelle auf der TNGA-Plattform auf der C-Plattform oder der K-Plattform wie den neuen Corolla oder den neuen CH-R gefahren haben, werden Sie merken, welchen großen Schritt nach vorn das TNGA-Konzept für die vierte Yaris-Generation bedeutet.

Eines der von uns verfolgten Konzepte lautet sicher und natürlich. Sicherheit dahingehend, dass wir dem Fahrer und dem Mitfahrer in allen Fahrsituationen ein Gefühl der Sicherheit geben wollen, Natürlichkeit im Sinne einer Reaktion des Wagens, die genau dem entspricht, was der Fahrer erwartet.

Unsere Zielvorgabe lautete, den neuen Yaris reaktionsschnell und wendig zu gestalten und besonders im Stadtverkehr ein angenehmes Fahrgefühl zu gewährleisten.

Die Verbesserung der Fahrerposition in dem Fahrzeug trägt wesentlich zur Verbesserung des Fahrkomforts des Fahrers bei. Deshalb verkleinerten wir den Fahrersitz und versetzten ihn um 60 Millimeter nach hinten.

Dieser Umstand ergibt in Kombination mit einem ergonomisch günstigeren Aufbau des Steuerrads und einer verbesserten Reichweite der Teleskopsäule eine Fahrposition, in der Sie sich beim Fahren wie ein Teil des Fahrzeugs fühlen. Wir statteten den Wagen mit neuen Vorder- und Hinteraufhängungen aus, wodurch sein Schwerpunkt nach unten verlegt werden konnte; dies alles trägt zu einer erhöhten Leistung des gesamten Fahrzeugs bei.

Außerdem wurden seine Stabilität verbessert und seine Bremswege verkürzt, sein Schwerpunkt liegt tiefer und die Gewichtsverteilung zwischen vorne und hinten und rechts und links wurde zum Schwerpunkt hin austariert, was einen großen Beitrag zur Verkürzung der Bremswege und zur Verringerung der Seitenneigung leistet.

Darüber hinaus wurde die Karosseriesteifigkeit deutlich erhöht, was die Lärm- und Vibrationspegel beim Fahren innerhalb des Fahrraums reduziert.

Ja, ich bin sicher, dass jeder, der unseren neuen Yaris oder ein beliebiges anderes Modell auf der TNGA-Plattform fährt, ganz sicher eine deutliche Verbesserung der dynamischen Eigenschaften

des Fahrzeugs feststellen wird.

Ok.

Vielen Dank, Luc, das war sehr gut.

Ganz herzlichen Dank. Es war eine Freude, mit Ihnen zu plaudern.

Ist das Pressstahl oder Stanzstahl?

Wir setzen massiv hochfesten Stahl ein, der die Eigenschaft besitzt, dünner verarbeitet werden zu können.

Ja.

Dabei büßt er jedoch nicht seine hohe Steifigkeit ein.

Ja.

Daraus ergibt sich dann eine mit Leichtigkeit gepaarte hohe Steifigkeit und Verwindungssteifigkeit.

Ok.

Beim Computer Engineering kamen zahlreiche CIE-Technologien zum Einsatz.

Ja.

Zur Optimierung der Form der Plattform selbst. Auf ihrer Rückseite sind mehrere, an den geeigneten Stellen vorgenommene Ausstanzungen im Stahl zu erkennen.

KEISUKE MORISAKI SPRICHT ÜBER HYBRID TECHNOLOGIE

Toyota hat schon immer Hybridtechnologien verwendet. Jetzt machen wir den Hybrid sogar noch besser.

Wir haben bereits 15 Millionen Autos weltweit auf den Markt gebracht. Der Toyota Yaris ist der erste Vollhybrid-Kleinwagen in der Welt.

Yaris-Kunden entscheiden sich bereits zu 60 % für den Hybrid.

Ich denke, mit dieser neuen Hybridtechnologie werden wir diese Zahl erhöhen. Wir haben jedes Bauteil entwickelt: den Automotor und den Transaxle-Motor, die Leistungsregelungseinheit und die Batterie.

Wir können eine Kraftstoffeffizienz von 40 % erzielen.

Für die Kühlleistung haben wir die Ölpumpe geändert, und schließlich können wir im Elektrobetrieb bis zu 130 km/h erreichen.

Diese Batterie kann auf zweierlei Weise geladen werden.

Dies bedeutet, dass die Batterie beim Bremsen regeneriert werden kann.

Sagen wir, 27 % mehr als beim gegenwärtigen Modell. Und die Leistung erhöht sich um 50 %.

Sie können also sehr leicht im Elektrobetrieb fahren, und die Beschleunigung ist schneller als beim derzeitigen Modell.

Dies eignet sich sehr gut für den europäischen Markt.

Natürlich wird für den europäischen Markt eine stärkere Bremsung und eine stärkere Verzögerung benötigt.

Wenn Sie im Elektrobetrieb bleiben wollen, müssen Sie das Gaspedal behutsam betätigen.

Sie können sehr leicht den Elektrobetrieb beibehalten. Das Fahrzeug muss der Absicht des Fahrers folgen.

Dies ist unsere Botschaft: Linearität.

Okay, das ist großartig.

Jeder fühlt die Hitze unter diesen Lichtern.

Ja, ich fühle mich jetzt sehr aufgeregt.

Nein, nein, nein! Sie leisten eine großartige Arbeit.

Vielleicht sollte ich natürlicher sprechen?



Ja, dieser Antriebsstrang bietet Kompaktheit und ist sehr leistungsstark und sehr effizient. Was den Motor betrifft, ist es das erste Mal, dass ein Dreizylindermotor für die TNGA-Plattform angepasst wurde.

Wir können in europäischen Verkehrssituationen ein selbstsicheres und natürliches Fahren feststellen.

Dies ist also der erste Dreizylindermotor der TNGA-Plattform.

Und Sie haben einen Ausgleich zur Beseitigung der Schwingungen verwendet.

Ja, dank der Ausgleichsmasse werden die Schwingungen reduziert.

Wir nutzten außerdem den Motor.

Der Motor besitzt auch eine Regelung zur Reduzierung der Schwingungen.

Im Elektrobetrieb wird nur dieser Motor in Betrieb genommen, und wenn der Automotor eingeschaltet wird, verfügt er auch über eine Regelung zur Reduzierung der Schwingungen.

Das Motordrehmoment dient zur Energierückgewinnung.

Dank der neuen Software werden wir den Motor verantwortungsvoll optimieren.

Immer wenn wir diesen Motor verwenden, können wir einen guten Kraftstoffverbrauch erzielen.

Vielen Dank.

TOM RYCKEN SPRICHT ÜBER SICHERHEIT

Als Ingenieur, als Vater und als Ehemann möchten Sie natürlich ein Auto, das Sie und Ihre Familie möglichst sicher ans Ziel bringt und auch für andere Verkehrsteilnehmer maximal mögliche Sicherheit bietet.

Hallo Tom!

Hallo

Wie geht's?

.... Alles klar? Können wir loslegen?

Ja.

Es ist eine große Aufgabe, das Design eines Wagens nicht nur so kompakt wie möglich, sondern auch so sicher wie möglich zu auszuführen. Aber meiner Meinung nach ist uns genau das gelungen. Das Thema Sicherheit stellt uns in meinen Augen eine besondere Herausforderung, weil Toyota langfristig die Verkehrsunfälle mit Todesfolge bei seinen Modellen gegen Null führen möchte.

Deshalb gehen wir ständig bis zum Äußersten, um zu ermitteln, inwieweit wir die Verkehrssicherheit noch verbessern können. Nachdem der Yaris der 1. Generation zum Auto des Jahres gewählt wurde, haben wir beim Design der Folgemodelle immer darauf geachtet, dass der Yaris in Sachen Sicherheit stets auf dem neuesten Stand und führend in seiner Klasse ist. Und genau das ist uns mit dem Yaris der 2. Generation auch gelungen, der als erster Yaris in der Sicherheitsbewertung des EURO NCAP mit 5 Sternen ausgezeichnet wurde und auch als erstes Modell der Kompaktklasse mit Knie-Airbags ausgerüstet ist.

Der Yaris der 3. Generation besitzt als erster in seiner Klasse eine ganz Palette aktiver Sicherheitssysteme in der Standardausführung und nicht nur als Zusatzoption.

Mit der 4. Generation haben wir erneut versucht, die Messlatte ein wenig oder sogar deutlich höher zu hängen. Einerseits gibt es die passive Sicherheit, hier können wir mit einer erhöhten Karosseriesteifigkeit die Fahrzeuginsassen bei einem Unfall besser schützen.

Dazu kommt noch, dass der Yaris der 4. Generation als erstes Auto einen zentralen Seitenairbag hat. Damit sind sowohl Fahrer als auch Beifahrer bei einem Seitenaufprall geschützt.

Aber natürlich geht es uns in erster Linie um aktive Sicherheitssysteme, mit denen ein Zusammenstoß verhindert werden kann.

Der Radar befindet sich hinter dieser Abdeckung und die Kamera ist hier drüben. Eines der größten Probleme ist der Sensor. Statt der Kombination aus Laserscanner und Kamera arbeiten wir jetzt mit einer Kombination aus Radargerät und Kamera, deshalb konnten wir die Leistung vieler aktiver Sicherheitssysteme steigern.

Das Antikollisionssystem wurde beträchtlich erweitert. Jetzt ist auch eine Fußgänger- und Radfahrererkennung für tagsüber und nachts enthalten.

Ein weiteres System, das wir meiner Ansicht nach deutlich verbessern konnten, ist der Spurhalteassistent. Hier haben wir ein reines Warnsystem zu einem kompletten Steuerungsassistenten weiterentwickelt, der vollständig in den Abstandsregeltempomat integriert ist. Das heißt, es gibt jetzt eine Vollbremsungsfunktion und die Möglichkeit, mit dem Verkehrsfluss mitzufahren. Sie bekommen Unterstützung beim Be- und Entschleunigen und beim Lenken sogar im Stau oder in zähfließendem Verkehr.

Wir haben zudem noch einen Kreuzungsassistenten integriert: Wenn Sie an einer Kreuzung stehen und nach rechts oder links abbiegen, während ein Fußgänger die Straße überquert, dann wird das System, falls Sie den Fußgänger nicht bemerken, eine Warnung anzeigen sowie aktiv den Bremsvorgang auslösen, damit es nicht zu einem Zusammenstoß mit dem querenden Fußgänger kommt.

Außerdem haben wir eine Ausweichunterstützung integriert, die den Fahrer beim Umfahren eines Hindernisses hilft.

Das ICS-System unterstützt den Fahrer beim Einparken. Wenn der Ultraschallsensor hinten ein Objekt identifiziert, das beim Weiterfahren vom Auto touchiert werden würde, dann bremst der Wagen automatisch, um einen kleinen, aber ärgerlichen Kratzer am Heck des Wagens zu vermeiden, der hohe Reparaturkosten verursachen kann.

Aus Sicht der Konkurrenz haben wir hier das umfassendste Paket für aktive Sicherheit, das wie beim Vorgängermodell wieder als Teil der Standardausführung angeboten wird. Wir haben immer versucht, ein Gleichgewicht zu finden, indem wir die aktiven Sicherheitssysteme möglichst sicher machen und damit den Sicherheitsstandard weitgehend erhöhen, ohne dabei zu weit in die Autonomie des Fahrers einzugreifen und das Fahrvergnügen zu verringern.

Sie haben also den Yaris auf der Straße getestet, wo waren Sie unterwegs?

Wir haben einige Standardteststrecken, die wir immer wieder nutzen, denn wir müssen natürlich die Bedingungen in jedem einzelnen Land überprüfen. Deshalb waren wir zu Testzwecken in Belgien, den Niederlanden, Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Spanien und Großbritannien unterwegs.

Für einige Vorrichtungen wie den Abstandsregeltempomat oder die Pre-Crash-Systeme können Sie die Einstellung vollständig unter Laborbedingungen vornehmen. Aber bei Fahrassistenzsystemen wie die Verkehrszeichenerkennung oder den Spurhalteassistenten müssen Sie den Test auf der Straße unter realen Bedingungen durchführen.

So ist es.

Es geht um einfache Dinge, aber die Fahrspurmarkierungen sind in jedem Land anders. Denn auch wenn es gesetzliche Vorgaben gibt, werden diese manchmal nicht eingehalten oder die Markierungen sind in einem schlechten Zustand. Und dem Kunden ist es ganz egal, wenn Sie sagen: „Ja, aber genau diese Markierung entspricht nicht den Vorschriften.“ Deshalb muss sichergestellt werden, dass das System grundsätzlich gut funktioniert.

Ein anderer, recht einfacher Aspekt ist zum Beispiel die Identifikation der Fahrbahnbegrenzung. Alle Straßen sind zur Seite hin leicht geneigt, damit sich kein Regenwasser auf der Fahrbahn ansammelt. Aber beim Spurhalteassistenten hat die Kamera Schwierigkeiten, den Winkel der Straßenoberfläche zu erfassen und wird deshalb immer wieder aus dem Gleichgewicht gebracht.

Ok.

Und Sie müssen in der Lage sein, damit zurecht zu kommen.
Es ist nun eine heikle Aufgabe, hier das Feintuning hinzubekommen.
Sie sitzen dabei am Steuer und auch hinter Ihrem Computer, oder?
Ja, genau.



YASUNORI SUEZAWA ÜBER DEN RUNDUM NEUEN YARIS

Herzlich willkommen, mein Name ist Yasunori Suezawa und ich bin der Cheffingenieur für den neuen Yaris.

Ich war schon sehr viel auf den Landstraßen in Europa unterwegs. Der neue Yaris ist extra für Europa gedacht.

Deshalb war für uns der Austausch mit Fahrern aus Europa so wichtig, denn wir wollen auf ihr ausgeprägtes Qualitätsbewusstsein eingehen. Natürlich wollten wir auch ausführlich den neuen Yaris auf europäischen Straßen testen.

Den europäischen Fahrern gefällt die Mischung aus Groß und Klein, die den Charakter des Yaris ausmacht.

Wir wollten genau diesen Aspekt beibehalten und noch stärker betonen.

Jetzt mit den niedrigeren, breiteren Proportionen wirkt der Wagen wie ein Sprinter im Startblock. Er ist wirklich „bereit zum Losfahren“!



ITALIANO

MATT HARRISON SULLA NUOVISSIMA YARIS

Ho un ricordo molto vivo di quando è arrivata la Yaris.
Toyota non era certo il punto di riferimento e la Yaris è stata presentata al Motorshow.
E' stato come saltare due generazioni o quasi e di colpo è diventata importante in questo segmento.
Proprio una bella storia e non è ancora finita.

Salve, buon giorno Matt!

Salve!
Credevo tu esistessi solo su Skype.
Anch'io, infatti, è la prima volta che ci vediamo in quasi tre mesi. Questo Covid ci ha cambiato la vita. Quindi dobbiamo adattarci.
Per questo vogliamo continuare a parlare della Nuova Yaris. Per noi è un'auto molto importante. Vogliamo fare qualche cosa di speciale che tutti possano vedere, pur non stando insieme.
Pertanto abbiamo deciso di predisporre questo tipo di video e ora vorremmo che facessi una breve introduzione sulle premesse che hanno portato a questa auto spiegando anche perché è così importante per Toyota in Europa.

Certo, cominciamo!

Dico quello che voglio?

Proprio così.
Per me la Yaris ha sempre qualche cosa di molto speciale. Il mio attaccamento a questa auto risale ancora prima del mio ingresso in azienda.
Ma qui abbiamo un'auto progettata in Europa, studiata proprio per i consumatori europei. In effetti doveva essere prodotta in un nuovo stabilimento nel nord della Francia, sempre in Europa. Si trattava quindi di un completo ridimensionamento delle ambizioni di Toyota e di un punto di svolta per il marchio in Europa.
E negli ultimi 20 anni è stato incredibilmente stimolante partecipare alla realizzazione di queste ambizioni. Un percorso di grande successo da una quota dell'1,5% con la Starlet al titolo di Auto Europea dell'Anno con la prima generazione nel 2000, mentre la nostra quota si avvicinava al 5%, superava il 5% con l'auto di seconda generazione e chi avrebbe detto che con la terza generazione, ora giunta al suo anno conclusivo, dovremo faticare per tenere il passo, con la domanda che supera nettamente l'offerta. E stiamo parlando di una quota del segmento che, se fossimo riusciti a tenere il passo con gli approvvigionamenti, avrebbe forse raggiunto l'8% o magari anche di più.
Non riesco a credere che possa finire.
Ora pensiamo al prodotto della nuova generazione, il viaggio continua. La Yaris di nuova generazione ci offre opportunità molto maggiori.
I clienti Yaris sono già i più fedeli di tutti ma con un nuovo design, con una nuova piattaforma in termini di migliore capacità dinamica dell'auto e un sistema ibrido di nuova generazione, oltre alla combinazione di tutti questi elementi, disponiamo senza dubbio del maggior potere di conquista mai realizzato in un paio di generazioni. Rafforza la nostra attrattiva magari nei confronti di una fascia di clientela diversa, più giovane, a cui non ci siamo mai rivolti finora con Yaris.

«Credo che tu abbia raccontato perfettamente tutta la storia» Manca qualcosa?

Grazie infinite
E' più vicina alla prima generazione in fatto di ingegnosa dell'insieme, questo essere grande e piccola insieme, molto compatta esternamente, ma molto spaziosa all'interno.

Ancora una volta questo è un elemento più esclusivo, con una sua identità, basata sul DNA tutto particolare della Yaris.

Che parla di qualità e di prestigio.

Un senso di dinamicità stimolante in termini sportivi, ma in questo caso è ancora più accentuato.

E questo si esprime nell'equilibrio, come dicevi.

Ti dà proprio l'impressione di stare incollata all'asfalto.

Tutte le linee hanno un loro preciso senso.

Sì.

Linee che distinguono.

Come dicevi, ci sono linee che appaiono complesse.

Sì ci sono linee che creano una certa complessità. Qui invece le linee sono molto semplici.

E tutte formano un insieme perfetto.

Ok.

Bene, sono davvero impaziente di vederla sulle strade.

Sappiamo che con TNGA non abbiamo deluso nessuno in termini di dinamicità di guida.

Credo quindi che l'esperienza di guida sarà all'altezza dello stile e delle aspettative.

MARVIN INDEN-LOHMAR PARLA DEL DESIGN

Questa idea della Yaris è da sempre grande dal di dentro ma piccola da fuori e in effetti è la nostra più grande e più piccola Yaris mai realizzata.

Hai qualche allergia?

No, almeno spero

Di solito non mi trucco spesso, quindi non lo so

La cosa curiosa è che in ogni segmento dell'industria automobilistica ad ogni generazione le auto diventano un po' più grandi, solo un poco, ma sempre più grandi.

La Nuova Yaris di fatto è fedele alla sua identità e diventa più piccola. Abbiamo ridotto la lunghezza di pochissimo, solo 5 millimetri. L'altezza è stata ridotta di 40 millimetri.

Nello stesso tempo siamo riusciti ad aumentare l'interasse di ben 50 millimetri, il che conferisce alla vettura un assetto migliore su strada e più spazio all'interno, soprattutto per la guida in città.

In questo modo è più semplice da guidare in città in particolare per parcheggiare nelle stradine, e si manovra con estrema facilità.

Quello che si nota subito sono gli anelli anteriori e posteriori e i pannelli scolpiti delle portiere che conferiscono all'auto una linea che la caratterizza fortemente. Le linee sono molto marcate partendo dal cofano, proseguendo con il tetto fino all'estremità della vettura e in particolare gli archi passaruota solo leggermente più grandi conferiscono alla sagoma un dinamismo molto accentuato.

I fari a LED si prolungano fino al parafrangente anteriore riducendo la sporgenza frontale. I montanti anteriori arretrati conferiscono alla Yaris un'immagine più sportiva con un interasse più largo e il design T-cross nella mascherina che dà l'impressione di uno starter ai blocchi di partenza. Quando la vedi hai subito la sensazione che sia pronta per partire.

Nell'abitacolo utilizziamo materiali di altissima qualità. Tutto quello che tocchi, gli schemi di visualizzazione, l'illuminazione ma anche l'acustica sono stati migliorati. Hai subito la sensazione di un'esperienza di altissima qualità in un'auto di segmento B. Il quadro strumenti è ribassato per migliorare la visuale sulla strada dato che la Yaris punta l'attenzione soprattutto su chi guida. In questo caso il nostro concetto è meno è meglio.

Stiamo infatti cercando di ridurre i movimenti oculari di chi è al volante. Disponiamo di un



sistema binoculare che gli automobilisti apprezzeranno sicuramente, oltre a un sistema di informazione multipla e a un head up display, primo e unico in questo segmento: da 10 pollici e a colori.

Qualsiasi informazione utile all'automobilista mentre guida è già nel suo campo visivo. Perché il modo migliore di guidare un'auto è concentrarsi sulla strada. Allora «mani sul volante e occhi sulla strada».

Grazie infinite.

Mi concedi un'intervista?

Mi piace il fatto che stiamo andando verso una forma a bolla e sei riuscito comunque a entrare nei dettagli.

Sai queste belle linee ... ogni dettaglio che vedi lateralmente e che rende la vettura così speciale.

Stanno quasi scomparendo per molte auto, intendo le forme.

Ma le abbiamo riproposte.

Infatti.

Sono tornate. Soprattutto questo.

Questo elemento.

Gli archi dei passaruota così bombati migliorano moltissimo la forma.

LUC NUYTS PARLA DI TNGA

In effetti abbiamo ridotto il baricentro di circa 12 millimetri. Se avete guidato uno dei nostri modelli sulla piattaforma TNGA, sulla piattaforma C o K come la nuova Corolla o la nuova CH-R, comprenderete il passo avanti che la filosofia TNGA fa compiere alla Yaris di quarta generazione.

Uno dei principi che ci ispirano è il sentirsi sicuri e la naturalezza di guida. Sentirsi sicuri nel senso che vogliamo che il conducente e il passeggero si sentano a proprio agio in qualsiasi circostanza di guida mentre la naturalezza significa che la vettura risponde proprio come l'automobilista si aspetta. Abbiamo predisposto tutto per realizzare con la nostra Nuova Yaris un'auto scattante, agile, divertente da guidare soprattutto nelle condizioni di guida in ambiente urbano.

Per migliorare il coinvolgimento dell'automobilista è molto importante migliorare la posizione di guida all'interno del veicolo. Per questo abbiamo ridotto la posizione di seduta, arretrando il sedile di 60 millimetri.

Questo accorgimento, unito alla configurazione più ergonomica del volante e a una portata telescopica maggiore, ottiene una posizione di guida che vi fa sentire tutt'uno con l'auto che state guidando. Abbiamo montato sulla vettura nuove sospensioni anteriori e posteriori, siamo riusciti ad abbassare il baricentro, contribuendo a ottenere migliori prestazioni del veicolo.

Abbiamo migliorato la stabilità, siamo riusciti a ridurre la distanza di arresto, il baricentro è più basso ma anche il bilanciamento del peso tra parte anteriore e posteriore e tra lato sinistro e destro è posizionato verso il centro dell'auto, contribuendo in larga misura a ridurre le distanze di arresto e il rollio.

Tutto questo si aggiunge a un considerevole incremento della rigidità della scocca che ha ridotto i livelli di rumorosità e le vibrazioni nell'abitacolo durante la guida.

Ebbene, sono certo che chiunque guidi la nostra nuova Yaris o qualsiasi altro nostro modello sulla piattaforma TNGA percepisce chiaramente il progresso in termini di dinamicità della vettura.

Ok.

Grazie Luc, perfetto.

Grazie infinite. Mi ha fatto piacere conversare con te.

E' acciaio da pressofusione o acciaio stampato?

Per l'acciaio utilizziamo molto acciaio ad alta resistenza, una caratteristica che ci consente di ottenere spessori più sottili.

Sì.

Pur mantenendo un elevatissimo grado di rigidità.

Sì.

Che significa grande rigidità, elevata rigidità torsionale ma anche peso contenuto.

Ok

Quindi abbiamo applicato molte tecnologie CIE nell'ingegneria elettronica.

Sì

Per ottimizzare la sagoma della piattaforma. Come si può vedere nella parte posteriore abbiamo anche previsto delle aperture per eliminare acciaio dove non è necessario.

KEISUKE MORISAKI CI PARLA DELLA TECNOLOGIA IBRIDA

Toyota utilizza sempre tecnologie ibride. E adesso miglioriamo ulteriormente l'ibrido.

Abbiamo già portato sul mercato 15 milioni di auto in tutto il mondo. La Toyota Yaris è il primo veicolo al mondo di segmento B, interamente ibrido.

I clienti Yaris scelgono già l'ibrido nel 60% dei casi.

Ritengo che con questa tecnologia ibrida aumenteremo ulteriormente questi valori. Abbiamo sviluppato ogni singolo componente: il motore dell'auto e il motore elettrico con modulo transaxle, il gruppo di controllo della potenza e la batteria.

Possiamo ottenere il 40% di efficienza del carburante.

Riguardo alla capacità di raffreddamento abbiamo cambiato la pompa dell'olio e in definitiva possiamo realizzare la modalità elettrica a 130 km/h.

Questa batteria può caricare il doppio.

Ciò significa che frenando si rigenera la batteria.

Diciamo quindi il 27% in più rispetto al modello attuale. E se consideriamo la resa, è aumentata del 50%.

Si può dunque viaggiare molto facilmente in modalità elettrica e l'accelerazione è più rapida rispetto al modello attuale.

Particolarmente adatta al mercato europeo.

Naturalmente il mercato europeo richiede maggiormente frenata in profondità e decelerazione profonda.

Se vogliamo mantenere la modalità elettrica dobbiamo premere l'acceleratore con cautela.

Si può mantenere la modalità elettrica molto facilmente. La vettura deve seguire le intenzioni dell'automobilista.

Il nostro messaggio è: linearità.

Benissimo, perfetto.

Sotto queste luci tutti sentono caldo.

Sì, a questo punto mi sento molto nervoso.

No, no, no! Stai facendo un ottimo lavoro.

Forse dovrei esprimermi con più naturalezza?



Sì, questo gruppo propulsore è compatto, molto potente e molto efficiente. Se consideri questo motore, è la prima volta che un motore a tre cilindri viene adattato per la TNGA. In ambito europeo la guida sarà sicura e rilassata. Questo quindi è il primo motore a tre cilindri della TNGA.

E avete considerato il bilanciamento per eliminare le vibrazioni.

Sì, quindi grazie alla massa di bilanciamento si riducono le vibrazioni. Abbiamo utilizzato anche il motore elettrico.

Anche il motore elettrico ha un comando per ridurre le vibrazioni.

In modalità elettrica solo questo motore elettrico si attiva e se il motore propulsore si avvia anche il motore elettrico è dotato di un comando per ridurre la vibrazione.

La coppia motore per rigenerare la potenza.

Grazie al nuovo software abbiamo ottimizzato l'autonomia del motore elettrico.

Quanto più utilizziamo questo motore elettrico tanto più il motore elettrico realizza questo interessante consumo di carburante.

Grazie.

TOM RYCKEN CI PARLA DI SICUREZZA

Come tecnico, come padre e come marito ovviamente ognuno vuole un'auto il più possibile sicura per sé, per la propria famiglia, per gli altri utenti della strada.

Salve Tom!

Come va?

.... Sei pronto?

Sì.

E' una bella sfida farla più compatta e nello stesso tempo più sicura possibile ma credo sia proprio quello che siamo riusciti a realizzare. A mio avviso la sicurezza è forse una delle sfide più impegnative perché Toyota nel complesso ha una prospettiva di lungo periodo che punta a zero infortuni sulla strada.

Infatti stiamo spingendo sempre più per comprendere fin dove possiamo andare nel migliorare la sicurezza sulla strada.

Da quando la prima generazione di Yaris è diventata Auto dell'anno abbiamo sempre progettato la Yaris perché fosse "all'avanguardia" e la migliore nella sua classe. Lo abbiamo riconfermato con la Yaris di seconda generazione, la prima Yaris a ottenere le cinque stelle del programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobile - Euro NCAP e anche la prima auto compatta del segmento con airbag sottopancia.

La terza generazione di Yaris è stata la prima del segmento a offrire un'ampia gamma di sistemi di sicurezza attiva come dotazione standard e non opzionale.

Per la quarta generazione una volta di più abbiamo cercato di alzare l'asticella, e non di poco. Da un lato c'è la sicurezza passiva e ovviamente c'è la rigidità della scocca che aiuta a proteggere passeggeri e conducente in caso di incidente.

Inoltre la Yaris di quarta generazione sarà la prima ad avere l'airbag centrale. Che protegge passeggero e conducente in caso di collisione laterale.

Ma ovviamente, in generale, i sistemi a cui puntiamo maggiormente sono quelli a sicurezza attiva, ossia quelli che dovrebbero anzitutto evitare una collisione.

Il radar che sta dietro questa copertura e poi c'è la telecamera. Naturalmente uno dei cambiamenti più rilevanti riguarda il sensore. Siamo passati dallo scanner a laser combinato con la telecamera alla combinazione radar e telecamera che ci consente di migliorare le prestazioni di molti sistemi a sicurezza attiva.

Il sistema pre-collisione è stato considerevolmente ampliato. Attualmente comprende il riconoscimento di pedoni e ciclisti sia durante il giorno sia durante la notte.

Un altro sistema che ritengo sia stato notevolmente migliorato è il Sistema di Mantenimento della Corsia. Siamo passati da un sistema di avvertimento a un sistema di servosterzo totale, completamente integrato al cruise control adattivo. Ciò significa che si può ottenere l'arresto

totale e viaggiare nel traffico ottenendo supporto di accelerazione e decelerazione e la sterzata assistita anche in condizioni di ingorgo di traffico.

Abbiamo aggiunto anche un'assistenza agli incroci, per cui quando arrivate a un incrocio e girate a sinistra o a destra e un pedone sta attraversando la strada, qualora non l'abbiate notato il sistema emette un avvertimento e fa intervenire un freno attivo per evitare la collisione con il pedone che sta attraversando la strada.

Inoltre abbiamo realizzato un supporto di sterzata evasiva, un sistema che assiste l'automobilista in caso di manovra evasiva.

Il sistema ICS di fatto fornisce supporto quando si parcheggia manualmente l'auto. Se il sensore a ultrasuoni sul retro individua un oggetto che state per colpire avvia una frenata automatica per evitare un semplice, ma molto sgradevole graffio sull'auto, che vi costerebbe molto in riparazione.

Dal punto di vista della concorrenza credo che questo sia il pacchetto di sicurezza attiva più completo che, come sempre per l'ultima generazione, viene proposto nel pacchetto standard. Abbiamo sempre cercato di mantenere un buon equilibrio tra rendere i sistemi di sicurezza attivi più sicuri possibile e aumentare il più possibile la sicurezza senza per questo diventare troppo intrusivi a scapito del piacere della guida.

Avete già provato la Yaris su strada, dove l'avete guidata?

Abbiamo un paio di corsi test standard che proponiamo perché, ovviamente, dobbiamo verificare le condizioni in tutti i paesi, quindi lo facciamo in Belgio, Paesi Bassi, Germania, Austria, Italia, Francia, Spagna e Regno Unito.

Ci sono alcuni sistemi, come il cruise control adattivo, i sistemi pre-collisione, che si possono mettere a punto perfettamente in qualsiasi laboratorio. Ma per i sistemi di assistenza su strada, come i Road Sign Assist come il Lane Trace Assyst bisogna essere sulla strada nell'ambiente giusto.

Proprio così.

E' molto semplice ma la demarcazione delle corsie è diversa in ciascun paese.

Perché anche se c'è un regolamento talvolta non viene rispettato o la manutenzione non è buona. E al cliente non importa se gli dite «sì ma non rispetta il regolamento». Vogliono semplicemente che il sistema funzioni.

Un altro aspetto molto semplice, per esempio, riguarda la sopraelevazione della strada. Infatti tutte le strade sono leggermente inclinate per essere certi che la pioggia non si fermi sulla carreggiata. Ma per il sistema Lane Trace Assist la telecamera non riconosce l'angolo della strada. E così viene costantemente sbilanciato.

Ok

E bisogna essere capaci di metterci mano. La messa a punto è piuttosto impegnativa.

E voi siete al volante e anche davanti al computer. Sì.

YASUNORI SUEZAWA SULLA NUOVISSIMA YARIS

Benvenuti, sono Yasunori Suezawa, direttore tecnico della Nuova Yaris.

Ho una grossa esperienza delle strade in Europa. La Nuova Yaris è costruita appositamente per l'Europa.

Per questo era così importante per noi incontrare automobilisti europei per captare il loro profondo apprezzamento della qualità.

E provare a fondo la nuova Yaris sulle strade d'Europa.

Agli automobilisti europei piace molto il carattere "grande e piccolo insieme" della Yaris.

Volevamo mantenerlo e magari metterlo ancora più in risalto.

In porzioni più ridotte, o più ampie ha l'atteggiamento di un atleta ai blocchi di partenza.

E allora "pronti, via"!