



Beide Karosserievarianten des Avensis wurden parallel entwickelt. Deshalb zeigt die Stufenheck-Limousine eine elegant fließende Linienführung, während den Combi mit großem Gepäckraum praktische Funktionalität auszeichnet.

TOYOTA IQ UND AVENSIS: CITYMOBIL ODER FLAGGSCHIFF

Zwei besondere Fahrzeuge bilden nun bei Toyota den Auftakt für ein Feuerwerk an Produktneuheiten, die 2009 auf den deutschen Markt kommen werden: Der IQ mit seinem innovativen 3+1 Sitzkonzept, vorbildlichem Sicherheitsstandard, erstklassiger Ausstattung und hoher Umweltverträglichkeit ist weit mehr als ein herkömmliches Citymobil. Die dritte Generation des Avensis führt als Limousine oder Combi in Sachen Fahrsicherheit, Fahrkomfort und Produktqualität über die „Mittelklasse“ hinaus. So ist der Avensis mehr denn je das Toyota-Flaggschiff in Europa.

Bevor nächstes Jahr je sechs völlig neue bzw. gründlich überarbeitete Toyota-Modelle Premiere feiern, haben im Kleinwagen-Bereich die Toyota Motor Corporation (TMC) und PSA Peugeot Citroën zusätzlich einen Produktionsrekord zu vermelden: Drei Jahre und neun Monate nach dem Start ihres Gemeinschaftsunternehmens TPCA im tschechischen Kolin ist das millionste Fahrzeug der drei Modelle Peugeot 107, Citroën C1 und Toyota Aygo vom Fließband gerollt. Dies veranschaulicht die erfolgreiche Zusammenarbeit der beiden Konzerne und die Beliebtheit der dort

gebauten Kleinwagen. Die sparsamen und umweltfreundlichen Fahrzeuge entsprechen dem gegenwärtigen Trend auf dem europäischen Automobilmarkt besonders gut – gehören doch Verbrauch und CO₂-Ausstoß zu den niedrigsten im Markt. Nun kündigte TPCA an, die Produktion im Jahr 2009 um 20.000 Fahrzeuge auf voraussichtlich 340.000 Einheiten zu erhöhen. Das Werk Kolin liegt 60 Kilometer von Prag entfernt. Die Produktionsprozesse umfassen Stanzen, Schweißen, Lackieren und Montage. Bisher haben PSA Peugeot Citroën und TMC schon insgesamt

1,3 Milliarden Euro in TPCA investiert. Das zusätzliche Investitionsvolumen für diesen Ausbau liegt nun bei rund 700.000 Euro.

Besser schlagen als der Markt

Toyota Deutschland hat zwar seine optimistische Prognose für das kommende Jahr zurückgenommen, will sich aber 2009 besser schlagen als der Markt. So sagte Toyota Deutschland-Vertriebschef Pascal Ruch dem Magazin „Auto Motor und Sport“: „Wir gehen von maximal fünf Prozent weniger Verkäufen aus, vielleicht läuft es auch besser für uns“. Toyota-Deutschland-Chef Alain Uyttenhoven hatte noch im Oktober vorhergesagt, die Neuzulassungen in Deutschland 2009 „im zweistelligen Prozentbereich“ steigern zu können. Die bessere Entwicklung für Toyota erwartet Ruch wegen der Vielzahl neuer Modelle. Das sind ab Januar der neue Avensis und der iQ, außerdem werden Yaris und Aygo überarbeitet. Mitte 2009 kommen der neue Verso, der Urban Cruiser und der neue Prius. Lexus will mit dem neuen RX und dem IS Cabrio für Aufmerksamkeit sorgen. Gute Absätze erhofft sich Ruch insbesondere vom Trendauto iQ und dem Urban Cruiser. „Vom iQ werden wir jährlich rund 80.000 Einheiten in Europa verkaufen“, kündigte Ruch an. Vom neuen Avensis sollen rund 115.000 Einheiten abgesetzt werden und etwa 14.000 Stück entfallen davon auf Deutschland. Hier entscheiden sich 80 Prozent der Avensis-Käufer für einen Combi, während es in Westeuropa insgesamt nur 53 Prozent sind. Im schrumpfenden Mittelklassege-

schäft setzt der deutsche Vertriebschef ansonsten eher auf die weiter anziehenden Absatzzahlen in Russland. „Wir bieten dort sogar Modelle an, die in Westeuropa nicht zu haben sind, beispielsweise den Camry und den großen Lexus LX-470-Offroader. Vom Land Cruiser setzen wir fast 80 Prozent des Europa-Volumens in Russland ab“.

Design mit Wurzeln in Japan

Das Design des neuen Toyota iQ verkörpert japanische Gestaltungsgrundsätze wie „scheinbares Ungleichgewicht der Proportionen, funktionale Integration aller Komponenten und geometriefreier Formen“. Bei zwei Meter Radstand sitzen die Räder im nur 2,99 Meter langen und 1,68 Meter breiten iQ in den äußersten Ecken. Kräftige Stoßfänger bilden die minimalen Überhänge. Unerwartet viel Platz ergeben neben 1,50 Meter Höhe sechs technische Innovationen: Ein neues Differenzial an der Vorderachse und die Zahnstangenlenkung über dem Triebwerk nutzen den verfügbaren Raum ebenso effektiv wie ein flacher Unterflurtank und eine besonders kompakte Klimatisierungseinheit. Schlanke Rückenlehnen schaffen zusätzliche Beinfreiheit und die asymmetrische Armaturentafel erlaubt, den Beifahrersitz extra weit nach vorn zu schieben. So hat dahinter ein weiterer Erwachsener auch für längere Strecken genügend Platz. Großzügig sind Ellenbogenbreite und Kopffreiheit bemessen. Ein Kind kann hinten links nur sitzen, wenn auch der Fahrersitz nicht in der Endstellung eingerastet ist. Aus 32 Liter Kofferraumvolumen (genug für zwei Aktentaschen) wird

jedoch bei zwei umgeklappten Rücksitzen ein Laderaum mit den Maßen 66x128x76 Zentimeter (Länge/Breite/Höhe), der bis zur Fensterunterkante schon 238 Liter fasst.

Motoren- und Ausstattungs-Duo

Ein Benzin- und ein Diesel stehen im iQ zur Wahl. Der Einliter-Dreizylinder mit 58 kW/68 PS und 91 Nm maximalem Drehmoment ist wahlweise mit einer Fünf-Gang-Schaltbox oder dem stufenlosen Multidrive-Getriebe kombiniert und für 12.700 oder 13.900 Euro erhältlich. Im Durchschnitt werden 4,3 oder 4,7 Liter Super je 100 Kilometer verbraucht und 99 oder 110 g/km CO₂ emittiert. Der 66 kW/90 PS starke 1,4-Liter-Vierzylinder mit Dieselpartikelfilter kostet im iQ 14.900 Euro, setzt seine 190 Nm über ein Sechsgang-Getriebe um, braucht durchschnittlich 4,0 Liter und stößt 104 g/km aus. Die Fahrgastzelle ist auf 5-Sterne-Bestwertung im Euro NCAP Test ausgelegt. Zu je zwei Front-, Seiten- und Kopf-Airbags kommen stets noch einer vor den Fahrer-Knieen, einer im Beifahrer-Sitzpolster und zum Schutz bei einem Heckaufprall der wagenbreite Luftsack hinter den Fond-Kopfstützen. Zur Grundausstattung iQ gehören Klimaanlage, 15-Zoll-Leichtmetallräder, elektrische Fensterheber, CD-Radio, unten abgeflachtes Lederlenkrad und LED-Innenbeleuchtung. Die Ausstattung iQ+ hat für 1.400 Euro extra Klimautomatik, schlüsselloses Smart Entry System, Regensensor, anklappbare Außenspiegel, Chromapplikationen und Nebelscheinwerfer.

Eine echte Fahrmaschine

Der aktiven Sicherheit dienen ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Antriebs-schlupfregelung und das elektronische Stabilitätsprogramm VSC+ mit aktiver Lenkunterstützung. Mit dem sensationell kleinen Wendekreis von nur 7,8 Meter glänzt der frontgetriebene iQ in engen Altstadtgassen ebenso wie bei Mini-Parklücken. Stabil ist der Geradeauslauf auf der Autobahn bis zur Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h schafft der Benzin-er während der Vorwärtsdrang des Diesel erst bei 170 km/h endet. Minimal ist die Wankneigung bei Kurvenfahrt und beeindruckend die Längsstabilität bei Vollbremsungen. Geschwindigkeitsabhängig arbeitet die elektrische Servolenkung und sichert hohe Agilität. Der außergewöhnliche Fahrspaß lässt sich nicht nur ab 24. Januar kaufen – neben dem bekannten Standard Special Leasing kann sich der Kunde auch für das neue 3-Flex Leasing entscheiden und dann nach den ersten zwölf Monaten sein Fahrzeug behalten, zurückgeben oder auf einen neuen iQ umsteigen.

Aus Europa für Europa

Die dritte Generation des Avensis wurde in ED2, Toyotas modernem Designzentrum in Südfrankreich entworfen und in Japan gezielt für den europäischen Markt entwickelt. Insgesamt 35 Konstrukteure von Toyota Motor Europe arbeiteten dort daran mit und übernahmen auch die endgültige Abstimmung. Produziert wird das neue Flaggschiff neben dem Toyota Auris im englischen Burnaston. Dabei gelten die Standards des Toyota



Über die Gepäckschienen lässt sich die Ladung im Heck des Avensis Combi mit der Sonderausstattung „Cargo Manager“ sichern.



Am Heck der Avensis Limousine reichen die geteilten Rückleuchten weit um die Ecken der keilförmigen Stufenheck-Karosserie.



Schlüssellosen Zugang zu beiden Türen und zum Kofferraum ermöglicht mit der Ausstattung iQ+ das Smart Entry System.



Rund um die Fond-Kopfstützen deckt der Heck-Airbag den ganzen Bereich vor der Rückseite ab.



Die raumsparend gestaltete Armaturenanlage des iQ hat statt eines Handschuhfachs rechts die abnehmbare Tasche „iQ Pocket“.



Die ein- oder zweifarbige Instrumententafel des Avensis maximiert die Breite des Innenraums und betont die Geräumigkeit.



Angenehme Platz- und Lichtverhältnisse herrschen im Fond des Avensis Combi unter dem großen Panoramadach.



Die Knie der Beifahrerin finden im iQ wegen der asymmetrischen Armaturentafel deutlich weiter vorn Platz, als die des Fahrers.

Produktions-Systeme und die Nachhaltigkeitsstrategie für eine möglichst geringe Umweltbelastung. Im Vergleich zum Vorgänger sind die Abmessungen mit 4,69 Meter Länge und 1,81 Meter Breite um jeweils gut fünf Zentimeter gewachsen. Die Höhe von 1,48 Meter blieb bei der Limousine unverändert und ist beim Combi um vier Zentimeter reduziert. Mit 509 Liter bietet der Viertürer fast das gewohnte Kofferraumvolumen, während die von 543 auf 1.609 Liter erweiterbare Ladekapazität des Fünftürers deutlich zugenommen hat. Das Platzangebot für fünf Insassen ist weiterhin großzügig bemessen. Nach vorn und hinten verlegte Dachsäulen verbessern das Raumgefühl und durch ein Panoramaglasdach lässt es sich nochmals steigern. Die im Fahrgastraum eingesetzten Materialien sind erstklassige Qualität.

Erweitertes Modellangebot

Klimaanlage, CD-/MP3 Audiosystem, elektrische Feststellbremse und sieben Airbags hat der Avensis bereits in der Basisausstattung. Das Risiko eines Schleudertraumas vermindern aktive Kopfstützen vorn und die Gefahr von Auffahrunfällen

reduzieren dynamische Bremsleuchten, die bei einer Vollbremsung im schnellen Rhythmus pulsieren. Die Kern-Nachfrage wird die Variante Avensis Sol mit Zweizonen-Klimaautomatik, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, elektrischer Fahrer-Lendenwirbelstütze, Nebelscheinwerfern, Licht- und Regensensoren sowie Geschwindigkeitsregelanlage und -begrenzer abdecken. Den Brückenschlag zum Premiumsegment eröffnet der Avensis Executive mit sechsfach CD-Wechsler, beheizbaren Vordersitzen, 17-Zoll-Leichtmetallrädern, Smart Entry System mit Startknopf und Privacy Glas oder Sonnenrollo im Fond von Combi bzw. Limousine. Die Top-Version TEC-Edition besticht durch hochwertige Leder Ausstattung, elektrische Einstellung von Vordersitzen und Lenksäule, adaptivem Geschwindigkeitsregelsystem ACC, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht, Pre Crash Safety System, Spurhalteassistent, akustischer Einparkhilfe hinten und 18-Zoll-Leichtmetallrädern. Die Grundpreise der Benziner beginnen mit 22.700 Euro (300 Euro niedriger als bisher) und reichen bis 30.250 Euro einschließlich Multidrive S-Getriebe. Den Zweiliter-Diesel gibt es 24.950 Euro und der

2,2-Liter-Selbstzünder ist mit Sechsstufen-Automatik ab 29.550 Euro erhältlich. Verkaufsstart ist wie beim iQ am 24. Januar 2009.

Toyota Optimal Drive

Eine Palette intelligenter Motorentechnologien und fortschrittlicher Kraftübertragungssysteme verbirgt sich hinter „Toyota Optimal Drive“. Drei 1,6- bis 2,0-Liter-Benziner mit Leistungen von 97 kW/132 PS über 108 kW/147 PS bis 112 kW/152 PS und Drehmomentwerten von 160 über 180 bis 196 Nm haben alle den „Valvematic“-Ventiltrieb. Der reduziert CO₂-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch um zehn bis 26 Prozent auf durchschnittlich 6,5 bis 7,0 Liter Super je 100 Kilometer und Emissionswerte von 153 bis 165 g/km. Die beiden D-4D-Dieselmotoren mit 93 kW/126 PS oder 110 kW/150 PS und der 2.2 D-CAT mit 130 kW/177 PS entwickeln 310 bis 400 Nm maximales Drehmoment. Mit manuellem Sechsganggetriebe werden im Durchschnitt 5,4 bis 6,1 Liter verbraucht und 142 bis 163 g/km CO₂ ausgestoßen. Die erst in einigen Monaten lieferbare Sechsstufen-Automatik zum mittleren Triebwerk erfordert einen zusätzlichen Liter und erhöht den CO₂-Ausstoß um 24 g/km. Weitere kraft-

stoffsparende Systeme sind für den Avensis angedacht, eine Hybridversion aber nicht in Aussicht. Die sechs Motoren ermöglichen 195 bis 220 km/h Höchstgeschwindigkeit und beschleunigen 10,6 bis 8,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Effektiv reduzierte Windgeräusche und minimierte Vibrationen unterstützen sehr ruhiges, entspanntes Fahren. Volle Kontrolle durch aktive Sicherheit bringt neben ABS mit EBD und Bremsassistent vor allem das neu entwickelte elektronische Stabilitätsprogramm VSC+ mit aktiver Lenkunterstützung und Antriebschlupfregelung. In kritischen Situationen steuert es ein Lenkmoment ein und wirkt so der gefährlichen Gierbewegung beim Unter- oder Übersteuern entgegen.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

PRÄMIERTES ŠKODA-DUO: OCTAVIA '09 UND NEUER SUPER