



NIEUWE YARIS 2014

NIEUWE YARIS 2014

- Een dynamischer en emotiever design evenals een belangrijke stap voorwaarts inzake waarneembare kwaliteit
- Een breder productgamma om uiteenlopende klantentypes aan te trekken
- Een grondig herwerkte 1,0-liter driecilinder en een zuinige hybrideversie

Een ingrijpend gewijzigd platform om het dynamisme en comfort te verbeteren

De nieuwe Yaris kreeg een opvallendere stijl die Toyota's hernieuwde focus op design weerspiegelt. Hij versterkt de emotionele aantrekkingskracht van de Yaris zonder te raken aan de rationele troeven van het originele model. Alessandro Massimino, Product Manager in Brussel, legt uit: "Op rationeel vlak scoorde de Yaris altijd al uitstekend: uitgekiende lay-out, duurzaam, lage gebruikskosten, ... Met het nieuwe model wilden we echter niet alleen het hoofd van de klanten aanspreken, maar ook het hart."

De voorkant van de Yaris plukt de vruchten van Toyota's designconcepten 'Keen Look' en 'Under Priority'. Die werden nog verder aangevuld met een kruisvormige structuur met gescheiden boven- en onderdeel. Achteraan oogt de Yaris robuuster dankzij de hertekende bumper met diffuser, de nieuwe ledachterlichtblokken met lichtrails en de strak gelijkende nummerplaathouder.

Ook binnenin onderging de Yaris ingrijpende wijzigingen, die het rijplezier en het interieurcomfort naar een hoger niveau tillen. De ontwikkelaars besteedden vooral aandacht aan de kwaliteit van de gebruikte materialen, die veel mooier ogen en aangenamer aanvoelen dan bij het vorige model.

De herwerkte gammastructuur maakt de Yaris nóg aantrekkelijker voor kopers dankzij een bredere waaier aan uitrustingen en kleuren, vooral voor het passagierscompartiment. Zo kan de kleur van bepaalde onderdelen van het dashboard en de deurpanelen worden afgestemd op de nieuwe uitrustingsniveaus. Het eerste uitrustingsniveau legt meer nadruk op dynamisme, terwijl het tweede comfort en levenskwaliteit in het interieur centraal stelt.

De nieuwe Yaris zal worden aangeboden met vier motoren. De grondig herwerkte 1,0-liter driecilinder benzinemotor is de eerste telg van een nieuwe familie van veertien hyperefficiënte motoren die tegen 2015 op de markt komt. Dankzij de uitzonderlijke thermische efficiëntie van 37% (het percentage energie in de brandstof dat wordt omgezet in mechanische energie), dringt hij zijn normverbruik en CO₂-uitstoot terug tot 4,1 l/100 km en 95 g/km.

De hybrideaandrijving werd eveneens onder handen genomen en ziet haar CO₂-uitstoot verder dalen tot 75 g/km. Het verbruik over de gemengde cyclus bedraagt nog slechts 3,3 l/100 km. Viercilinder benzine- en dieselmotoren (1.33 benzine en 1.4 diesel) maken het gamma compleet.

Om het weggedrag, het rijplezier, het comfort en de geluidsdemping in een ruk te optimaliseren, werd het platform grondiger gewijzigd dan gebruikelijk bij een gewone facelift.

Het koetswerk, dat werd verstevigd met 36 extra laspunten, kreeg ook een nieuwe torsieas achteraan en een nieuwe steunbalk voor het dashboard. Dankzij de nieuwe ophangingsonderdelen (veren, schokdempers en aanslagpunten), de nieuwe controlelogica voor de elektrische

Toyota Belgium
Leuvensesteenweg 369
1932 Zaventem
T +32 2 386 72 11
www.toyota.be

Media site: <http://press.toyota.be>
Facebook: www.facebook.com/toyotabelgium
YouTube: www.youtube.com/toyotabelgium
Twitter: @ToyotaBelgium

stuurbevestiging en de systematische reductie van de wind-, rol- en motorgeluiden behoort de Yaris 2014 tot de beste kleine wagens op het gebied van rijplezier.

ONTWIKKELD IN EUROPA VOOR EUROPESE KLANTEN

De lancering van de nieuwe Yaris 2014 vormt een mijlpaal in de geschiedenis van Toyota Motor Europe. Voor de allereerste keer hebben de afdelingen Productplanning en Research & Development in Brussel en het Europees designcentrum in Sophia Antipolis bij Nice nauw samengewerkt om een wagen te ontwikkelen die tot ver buiten de Europese grenzen zal worden verkocht.

Het werk dat in België en Frankrijk werd verricht aan de fundamentele aspecten van de Yaris 2014 (koetswerkdesign, interieurdesign en platform), werd namelijk volledig overgenomen voor enkele versies van de Vitz, die in Japan van de band rolt. Deze toonaangevende uitwisseling van knowhow is voor Toyota Motor Europe de eerste tastbare toepassing van de nieuwe filosofie die Akio Toyoda in 2011 voorstelde in zijn 'Global Vision'.

DE YARIS IN HET EUROPESE B-SEGMENT

Met een jaarlijkse verkoop van bijna drie miljoen exemplaren in West-Europa (bijna vier miljoen inclusief Rusland) heeft het B-segment met voorsprong de meeste klanten. Dit segment is goed voor meer dan een op vijf verkochte auto's in Europa en had in 2013 een marktaandeel van 20,4 % van de totale markt.

In datzelfde jaar nam de Yaris in zijn eentje 24 % van de totale Europese verkoop van Toyota voor zijn rekening. Die verhouding komt bij alle grote autoconstructeurs terug, waardoor de concurrentiestrijd in het B-segment alsmaar groter wordt. Zo werd de levensduur van een model al ingekort tot zes jaar, met een tussentijdse facelift na drie jaar.

De voorbije jaren heeft die toegenomen concurrentie in het B-segment ook tot opvallende productwijzigingen geleid. De kleine, eerder rationele gezinswagen van weleer is geëvolueerd tot een meer verfijnde auto. Vandaag biedt de Yaris zijn klanten meer flair, een kwalitatievere afwerking, een breder motorengamma en een niveau van technologie en rijcomfort dat vroeger enkel was voorbehouden aan luxewagens.

Binnen deze uiterst competitieve omgeving vonden in 2013 maar liefst 173.800 Toyota's Yaris een eigenaar (waarvan 70 % particulieren). Daarmee was hij de op tien na meest verkochte auto in Europa en de op vijf na meest verkochte auto in het B-segment.

Tussen 2011 (het jaar waarin de derde Yaris-generatie werd gelanceerd) en 2013, steeg het marktaandeel van de Yaris in het B-segment van 4,2 tot 6,1 %, voornamelijk dankzij de lancering van de hybrideversie en de speciale Design-editie. De voorbije twee jaar, steeg ook het aantal nieuw veroverde klanten van 43 naar 57 %.

ONZE DOELSTELLING: LIEFDE OP HET EERSTE GEZICHT

Alessandro Massimino is Senior Manager bij Toyota Motor Europe. Samen met zijn team was hij verantwoordelijk voor de planning van de Yaris 2014.

"Wij zijn als het ware de link met de markt", legt hij uit. "We luisteren naar onze klanten en dealers, houden de concurrentie in de gaten en proberen toekomstige markttrends te voorspellen. Vervolgens passen we de globale productstrategie van Toyota toe. De combinatie van deze vier elementen vertalen we in een lastenboek dat we aan onze ontwerpers en ingenieurs voorleggen. Doorheen het ontwikkelingsproces volgen we de evolutie van het project op en houden we eventuele marktwijzigingen nauwlettend in het oog. Zo kunnen we de ontwikkeling indien nodig bijsturen."

"Aan de Yaris werken, is een uitdaging. Maar het geeft ons ook erg veel voldoening. Het is een cruciaal model voor ons merk en sleept heel wat erfgoed met zich mee. De eerste generatie, die in 1999 werd gelanceerd, was wellicht de meest innovatieve auto in zijn segment op dat ogenblik. Hij onderscheidde zich door een uitmuntende lay-out en enkele bijzonder leuke accenten zoals het

centrale digitale 3D-scherm. Sindsdien heeft innovatie altijd een belangrijke plaats gehad in de identiteit van de Yaris. De tweede generatie voegde er nog diverse primeurs voor het segment aan toe, zoals de eerste knieairbag en het intelligente instapsysteem. De derde generatie innoveerde dan weer met de introductie van een hybrideaanrijving. Bij elke actie die we ondernemen, moeten we er dus voor zorgen dat we zijn reputatie van pionier bevestigen. Het moet met andere woorden de verstandige keuze blijven."

"Ook in zakelijk opzicht hangt er veel af van de Yaris. In de eerste plaats omwille van onze fabriek in Valenciennes. Die bouwt enkel en alleen de Yaris, zowel voor Europa als voor de export (bijna 12% van de productie wordt verscheept naar andere continenten). We hebben dus een grote verantwoordelijkheid naar het personeel toe om ervoor te zorgen dat we de productiecapaciteit volledig kunnen benutten. In dat opzicht zijn we bijzonder tevreden met het feit dat we voor de Yaris 2014 een derde ploeg kunnen toevoegen. Maar het zakelijke belang van de Yaris gaat veel verder dan de productie. In West-Europa is ongeveer een op vier verkochte Toyota's een Yaris. Dat maakt hem tot het allerbelangrijkste model voor onze dealers. Het succes van hun showroom en atelier hangt dan ook in grote mate samen met de populariteit van de Yaris."

Als we peilen naar zijn focus voor de Yaris 2014, heeft Massimino een duidelijk antwoord klaar: "Voor veel mensen was de huidige Yaris in de eerste plaats een rationele keuze: ze kochten hem omwille van zijn intrinsieke kwaliteit, zijn efficiënte lay-out of zijn lage verbruik en begonnen er naderhand meer en meer van te houden. Dat wilden we veranderen. Voortaan gaan we voor liefde op het eerste gezicht, zowel vanbuiten als vanbinnen. Maar ook op dynamisch vlak moest de auto vanaf de allereerste kilometers goed aanvoelen."

GEBOUWD IN FRANKRIJK DOOR EUROPESE INGENIEURS VOOR EUROPESE KLANTEN

- Design gerealiseerd door het Europese designcentrum
- Assertievere stijl
- Opwaardering van de waarneembare kwaliteit in het interieur

Voor Alessandro Massimino, Product Manager in Brussel, was het doel duidelijk: "De huidige Yaris beantwoordt aan alle essentiële eisen van kopers in het B-segment: zijn verhouding buitenafmetingen/binnenruimte, zijn functionele aspecten en zijn innovatieve uitrusting, met name zijn multimediasysteem en parkeercamera. Onze studies en de erg positieve respons op de hybrideversie hebben ons ervan overtuigd te evolueren naar een assertievere stijl en een groter dynamisme, zowel qua design als rijplezier. Door deze doelstelling voorop te stellen, konden we nauw samenwerken met het designcentrum en de onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling om de nieuwe Yaris te creëren."

EXTERIEURDESIGN

Elvio D'Aprile, die instond voor het design van de Yaris 2014, legt uit: "Het B-segment is wellicht het meest competitieve in Europa. We moesten ons dus echt onderscheiden van de massa. Daarom wilden we de stereotypes van het B-segment vermijden, de globale stijl van alle motorversies harmoniseren en ons duidelijker van de concurrentie onderscheiden."

Het erg opvallende koetswerk van de nieuwe Yaris 2014 kreeg dan ook een nog krachtigere en dynamischere interpretatie van Toyota's gedurfde 'Under Priority'-neus met de nodige 'Keen Look'-details.

Het smallere bovenste en onderste deel van het trapeziumvormige radiatorrooster, dat centraal staat in het 'Under Priority'-design, komen nu samen in het logo om een krachtige kruisvormige structuur te creëren.

Het logo wordt in de verf gezet door een chroomspijl. Die loopt over de hele breedte van het bovenste radiatorrooster en verbindt de 'Keen Look'-koplampen en de andere delen van de voorkant met elkaar. Tegelijk benadrukt het de breedte van de wagen.

De koplampen zelf gebruiken nieuwe projectietechnologie voor de dim- en grootlichten en beschikken in sommige uitrustingsniveaus over leddagrijlichten.

Het grote trapeziumvormige onderste radiatorrooster wordt geaccentueerd door een 'zwevende spoiler'. Die versterkt de dominantie van het 'Under Priority'-design en vestigt de aandacht op de onderkant van de nieuwe Yaris om zo het dynamische potentieel van zijn lage onderstel en zwaartepunt te beklemtonen.

In profiel plukt de nieuwe Yaris de vruchten van een nieuwe gordellijn op de deuren, optionele en naargelang het uitrustingsniveau elektrisch inklapbare buitenspiegels en de keuze uit nieuwe 15" en 16" lichtmetalen velgen.

Achteraan geeft een nieuw bumperdesign een bredere, lagere look, terwijl de geïntegreerde diffuser de uitstraling op de weg versterkt met een sportiever, zelfbewuster imago.

De nummerplaatouder wordt geflankeerd door opgewaardeerde achterlichtblokken die (naargelang het uitrustingsniveau) een nieuwe, unieke ledlichtsignatuur meekrijgen die de persoonlijkheid van de wagen extra kracht bijzet door middel van lichtrailtechnologie.

In tegenstelling tot de vorige Yaris-generatie delen alle vermogensversies van het nieuwe model dezelfde algemene stijl, met meer subtiele accenten die de verschillende versies, waaronder ook de Yaris Hybrid, identificeren.

Elvio D'Aprile voegt nog toe: "Het feit dat dit project van A tot Z werd beheerd vanuit Europa kwam het definitieve design alleen maar ten goede. We konden dagelijks overleggen met de ingenieurs en de afdeling Productplanning. Designelementen die normaal zouden worden geweigerd omdat ze incompatibel waren met bepaalde opvattingen over technische specificaties, werden plots wel bespreekbaar. Zo konden we onze visie echt realiseren, van de eerste voorstellen tot het eindproduct."

INTERIEURDESIGN

Pierre Romeo, verantwoordelijk voor het interieurdesign van de Yaris 2014, licht toe: "Het nieuwe interieurdesign is het resultaat van drie belangrijke doelstellingen die steunen op klantenfeedback. In de eerste plaats een groter gevoel van ruimte en dynamisme in het interieur. Ten tweede een betere waarneembare kwaliteit en ten derde een globale visuele vereenvoudiging met meer kleurvariatie en meer geraffineerde uitrustingsniveaus."

Om het dashboard een horizontaler uitzicht te geven, werd het bovenste deel van het instrumentenbord dunner gemaakt en werd de bovenkant hertekend voor een fijnere look. Bovendien werden de deurpanelen bijgewerkt om een vloeiende, dynamische uitstraling te creëren met een groter, zacht aanvoelend oppervlak en meer functionaliteit.

De middenconsole werd 23 mm hoger geplaatst zodat de versnellingspook met 30 mm kon worden ingekort om het schakelgemak te vergroten. Zo kwam er bovendien ruimte vrij voor een extra opbergvak. Het aanraakscherm in de middenconsole, dat voortaan is uitgerust met het nieuwste multimediasysteem Toyota Touch 2, groeide van 6,1" tot 7". Daardoor wordt een van de unieke voorzieningen van de Yaris in de verf gezet. De Technical-afwerking van het instrumentenbord werd vervangen door de Animal-afwerking, die aangenamer aanvoelt en minder glanst. Ook werd de sierstrip breder.

Het typische, gebeitelde centrale dashboardpaneel van de Yaris komt zowel het uitzicht als de gevoelskwaliteit ten goede. Het maakt bovendien gebruik van een dikkere padding en pvc als oppervlaktmateriaal. De afwerking verschilt naargelang het uitrustingsniveau (Animal, Technical of Geometrical) en draagt zo bij tot de verschillende persoonlijkheden die nu deel uitmaken van het gamma.

Het aandeel zacht aanvoelende afwerkingen in het interieur is nog toegenomen. Overal werd de normale chroomafwerking vervangen door gesatineerd chroom, dat moderner en meer verfijnd oogt.

De nieuwe Yaris 2014 krijgt verder volledig nieuwe zetelbekledingen, met een nieuw stoffen patroon en een nieuwe kleur voor elk niveau. De differentiatie tussen de niveaus wordt nog versterkt door een toenemend aantal interieurkleuren: de uitvoeringen Red en Black vullen de bestaande interieurs in Grey/Dark Grey aan.

EEN ECHT EUROPEES PROJECT

Serkan Karaman is Senior Project Manager in Toyota's R&D-centrum nabij Brussel. Als verantwoordelijke voor de ontwikkeling van de Yaris 2014 praat hij over de gewijzigde werkwijze die dit model heeft meegebracht voor Toyota Europe.

"In het verleden gebeurde het projectbeheer voor dit soort grote wijzigingen altijd in Japan. Europa gaf natuurlijk input en we kregen specifieke taken die hier moesten worden uitgevoerd, maar de planning werd bepaald door Toyota Japan. Voor de Yaris 2014 ging het er echter anders aan toe." "Voor de allereerste keer kon Europa de leiding nemen in de ontwikkeling van een wereldwijd model. We werkten een blauwdruk uit op basis van klantenfeedback en vergelijkingen met de sterkste concurrenten opdat de Yaris zo competitief mogelijk zou zijn in het B-segment. Daarna werd het resultaat aangepast aan andere markten zoals de Verenigde Staten en Japan. Maar het feit dat we zijn vertrokken van de meest veeleisende regio voor dit type van model gaf ons een uitstekende startpositie."

Conform Toyota's 'Global Vision', die Europa verantwoordelijk maakte voor de wereldwijde planning van de A-, B- en C-segmenten, kregen Serkan en zijn collega's heel wat vrijheid om de dingen te doen die ze wilden doen.

"We stonden echt aan het roer", vertelt Karaman. "Kanamori-san, Toyota's Chief Engineer voor het A- en B-segment, speelde een cruciale rol in dit proces. Hij vertrouwde ons bepaalde prioriteiten toe en moest onze keuzes meer dan eens verdedigen bij het hoogste management, vooral omdat we echt grenzen verlegd hebben om deze wijzigingen veel ingrijpender te maken dan een klassieke facelift. Vooral de wijzigingen aan het interieurdesign en de upgrade van het platform gaan veel verder dan wat doorgaans van een tussentijdse facelift wordt verwacht. In sommige opzichten luidt hij zelfs bijna een nieuwe generatie in."

Karaman legt ook uit wat de grootste wijzigingen zijn in deze nieuwe manier van werken. "Er zijn drie grote verschillen in vergelijking met wat we vroeger deden. Aangezien de planning, het design en de ontwikkeling vanuit Europa werden beheerd, wisten alle partijen perfect welke wijzigingen nodig waren om aan de eisen van de Europese bestuurders te voldoen en om de Europese concurrentie het hoofd te bieden. Ten tweede konden we dankzij onze geografische nabijheid erg snel werken. Vergadering na vergadering konden we met alle aanwezige partijen belangrijke beslissingen nemen om het project snel te laten evolueren. En tot slot konden we dankzij het vorige punt af een toe een risico nemen. Aangezien we wisten dat we sneller konden evolueren, hadden we de luxe om enkele meer avontuurlijke oplossingen uit te proberen. Als ze niet werkten, hadden we nog tijd genoeg om een alternatieve oplossing te implementeren."

De grootste nieuwigheid was wellicht het feit dat het koetswerkdesign in Europa gebeurde. Dit is de afdeling die design en ontwikkeling met elkaar verbindt. De visie van de stilisten wordt omgezet in iets dat ook effectief produceerbaar is. Dat vergt vaak toegevingen. Maar aangezien de koetswerkdesigners voor dit project ook in ons kantoor in Brussel waren gevestigd, konden we gemakkelijk overleggen. Zij kennen de markt even goed als wij en hebben een goed inzicht in wat belangrijk is voor de Europese klant. Zonder deze factoren hadden verscheidene elementen van het interieur- en exterieurdesign de productie waarschijnlijk niet gehaald."

Is de Yaris 2014 dan het summum van onafhankelijke ontwikkeling bij Toyota Europe? Niet volgens Karaman. "We hebben dit project ongeveer drie jaar geleden opgestart, vlak na de lancering van de huidige Yaris-generatie. Intussen is onze expertise – mede dankzij dit project – nog verder gegroeid. Mijn collega's werken aan verschillende modellen en doen dat vaak met een nog grotere onafhankelijkheid. Ik kan nog niets concreets vertellen over toekomstige producten, maar de komende jaren zal de invloed van Toyota's Europese ontwikkelingsteam verder toenemen."

EEN BREDER PRODUCTGAMMA VOOR MEER AANTREKKINGSKRACHT

- Differentiatie strategie om een breder publiek uit het B-segment aan te trekken
- Elk uitrustingsniveau heeft zijn eigen, unieke karakter
- Niveauspecifieke kleurschema's

Om in te spelen op de alsmaar bredere klantenbasis uit het B-segment oefent de nieuwe Yaris 2014 meer aantrekkingskracht uit door middel van sterker gedifferentieerde uitrustingsniveaus, elk met hun eigen karakter.

Die differentiatie zal nog worden versterkt met niveauspecifieke kleurschema's voor het interieur en diverse behandelingen voor tal van koetswerk- en interieurelementen, waaronder het onderste deel van het radiatorrooster, de lichtmetalen velgen, de zetels, de middenconsole, het instrumentenbord en de sierinleg op het stuur.

Zo zullen de uitrustingsniveaus herkenbaar zijn aan de verschillende behandelingen van het onderste deel van het radiatorrooster (ongelakt, metallic zwart of pianozwart) en de radiatorroosterrand (chrom, gesatineerd chrom of pianozwart). De Yaris Hybrid krijgt een pianozwart radiatorrooster met een rand in gesatineerd chrom die zijn hoogtechnologische karakter weerspiegelt.

Alle uitrustingsniveaus krijgen een rijkelijke uitrusting mee. Zo zijn een lederen stuur, airconditioning en het mediasysteem Toyota Touch 2 standaard vanaf het uitrustingsniveau Comfort.

Als optie (of naargelang het uitrustingsniveau) zijn onder meer projectieoplampen met leddagrijlichten (DRL) verkrijgbaar, alsook diverse 15" en 16" lichtmetalen velgen, parkeersensoren achteraan, automatisch inklappende buitenspiegels, een snelheidsregelaar, een airconditioning met twee zones, elektrische ruiten achteraan, een regen- en lichtsensoren, draadloze vergrendeling en starttoets, zetels in Alcantara® en verduisterde ruiten achteraan.

NIEUWE GAMMASTRATEGIE OM DE AANTREKKINGSKRACHT EN DE KLANTENTEVREDENHEID TE VERBETEREN

Terwijl de Yaris Hybrid van de vorige generatie duidelijk verschilde van de klassiek aangedreven versies, biedt het Yaris 2014-gamma meer stijleenheden. Toch is er van uniformiteit geen sprake. De hiërarchische structuur van het gamma geeft de hybrideversie nog steeds een plaats aan de top, met subtiele stijlverschillen die hem van de andere versies onderscheiden.

De hybrideversie bovenaan het gamma is onmiddellijk herkenbaar aan zijn lichtsignatuur. De dagrijlichten met ledtechnologie creëren een heldere lijn die over de hele breedte van de koplamp over de bovenrand loopt. Achteraan werd diezelfde ledtechnologie gebruikt om het lichttrailpatroon te creëren dat het model onderscheidt. Dezelfde ledtechnologie wordt verkrijgbaar op het volledige gamma.

De hybrideversie, die naar wens kan worden uitgerust met speciaal ontworpen 16" lichtmetalen velgen, onderscheidt zich door zijn pianozwarte radiatorrooster, zijn inzetstukken in gesatineerd chrom en - natuurlijk - het centrale logo op de blauwe achtergrond, zowel vooraan als achteraan. Deze verschillen komen ook terug op de basis- en middenversies van de Yaris die zijn uitgerust met de hybrideaandrijving.

Een subtiele mix van zwart en diverse grijstinten met een speciaal, zacht aanvoelend materiaal dat uniek is voor het hybridemodel, een blauwe achtergrond voor de instrumenten en een gedeeltelijke bekleding in Alcantara® zorgen voor het hoogtechnologische doch harmonieuze gevoel in het interieur.

DESIGN EN LOUNGE: TWEE TOTAAL VERSCHILLENDE KARAKTERS

De Europese gammastructuur werd niet alleen verticaal uitgebreid, maar ook horizontaal met nieuwe uitrustingsniveaus. Design is verkrijgbaar met klassieke benzinemotoren en Lounge met klassieke benzine- of dieselmotoren.

De uitgesproken dynamische Design-versie onderscheidt zich door zijn speciale 16" lichtmetalen velgen en het unieke patroon van zijn radiatorrooster (vierkantjes in plaats van spijlen), omkaderd door een pianozwarte rand. Binnenin creëert de Red Pack-afwerking een sportieve, harmonieuze sfeer met een zacht aanvoelende bekleding voor het dashboard en de deurpanelen.

De Lounge-versie, die meer nadruk legt op comfort en levenskwaliteit in het interieur, krijgt nieuw ontworpen 16" lichtmetalen velgen. Hij is te herkennen aan zijn chroomrand rond het zwarte radiatorrooster en boven de nummerplaatouder. Binnenin creëren de donkere afwerking en gedeeltelijk lederen zetelbekleding een gevoel van klassieke luxe.

HET JUISTE AANBOD VOOR ELKE KLANT

Jose Manuel Mendez is Senior Manager van het Marketing Management-team van Toyota Europe. Zijn taak bestaat erin om de Yaris 2014 op de markt te brengen en samen met zijn collega's van de nationale Toyota-netwerken in Europa alle activiteiten te coördineren. Hij legt uit welke opportuniteiten de auto met zich meebrengt.

"De uitgebreide gammastrategie opent nieuwe mogelijkheden voor de Yaris", aldus Mendez. "Tot nog toe vertrouwden we voornamelijk op onze hybrideaandrijving om nieuwe klanten van andere merken aan te trekken. De hybrideversie zal in dat opzicht ook in de toekomst een sterk wapen blijven voor ons. Maar met het nieuwe design en enkele bijkomende uitrustingsniveaus met een uitgesproken karakter zijn we er zeker van dat de Yaris 2014 de aandacht zal trekken van heel wat klanten die in het verleden geen rekening hielden met ons."

De uitrustingsniveaus waar Mendez het over heeft, zijn de versies Design en Lounge. De eerste versie richt zich tot jongere, vaak mannelijke klanten op zoek naar een extraverte uitvoering die dynamisme centraal stelt. De tweede mikt op een ouder publiek, dat vooral belang hecht aan comfort en uitrusting.

"Het mooie is dat beide uitrustingsniveaus ten volle worden ondersteund door de evolutie van de Yaris 2014", vertelt Mendez. "Dankzij de platformwijzigingen en de verbeteringen op het gebied van lawaai, trillingen en hardheid toont de auto zich niet alleen leuker om mee te rijden, maar ook comfortabeler. Klanten die vallen voor de look en uitrusting van deze niveaus, zullen niet teleurgesteld zijn wanneer ze er een proefrit mee doen."

Met benzine-, diesel- en hybridemotoren in het gamma zal het verkoopproces er in grote mate in bestaan om ervoor te zorgen dat elke klant de juiste keuze maakt.

"In het alsmat dikkere stadsverkeer leidt het geen twijfel dat de Yaris Hybrid de meest ontspannen rijervaring biedt", legt Mendez uit. "De combinatie van de geautomatiseerde transmissie en de mogelijkheid om volledig elektrisch te rijden bij stadssnelheden, maakt fileverkeer een stuk aangenamer. En ook de huidige brandstofprijzen, de belastingen op basis van de CO2-uitstoot en de hoge restwaarden maken de hybride tot de ideale keuze op het vlak van eigendomskosten." "Maar voor klanten die weinig kilometers afleggen of de aanschafprijs willen beperken, zijn de benzineversies nog steeds een economischere keuze. Naargelang het vermogen dat ze wensen, kunnen we hen een 1.0 of 1.3 aanbieden."

Voor wie veel kilometers aflegt en voornamelijk op autosnelwegen rijdt, is de 1.4 D-4D een doordachte aankoop, zowel op het vlak van kosten als van prestaties. We hebben dus voor elke klant een optimaal aanbod. Alleen moeten we ervoor zorgen dat ze de voordelen van elke motor begrijpen wanneer ze bij ons een auto komen kopen. Zo kunnen we hen sturen naar de motor die hen de grootste tevredenheid zal bezorgen."

MOTOREN

- Breedste keuze in het B-segment: twee benzinemotoren, een diesel en een hybrideversie
- Grondig vernieuwde 1,0-liter driecilindermotor met uitmuntende thermische efficiëntie
- Hybrideaandrijving dringt brandstofverbruik nog verder terug

EFFICIËNTIE EN PRESTATIES

Het Yaris 2014-gamma telt vier krachtbronnen, twee benzinemotoren, een diesel en een hybrideversie. Die laatste neemt reeds een derde van de Yaris-verkoop voor zijn rekening en werd aangepast om te voldoen aan de Euro6-normen. Hij onderging daartoe enkele wijzigingen die zijn CO₂-uitstoot nog verder hebben verlaagd, van 79 naar 75 g/km. Deze uitzonderlijk zuinige (3,3 l/100 km) en schone motor (nagenoeg geen stikstofoxiden en roet) kent zijn gelijke niet in het B-segment. De hybride Yaris onderscheidt zich door zijn werkingsstijl, comfort en rijgemak. Vooral in en rond de stad, waar het hybridesysteem de auto zuiver elektrisch of met beperkt (en dus stil) gebruik van de verbrandingsmotor laat rijden. De automatische transmissie garandeert een vloeiend rijgedrag, zonder schokken en biedt zowel de bestuurder als zijn passagiers een comfortabele en geruststellende rijervaring.

Samengevat: de Yaris Hybrid wordt aangedreven door een viercilindermotor met Atkinson-cyclus van 1.497 cm³, die 50 mm korter en 17 kg lichter is dan de 1,8-liter motor van de Prius. Hij doet een beroep op een gekoelde uitlaatgasrecirculatie (EGR), een elektrische waterpomp, een wrijvingsarme distributieketting, een inlaatspruitstuk gemaakt van composietmateriaal en een compact uitlaatspruitstuk.

In de Atkinson-cyclus verlopen compressie en expansie asymmetrisch. De inlaatkleppen sluiten later dan bij de klassieke Otto-cyclus, waardoor de compressie wordt uitgesteld. Dat zorgt voor een hogere expansieratio die de compressie beperkt, de pompverliezen reduceert en de verbrandingsenergie doeltreffender omzet in motorvermogen. Daardoor ligt de uitlaattemperatuur lager dan die van klassieke motoren. De gekoelde uitlaatgasrecirculatie voert de afgekoelde uitlaatgassen terug naar de verbrandingskamer en beperkt tevens de pompverliezen. Zo helpt ze de bedrijfstemperatuur van de motor te verlagen.

EEN INGRIJPEND VERBETERDE DRIECILINDERMOTOR

De 1,0-liter driecilinder benzinemotor onderging van zijn kant ingrijpende aanpassingen om zijn prestaties te verbeteren, zijn emissies terug te dringen en zijn lawaai en trillingen te reduceren. Conform de Euro6-norm garandeert hij een hoge thermische efficiëntie (het deel van de energie in brandstof dat wordt omgezet in mechanische energie). Met een efficiëntie van 37 % scoort hij heel wat beter dan de meeste op grote schaal geproduceerde benzinemotoren, die gemiddeld 30 tot 35 % halen. De CO₂-uitstoot van de 1.0-motoren werd dan ook teruggebracht van 110 tot 99 g/km.

Hiervoor hebben de ingenieurs in de eerste plaats getracht om de verhouding gewicht/vermogen van de motor te verbeteren. Zo heeft de combinatie van cilinderkop en uitlaatspruitstuk het gewicht en de afmetingen beperkt. Om het verbruik nog verder te drukken zonder aan de prestaties te raken, werd de compressieverhouding verhoogd van 10,5 tot 11,5. Een verdere ontwikkeling van Toyota's variabele kleppentiming stelt de motor in staat om over te schakelen tussen de Atkinson- en Otto-cyclus.

De motor hanteert de Atkinson-cyclus bij lage belasting om de brandstofefficiëntie in de stad en bij lage snelheden te verhogen, maar kan bij zware belasting en hoge snelheden overschakelen op de Otto-cyclus.

De inlaatpoorten en zuigers werden hertekend om het tuimeffect (verticale werveling in de verbrandingskamer) te verhogen en de verbrandingssnelheid te stimuleren. De spoeling en koeling van de verbrandingskamer werd opgedreven om pingelen tegen te gaan en er wordt een groot volume aan gekoelde, gerecirculeerde uitlaatgassen gebruikt om pompverliezen te verminderen.

Tot slot werd de wrijving gereduceerd door het gebruik van diamond-like carbon (DLC) voor de klepstoters, wijzigingen aan de oppervlaktebehandeling van de zuigers en het mechanisme van de distributieketting en dankzij een betere koeling. Dat laatste is voornamelijk te danken aan de vorm van het oliecarter, die ervoor zorgt dat de motor sneller zijn bedrijfstemperatuur haalt.

In combinatie met een handgeschakelde vijfversnellingsbak is de driecilindermotor niet alleen erg goedkoop in gebruik, maar geeft de Yaris 1.0 de bestuurder ook een uitstekend koppelgevoel, dat perfect tot zijn recht komt in de stad.

1.33 BENZINE EN 1.4 D-4D LEVEREN SOEPELERE PRESTATIES

De 1.33 benzine en 1.4 diesel plukken de vruchten van kleinere wijzigingen om het lawaai en de trillingen tegen te gaan. Zo werd er een betere isolatie voorzien voor het uitlaatsysteem en werd een hertekende torsiestang gemonteerd voor de dieselversie.

Beide motoren worden gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak die een ideaal compromis tussen prestaties en brandstofverbruik verzekert. Ze helpen de Yaris aan een topsnelheid van 175 km/u, terwijl het normverbruik zich beperkt tot 4,8 l/100 km voor de 1.33 benzine en 3,8 l/100 km voor de 1.4 D-4D.

De 1.33 benzine is tevens leverbaar met een continu variabele Multidrive S-transmissie. De Multidrive-transmissie is compacter en lichter dan een klassieke automaat. Ze combineert bovendien een vlotte, comfortabele en vloeiende rijstijl met een optimale controle van het motorkoppel, die het verbruik in de stad gevoelig terugdringt. De Multidrive S biedt tevens een manuele modus met zeven vaste verhoudingen, die met de versnellingspook of de peddels aan het stuur kunnen worden ingeschakeld.

RIJPLEZIER

- Verbeterd rijgedrag en comfort
- Nieuwe torsieas
- Gewijzigde schokdempers en stuurinrichting

De nieuwe Yaris 2014 kan bogen op een sterk verbeterd rijcomfort en rijgedrag, gebaseerd op feedback van klanten, en een aanzienlijke daling van het lawaai, de trillingen en de hardheid. Serkan Karaman, Senior Project Manager bij TME R&D, licht toe: "Voor het eerst in de geschiedenis van de afdeling Research & Development in Europa hebben we het initiatief genomen en hebben we doorgedreven wijzigingen aangebracht aan het platform om de dynamiek van het voertuig te verbeteren. Deze wijzigingen gaan veel verder dan wat men normaal van een facelift verwacht.

COMFORT EN WEGGEDRAG GEOPTIMALISEERD

De nieuwe Yaris kreeg een stijvere boven- en onderstructuur, die zich vertaalt in een directere en lineairdere respons op de stuurinput. Dat verhoogt het comfort en behoudt een evenwichtige koetswerkcontrole.

De frontale stijfheid werd verhoogd door het gebruik van een nieuwe voorruitlijm en een dikkere structuur voor het dashboardschutbord. Zowel de balk van het instrumentenbord als de verbindingen daarvan met het dashboard en de middentunnel werden stijver om de stuurrespons te verbeteren.

De stijfheid van het centrale en achterste deel van het koetswerk werd verhoogd door het gebruik van 36 bijkomende laspunten, een hertekende tunnelbeugel die de bodem versterkt, hertekende wielkasten en een versterkte achterbumperbevestiging die vervormingen bij rolbewegingen tegengaat.

De achterwielophanging werd hertekend om plaats te bieden aan een nieuwe, stijvere torsieas in combinatie met zachtere schroefveren en een nieuw, langer aanslagpunt in polyurethaan. Dat verhoogt het rijcomfort en houdt tegelijk de koetswerkbewegingen onder controle. Het verbetert ook de gripbalans (voor/achter) om onderstuur te beperken.

De voorwielophanging gebruikt eveneens zachtere schroefveren voor meer rijcomfort. Tegelijk verhoogt de invoer van terugslagveren binnen de schokdempers de stijfheid tegen rolbewegingen, wat het rijgedrag verbetert en de rolneiging in bochten vermindert.

Bovendien verminderen nieuwe schokdemperkleppen vooraan en achteraan de transmissie van trillingen van het wegdek. Dat verbetert het rijgedrag van de nieuwe Yaris zonder daarbij te raken aan de levendigheid.

Tot slot haalt de nieuwe sturingslogica van de elektrische stuurbekrachtiging voordeel uit de verbeteringen op het vlak van koetswerkstijfheid en ophanging om klanten een verbeterd

stuurgevoel en meer responsiviteit en accuraatheid te bieden. Kortom, om hun rijervaring te verbeteren.

MINDER LAWAAI, TRILLINGEN EN SCHOKKEN

De hogere koetswerkstijfheid en herwerkte afstelling van de ophanging dringen ongewenste trillingen terug. Ook het geluidspeil in het interieur van de Yaris 2014 nam gevoelig af.

Op basis van klantenfeedback identificeerden de Toyota-ingenieurs drie prioritaire assen om het geluidsniveau terug te dringen. In de eerste plaats de daling van hogefrequentiegeluiden van de motor en het wegdek. Ten tweede de daling van lagefrequentiegeluiden van de motor. En ten derde de daling van het windgeruis bij hoge snelheden.

Om te voorkomen dat hogefrequentiegeluiden via het schutbord van het dashboard en de vloer het interieur binnendringen, werd de dashboarddemper volledig hertekend. Verder werd het absorptiemateriaal in het instrumentenbord en de middenconsole opgewaardeerd en werd een nieuw tapijt met geoptimaliseerde dempingseigenschappen gebruikt.

Het oppervlak van de dashboarddemper werd gemaximaliseerd door de grootte van alle doorvoeropeningen te reduceren, de dikte te verhogen en de samenstelling van de materialen te optimaliseren om zo de geluidsisolatie te verbeteren. Een vergelijkbaar principe werd toegepast op de holtes in het instrumentenbord en de consolebox, die voortaan dubbel zoveel geluidsabsorberende materialen bevatten.

Deze ingrepen verbeteren de geluidsdemping in het interieur zowel bij acceleraties als bij constante snelheden.

Lagefrequentiegeluiden van de motor werden teruggedrongen door middel van een nieuw ontwikkelde torsiestang (voor 1.4-dieselmotoren) en hertekende en verplaatste hangers voor het uitlaatsysteem.

Storend windgeruis bij hoge snelheden werd gereduceerd dankzij een nieuwe spoilervormige schutbordopening die turbulentie onderaan de voorruit reduceert. Maar ook dankzij een nieuwe weerstrip die de afdichting verbetert - met name ter hoogte van de buitenspiegels - en een dubbele hoeveelheid absorptiemateriaal in de deurholtes.

Samen dringen deze ingrepen het geluidspeil in het interieur gevoelig terug en verbeteren ze het comfort van de inzittenden in alle rijomstandigheden.

MULTIMEDIA

- Uniek en betaalbaar multimediasysteem met een aanraakscherm met opgewaardeerde resolutie en uitgebreide functies
- Toyota Touch® 2 Go combineert een navigatiesysteem met kaarten met online diensten en apps
- Twee nieuwe apps voor de nieuwe Yaris: AUPEO! en COYOTE
- Eerste massamerk dat Google Street View en Panoramio aanbiedt

TOYOTA TOUCH®2

Toyota Touch® 2, dat op de Yaris 2014 standaard wordt gemonteerd vanaf het uitrustingsniveau Comfort, is een verbeterde versie van Toyota's betaalbare multimediasysteem met aanraakscherm.

Via een 7"-aanraakkleurenscherm bedient men de AM/FM-radio, de Bluetooth-aansluiting om mobiel te bellen en muziek te streamen en een USB-poort om compatibele draagbare muziekspelers aan te sluiten en albumcovers vanaf een iPod weer te geven.

Een parkeercamera is als optie verkrijgbaar om bestuurders te helpen bij het parkeren in krappe plaatsjes.

Het verbeterde Toyota Touch® 2-systeem kreeg hertekende schermen met een dieper 3D-effect. De resolutie werd verhoogd met factor vier, van 400 x 240 tot 800 x 480, waardoor het veel helderder en scherper oogt.

Het schermmenu werd uitgebreid met meer gegevens, zoals de instellingen van de airconditioning. De bediening van het hybridesysteem werd herwerkt in een volledig nieuwe lay-out. Daarnaast ondersteunt het scherm voortaan veeg- en tikbewegingen voor een eenvoudige, intuïtieve controle.

Toyota Touch® 2 is 'MirrorLink'-ready. Dat houdt in dat gebruikers compatibele smartphones kunnen aansluiten om ze vervolgens volledig te bedienen vanaf het aanraakscherm van het systeem.

TOYOTA TOUCH® 2 GO

Toyota Touch® 2 Go biedt klanten een verbeterd navigatiesysteem met kaarten en een onovertroffen verhouding prijs/mogelijkheden. Het systeem werd speciaal ontwikkeld in Europa en voor Europa.

Het is verkrijgbaar in twintig talen en omvat alle populaire navigatiefuncties, zoals instelbare snelheidsbeperkingen, meldingen van snelheidscamera's, automatische zoom, weergave van snelwegborden en rijstrookweergave bij snelwegkruisingen. De kaartzoomfunctie is nu nog gemakkelijker te bedienen dankzij de eenvoudige draaitoets.

De geavanceerde verkeersinformatie, die nu op de kaart zelf wordt weergegeven, kreeg de vorm van een 'verkeersbalk' die alle verkeersproblemen aangeeft en de vertragingen inschat.

Via de functie Toyota Online biedt het systeem ook een internetverbinding met tal van diensten, zoals Toyota Real Time Traffic powered by TomTom, Google Street View, Panoramio en Google Local Search (de grootste en meest up-to-date zoekdatabase ter wereld).

Het verbeterde klantenportaal stelt gebruikers ook in staat om online contact te houden met hun auto. Zo kunnen ze bestemmingen van thuis uit of vanop kantoor invoeren via Google Maps en kunnen ze Points of Interest downloaden om ze later in te geven als bestemming.

Het systeem geeft ook toegang tot online inhoud van Toyota, waaronder de apps-functie van Touch 2 & Go, die verscheidene downloadbare apps aanbiedt voor onder meer brandstofprijzen, weersvoorspellingen en parkeerplaatsinformatie. De nieuwe Yaris 2014 wijdt bovendien twee nieuwe apps in: AUPEO!, een gepersonaliseerde internetradio, en COYOTE, een dienst om verkeersinformatie te delen.

De installatie van Touch 2 & Go waardeert de standaard multimediaeenheid op met een weergave van foto's van contactpersonen. Toyota Touch® 2 Go werd specifiek ontworpen om even flexibel als betaalbaar te zijn. Het systeem kan eenvoudig worden bijgewerkt met de nieuwste functies, opgewaardeerde kaarten en de nieuwste apps naarmate deze beschikbaar worden.

SUCCES VAN YARIS VERSTERKT DANKZIJ HYBRIDETECHNOLOGIE

- Europese hybridemarkt groeit gestaag
- Uiterst vloeiende, stille en intuïtieve rijervaring
- 6 van de 10 hybridekopers bij Toyota zijn afkomstig van andere merken.

Europa is 's werelds snelst groeiende hybridemarkt. De verkoop steeg met 34 % in 2013 en de regio nam 12 % van de totale wereldwijde hybrideverkoop voor zijn rekening.

In diezelfde periode steeg de Europese hybrideverkoop bij Toyota met ongeveer 43 %. Een op vijf verkochte personenwagens van Toyota is nu een hybride.

Nu de hybrideaandrijving wereldwijd is ingeburgerd en de restwaarden alsmaar toenemen, beschouwen steeds meer potentiële klanten in het B-segment ze als een volwaardig alternatief voor benzine- en dieselmotoren.

Voor zijn lancering twee jaar geleden was het ondenkbaar dat een hybridemodel in het B-segment een verkoop van bijna 50.000 exemplaren per jaar kon halen. De Yaris Hybrid vond echter 49.774 eigenaars en in de Franse fabriek van Valenciennes liep onlangs de 100.000 Yaris Hybrid van de band.

Dit jaar was de Yaris Hybrid tot nog toe goed voor 31 % van de totale Yaris-verkoop in West-Europa. Het is de meest verkochte alternatieve aandrijving in het B-segment en de op een na meest verkochte auto in de hele Europese markt van alternatieve aandrijvingen (EV, hybride, PHV en FCV), vlak na de Toyota Auris Hybrid.

Hoewel ruim twee derden van de Europeanen in steden leven (een cijfer dat tegen 2050 met nog eens 10 % zal stijgen), reist 74 % van hen nog steeds met de wagen, waardoor files en vervuiling een groeiend probleem vormen.

Met zijn combinatie van compacte, wendbare afmetingen en de meest efficiënte aandrijving in het B-segment vormt de Yaris Hybrid het ideale tegengif tegen de stress en frustratie van stedelijke ritten.

De hybrideaandrijving van Toyota biedt klanten een bijzonder soepele, stille en intuïtieve rijervaring met krachtige, naadloze acceleraties vanuit stilstand en (in de zuiver elektrische modus) een fluisterstille werking zonder uitstoot van CO₂, NO_x of roetdeeltjes.

Dankzij al deze voordelen creëren de hybridewagens van Toyota niet alleen een veel sterkere merktrouw dan benzine- en dieselmotoren, maar binden ze klanten ook veel meer aan hybridemotoren dan de wagens van andere constructeurs.

Bovendien lokt de hybridetechnologie meer nieuwe klanten naar het merk: zes van de tien hybridekopers bij Toyota komen van andere merken.

Terwijl andere merken nu pas aantreden in de verschillende marktsegmenten heeft Toyota dankzij zijn vroege investeringen in deze technologie een duidelijke voorsprong opgebouwd op het vlak van alternatieve aandrijftechnologieën. Verwacht wordt dat tegen 2020 15 % van alle personenwagens over een hybrideaandrijving zal beschikken.

VAN EEN WERELDWIJDE VISIE TOT REGIONALISERING

- Toyota Europe neemt de leiding in de planning van compacte wagens
- Meest grootschalige geregionaliseerde ontwikkeling door TME met wereldwijde implementatie

In 2011 stelde directeur Akia Toyoda de nieuwe merkfilosofie voor in Toyota's 'Global Vision'. Daaruit bleek duidelijk dat de zeventien onderzoeks- en ontwikkelingscentra overal ter wereld meer verantwoordelijkheden en vrijheid moesten krijgen om beter te kunnen inspelen op de wensen en behoeften van klanten van over de hele wereld.

Deze wijziging in de wereldwijde strategie van de groep leidde tot de creatie van gespecialiseerde hubs in alle delen van de wereld. De directie van de Toyota-groep had daarbij vooral aandacht voor Europa omdat de autocultuur nergens zo sterk geworteld is als in Europa en constructeurs er een wereldbepaalde expertise hebben opgebouwd.

DE ROL VAN TOYOTA EUROPE BINNEN HET WERELDWIJDE TOYOTA

Aangezien Europa de bakermat is van de compacte auto, kreeg Toyota Motor Europe een leidersrol in de uitwerking van de toekomstige modellen voor het A-, B- en C-segment.

Toyota Motor Europe is ook uitgegroeid tot Toyota's expertisecentrum voor de drie aspecten die de Europese markt typeren: het belang van dieselmotoren, de verwachtingen van klanten op het gebied van waarneembare kwaliteit en hun eisen op het vlak van dynamiek.

Deze specialisatie wordt gerealiseerd door de toegenomen samenwerking met Europese leveranciers, het geavanceerde onderzoek in samenwerking met toonaangevende Europese universiteiten en de lokale allianties, zoals de overeenkomst ondertekend met BMW voor dieselmotoren.

Op langere termijn zal ook de rest van de wereld de vruchten plukken van dat betere inzicht in de Europese markt. Het zal met andere woorden helpen om het Toyota-product op wereldwijde schaal te ontwikkelen.

Al deze nieuwe verantwoordelijkheden zijn voor rekening van de afdeling Productplanning, het onderzoeks- en ontwikkelingscentrum in Zaventem (bij Brussel) en het Europese Design Development Centre (EDD) in het zuiden van Frankrijk. Alle drie hebben ze hun sporen al verdiend

met de gefacelifte versies van de Avensis in 2012, de Verso in 2013, de Verso 1.6 D-4D begin 2014 en nu de nieuwe Yaris.

YARIS 2014, EEN TOONBEELD VAN REGIONALISERING

Als kernmodel in het Europese gamma van Toyota genoot de Yaris een bijzonder groot budget voor zijn restyling (85 miljoen euro). 576.000 uren onderzoek en ontwikkeling werden aan het nieuwe model gewijd. Er werden ook meer dan duizend nieuwe onderdelen ontworpen en Toyota Motor Europe droeg voor 75 % bij tot zijn creatie, tegenover 25 % bij de lancering van het model in 2011.

De afdeling Productplanning bouwde voort op de eigenschappen die het model sinds zijn lancering tot een succes hebben gemaakt: het unieke karakter van de hybrideaandrijving (goed voor bijna 1 op 3 verkochte exemplaren), de multimedia-uitrusting en de parkeercamera. Ze stelde alles in het werk om de kwaliteiten en het karakter van de Yaris 2014 nog verder te verbeteren.

Een analyse van de perscommentaren en onderzoeken bij kopers (en niet-kopers) hebben inzicht gegeven in wat de restyling moest inhouden. Alle commentaren waren het erover eens dat Toyota een emotionele en dynamische dimensie moest toevoegen aan het model, dat al heel wat waardering genoot voor zijn functionele uitrusting.

Het onderzoek bevestigde dat uitstraling de voornaamste aankoopreden in het Europese B-segment is. Zowel het design als de waarneembare kwaliteit moeten goed zitten.

Al deze resultaten zijn afkomstig uit een analyse van de markttrends en werden door de afdeling Productplanning in een duidelijk lastenboek gegoten voor de EDD-designers en ontwikkelingsingenieurs. Ook daarna bleven de drie entiteiten nauw samenwerken om hun benadering bij elke stap van het project te verfijnen.

Vanuit designoogpunt benadrukten de instructies van de afdeling Productplanning de behoefte aan een meer uitgesproken karakter. Een initiatief dat reeds werd genomen bij de lancering van de hybrideversie in

2012.

De ingenieurs van het Onderzoeks- en ontwikkelingscentrum in Zaventem leverden de specificaties voor de nodige technische wijzigingen, nadat de Yaris 2011 grondig werd onderzocht op het vlak van comfort, prestaties en geluidsdemping.

Om deze doelstellingen te halen, moesten ze een nieuwe torsieas ontwikkelen en delen van het platform zelf wijzigen om het vereiste prestatieniveau voor lawaai en trillingen te halen. Een dergelijke uitgebreide ontwikkeling was een primeur voor het Europese R&D-centrum, dat besloot om een vroege prototypefase in te lassen om de wijzigingen sneller te kunnen valideren. De normale prototypefasen werden dan gebruikt om de laatste aanpassingen te verfijnen en meer gedetailleerde studies uit te voeren naar de impact van de wijzigingen op de algemene prestaties van de auto.

De geografische nabijheid impliceerde voor alle betrokkenen bij het project, productmanagers, ontwerpers en ingenieurs maar ook onderdelenleveranciers, dat er regelmatig vergaderingen konden worden gehouden. Dat vergemakkelijkte de laatste aanpassingen en versnelde het beslissingsproces.

Serkan Karaman, Senior Project Manager in het R&D-centrum (Zaventem): "Wat dit project zo anders maakt dan alle andere projecten die we al gedaan hebben, is dat de schaal van de ontwikkeling veel groter was dan bij een klassieke facelift en dat we in Europa de leiding konden nemen over de ontwikkeling van een wereldwijde auto die ook in regio's zoals Japan en de Verenigde Staten zal worden verkocht. In het verleden gebeurde het projectbeheer voornamelijk in Japan. Japan bepaalde het schema en kende specifieke taken toe aan het team in Europa. Dit keer staan we echter zelf aan het roer. We hadden de vrijheid om te beslissen wat we wanneer en op welke manier zouden doen. Resultaat: de nieuwe Yaris is echt aangepast aan de Europese knowhow en Europese smaak. En wat onze activiteiten betreft, was dit een onschatbare ervaring voor het hele team."