

Toyota Yaris Gama 2010 actualiza el diseño de la carrocería

Toyota Yaris Gama 2010

Lanza - 18/01/2010

El interior del Toyota Yaris Gama 2010 se ha mejorado en cuanto a materiales, sustituyendo los actuales por unos de mejor tacto y mayor calidad visual. El panel de instrumentos se sitúa en el centro del salpicadero, bajo una amplia visera, y es analógico. Tanto el volante como el pomo de la caja de cambios se han forrado en cuero perforado en las versiones más potentes.



Se ha renovado la gama de tapicerías. Ahora se ofrece un tapizado con un diseño de punteado blanco sobre fondo negro.

La dotación de equipamiento también se ha mejorado, incluyendo elementos como el climatizador automático o los faros antiniebla como parte del equipamiento de serie en el nivel de acabado Base. Le sigue el acabado Active y TS (aquí puedes ver todos los niveles de equipamiento).

Mecánicas optimizadas: Toyota Optimal Drive

Las tres mecánicas que equipa el Toyota Yaris Gama 2010 han sido adaptadas para cumplir la normativa de emisiones contaminantes Euro 5 que entrará en vigor el próximo verano, con unos reducidos niveles de emisiones de CO₂. La mecánica más potente podría emitir sólo 117,4 gramos por kilómetro quedando, por tanto, todas las versiones por debajo de 120 gramos por kilómetro (aquí puedes ver las especificaciones técnicas de todas las versiones).

La gama de motores está formada por dos opciones de gasolina y una de combustible diesel. En gasolina, se ofrece una mecánica de un litro de cilindrada con 69 caballos de potencia máxima (ver motor) y el 1.33 VVT-i Dual que ofrece 100 caballos (este motor también se monta en el Toyota Auris). El primero ofrece un consumo medio en ciclo combinado de sólo cinco litros cada cien kilómetros mientras que en el segundo, el consumo es de 5,1 litros cada cien kilómetros.

Ambos cuentan con la tecnología VVT-i de distribución variable de válvulas que utiliza un sofisticado ordenador para modificar el tiempo de entrada de aire a las válvulas, respondiendo a las condiciones de la conducción y la carga del motor, ajustando el intervalo de tiempo que va desde que la válvula de escape se cierra hasta que se abre la válvula de admisión. En diesel, la única opción disponible es el motor de 1,4 litros D-4D (aquí puedes ver una prueba de esta versión) que desarrolla 90 caballos, con tecnología de inyección directa Common Rail para alimentar a los cuatro cilindros (este motor también se monta en el Toyota Auris). La inyección de alta presión facilita una mejor atomización del combustible, consiguiendo una mejor combustión y mayor salida de potencia. Su consumo medio en ciclo mixto es de sólo 4,1 litros cada cien kilómetros.