

NUOVO HILUX

MAGGIO 2016

IT



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



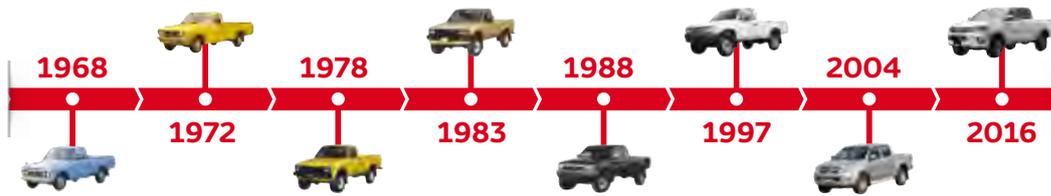


INDICE

NUOVO HILUX

| | | | |
|-----------|---|-----------|---|
| 6 | HILUX APRE UNA NUOVA ERA PER IL SEGMENTO DEI PICK-UP, RESTANDO FEDELE AL PROPRIO DNA | 24 | DINAMICHE DI GUIDA E PRESTAZIONI OFF-ROAD |
| 10 | INTERVISTA: HIROKI NAKAJIMA, EXECUTIVE CHIEF ENGINEER DI HILUX | 30 | SICUREZZA |
| 12 | STILE | 34 | SPECIFICHE |
| 18 | NUOVO MOTORE DIESEL E NUOVE TRASMISSIONI PER I MIGLIORI COSTI DI GESTIONE DELLA CATEGORIA | 37 | BANCA IMMAGINI |

Toyota Motor Europe si riserva il diritto di modificare qualsiasi dettaglio delle specifiche e degli equipaggiamenti senza preavviso. Tali specifiche ed equipaggiamenti possono essere soggetti a modifiche a seconda delle necessità e delle esigenze dei singoli paesi. E' possibile fare riferimento al dipartimento PR del proprio paese per ulteriori dettagli. Le immagini delle vetture e le relative specifiche possono variare a seconda dei modelli e delle aree geografiche. I colori delle vetture possono differire leggermente da quelli rappresentati su questa pubblicazione.



18 milioni
 DI UNITA' VENDUTE NEL MONDO

815.000
 UNITA' VENDUTE IN EUROPA

HILUX *continua a* **STUPIRE**



Hilux presso il cratere di Eyjafallajokull quando l'eruzione del vulcano islandese creò il caos nei cieli d'Europa



Hilux è l'unico veicolo al mondo che abbia raggiunto entrambi i poli



L'Hilux del Toyota Gazoo Racing lungo il percorso che gli ha assicurato il 3° posto assoluto nella Dakar 2016

NEW HILUX



**NUOVO
MOTORE
DIESEL**

2.4 D-4D
110 kW / 400 Nm



**TRE NUOVI
SISTEMI DI CONTROLLO DELLA
FRENATA**



A-TRC



DAC



HAC



**CAPACITA'
DI TRAINO:
3,5 TON-
NELLATE**



Sicurezza di traino dei carichi pesanti
grazie al **Trailer Sway Control**



388 punti di saldatura (+120)

Maggior rigidità



Telaio rinforzato

+20% di rigidità torsionale



Acciaio ad alta resistenza da 590 Mpa

Peso ridotto ed altissima resistenza



+20% escursione gomme

Capacità in off road ulteriormente migliorate

HILUX APRE UNA NUOVA ERA PER IL SEGMENTO DEI PICK-UP, RESTANDO FEDELE AL PROPRIO DNA

- Quasi mezzo secolo di dominio del mercato
- Oltre 18 milioni di unità commercializzate nel mondo
- Il pick-up più venduto in Europa



HILUX APRE UNA NUOVA ERA PER IL SEGMENTO DEI PICK-UP, RESTANDO FEDELE AL PROPRIO DNA

LANCIATO IN GIAPPONE NEL 1968 e l'anno successivo in Europa, il leggendario Toyota Hilux ha dominato il mercato dei pick-up per quasi 50 anni.

Fino ad oggi, il pick-up preferito dai clienti di tutto il mondo ha venduto oltre 18 milioni di unità. Nel 2015 in Europa sono stati venduti circa 34.000 Hilux, pari ad una quota del 23,1% del segmento, facendone il pick-up più venduto nel vecchio continente.

Diventato celebre per le sue caratteristiche di qualità, durata e affidabilità (QDR), Hilux continua a divertire gli appassionati, raggiungendo i luoghi più remoti e impervi del pianeta, dal Polo Nord ai vulcani islandesi, fino all'Antartide, e conquistando il podio in diverse edizioni della Parigi-Dakar.

Disponibile nelle configurazioni Single Cab (2posti), Extra Cab (4 posti) e Double Cab (5 posti), l'ottava generazione di Hilux conferma le sue straordinarie credenziali, ridefinendo le sue potenzialità anche per i professionisti, grazie ad un telaio più robusto, un pianale rinforzato, una maggiore capacità di rimorchio e performance in 4x4 ulteriormente migliorate.

Hilux è stato rinnovato anche sotto altri aspetti, quali design, comfort, equipaggiamento e livelli di sicurezza, con l'obiettivo di venire incontro al sempre crescente numero di clienti che utilizzano i pick-up anche come veicoli ricreativi.

6 sono state le aree chiave sulle quali ci si è concentrati per soddisfare le esigenze di qualsiasi tipologia di cliente:

Design – Nuovo look di cui andare fieri

Comfort – Interni spaziosi e confortevoli in grado di unire la funzionalità di un SUV con i livelli di NVH di una berlina.

Sicurezza – Struttura ad elevata rigidità studiata per assorbire gli impatti, pacchetto Toyota Safety Sense con PCS e Rilevamento Pedoni, LDA, RSA e una gamma completa di controlli per il sistema frenante, tra cui ABS, EBD, VSC e Trailer Sway Control (TSC).

QDR – Il nuovo telaio, la nuova struttura del pianale e la dotazione di sistemi quali l'Active Traction Control (A-TRC), il Downhill Assist Control (DAC) e l'Hill-start Assist Control (HAC) consentono di ottenere prestazioni da 4x4 paragonabili a quelle del Land Cruiser.

IL PICK UP PIU' VENDUTO AL MONDO HA REGISTRATO VENDITE SUPERIORI A 18 MILIONI DI UNITA'

Potenziale da vero veicolo commerciale – Un pianale di carico più pratico, ampio e resistente, e una capacità di rimorchio portata a 3,5 tonnellate.

Costi di gestione – Nuova motorizzazione 2.4 D-4D con consumi ai vertici della categoria.

Più potente, resistente e aggressivo che mai, il nuovo Hilux resta comunque fedele a sé stesso, aprendo una nuova epoca per il segmento dei pick-up, grazie a stile, comfort e livelli tecnologici studiati per soddisfare anche i clienti più esigenti.



INTERVISTA: HIROKI NAKAJIMA, EXECUTIVE CHIEF ENGINEER DI HILUX



Come nasce lo sviluppo del nuovo Hilux?

Il mio motto è “vedere per credere”, e partendo da questo presupposto ho deciso di visitare il maggior numero possibile di paesi in cui viene commercializzato Hilux.

Delle 172 nazioni nel mondo ne ho visitate oltre 110, cercando di raccogliere i feedback degli utenti e verificare di persona le condizioni in cui Hilux viene guidato.

Che cosa ha imparato nel corso di questi viaggi?

Il confronto con gli utenti ha portato alla luce molti spunti ed osservazioni interessanti, la più significativa, forse, riguarda il fatto che negli anni Hilux avesse perso qualcosa in termini di resistenza. In qualità di Ingegnere Capo sapevo che questo non aveva nulla a che fare con le potenzialità su strada della vettura. Ho capito quindi che se il nostro concetto di resistenza è riferito soltanto alla solidità tecnica, per i clienti questo è invece associato anche ad altri requisiti quali il comfort di bordo e la sicurezza.

Qual è stato il target di sviluppo nel concepimento del nuovo Hilux?

Basandoci su una profonda rivalutazione del modello attuale, il team ed io abbiamo iniziato ad appassionarci all’idea di una vettura che superasse il tradizionale concetto di pick-up, specialmente in termini di resistenza, riuscendo così ad affermarsi come punto di riferimento per i prossimi anni.

Questo approccio ci ha portati direttamente al concept di sviluppo, riassumibile nello slogan “Tougher that we can imagine” (“Più resistente di quanto sia possibile immaginare” NdT). L’obiettivo

era di riuscire a superare i proverbiai standard di Qualità, Durata e Affidabilità di Hilux, e allo stesso tempo di fare passi in avanti in fatto di sicurezza, accessibilità e costi di gestione.

Ci parli delle sfide affrontate durante il processo di sviluppo.

Il mercato si evolve continuamente, ed oggi possiamo osservare come i clienti ritengano sempre più importanti valori come il comfort, la maneggevolezza e il design. Allo stesso tempo i nuovi regolamenti ci impongono emissioni sempre più contenute, la crescita dei costi energetici esige una maggiore economia dei consumi senza però sacrificare la performance di una vettura.

I clienti richiedono oggi una performance che esuli dall'utilizzo esclusivamente commerciale del veicolo, con una destinazione maggiormente ricreativa, paragonabile a quella dei moderni SUV, in maniera tale da consentire lo sfruttamento di Hilux anche per le esigenze quotidiane.

Queste esigenze, sommandosi, hanno dato vita a una sfida dalle tinte forti, anche perché nel mio immaginario Hilux è sempre stato un veicolo commerciale, dal quale non scaturiva alcun senso di passione. Per questo ho preteso che la nuova generazione del modello riuscisse ad esprimere un forte valore emotivo.

Quando abbiamo capito che il nuovo Hilux doveva incarnare tutte queste realtà di mercato, ci siamo concentrati sulla creazione di un veicolo capace di suscitare l'interesse di nuove e più esigenti tipologie di cliente. Questo approccio ci ha consentito di realizzare nuove soluzioni, partendo dal presupposto che non si trattasse più di un semplice pick-up, ma di un veicolo destinato all'utilizzo quotidiano

Il rumore poteva essere ridotto, l'accelerazione resa più progressiva e gli interni dotabili di equipaggiamenti di lusso. In poche parole, potevamo abbandonare l'idea tradizionale di veicolo commerciale per avvicinare nuovi standard.

Come potrebbe sintetizzare il nuovo Hilux?

Il nuovo Hilux è stato realizzato per superare le aspettative dei clienti e per inaugurare una nuova concezione dell'universo pick-up. Nonostante gli affinamenti apportati alle singole aree, dalla resistenza generale alla sfera emozionale, l'evoluzione di questo nuovo modello è difficilmente riassumibile. Si tratta di sensazioni percepibili soltanto quando ci si siede al volante. Solo così è possibile scoprire quanta passione è concentrata nel nuovo Hilux.

**ABBIAMO ABBANDONATO IL
MODO COMUNE DI INTENDERE
I VEICOLI COMMERCIALI E
CREATO NUOVI STANDARD
NEL SEGMENTO**

STILE

- Resistenza e robustezza coniugate a un design elegante
- Comfort e abitabilità degni di un SUV
- Pianale di carico più ampio, pratico e resistente



STILE

DESIGN ESTERNO – MAGGIORE RESISTENZA

La resistenza e la robustezza che hanno sempre caratterizzato le varie generazioni di questo modello, si coniugano oggi con un raffinato design, caratteristica fondamentale per incontrare l'interesse di un mercato in continua evoluzione.

L'esclusiva combinazione tra resistenza e raffinatezza caratterizza in primis il nuovo frontale della vettura, che unisce lo stile Keen Look della griglia superiore e dei gruppi ottici con l'aggressività del paraurti, all'interno del quale spicca la nuova griglia inferiore Under Priority.

Subito sotto il distintivo cofano "a conchiglia" che avvolge gli archi ruota, sottolineando la presenza su strada del pick-up, spicca la griglia cromata il cui secondo elemento si allunga fino ai fari dove lascia il posto all'esclusiva linea delle luci diurne a 12 LED.

I nuovi gruppi ottici, con il logo "Hilux" impresso sulla calandra, si estendono lungo i parafranghi per enfatizzare l'ampiezza del veicolo. L'avanzata tecnologia dei fari, incorpora inoltre i potenti anabbaglianti a LED, disponibili sugli allestimenti High.

Il design inferiore del paraurti rimarca la funzionalità e la resistenza tipiche di Hilux mentre la forma trapezoidale della griglia inferiore enfatizza la cifra stilistica Under Priority di Toyota. Il posizionamento dei fendinebbia, ai margini del paraurti, rafforza infine la solidità del frontale.

Anche le estremità e la parte superiore del paraurti sono stati realizzati per aumentare l'altezza minima da terra, anche nel fuoristrada più estremo.

Lungo le fiancate è possibile notare come il nuovo Hilux abbandoni il design che separava visivamente il paraurti dagli archi ruota, in favore di una linea più omogenea ed elegante.

Il profilo di Hilux coniuga dinamismo e robustezza, grazie a una spessa sezione trasversale delle portiere che unisce gli archi ruota anteriori e posteriori, questi ultimi completamente integrati nella scocca, prima di curvare verso l'alto per unirsi ai gruppi ottici posteriori.

Un ulteriore tocco di eleganza è conferito dall'adozione di un montante centrale verniciato in nero, inserito al centro della silhouette nelle configurazioni Extra e Double Cab, disponibili a scelta con cerchi in lega da 17" e 18". Le varianti Extra Cab montano un portellone a

**LA RESISTENZA E LA
ROBUSTEZZA CHE HANNO
SEMPRE CARATTERIZZATO LE
VARIE GENERAZIONI DI QUESTO
MODELLO, SI CONIUGANO OGGI
CON UN RAFFINATO DESIGN,
CARATTERISTICA FONDAMENTALE
PER INCONTRARE L'INTERESSE
DI UN MERCATO IN CONTINUA
EVOLUZIONE**

cerniera che facilita le operazioni di carico e scarico, mentre sui modelli Double Cab l'abitacolo e il pianale posteriore appaiono maggiormente integrati grazie all'adozione di una linea di cintura cromata.

Il tetto dell'abitacolo è stato realizzato per migliorare lo stile e la praticità della vettura, con una forma aerodinamica a 'V' che devia il flusso d'aria verso le fiancate piuttosto che all'interno del vano posteriore. In questo modo si evita la creazione di vortici e di resistenze aerodinamiche nella zona del portellone posteriore. La cura dell'aerodinamica ha riguardato ogni minimo dettaglio, inclusa l'antenna che è stata riposizionata in avanti per evitare il contatto con i carichi posteriori più ingombranti.

Al posteriore il nuovo design dei gruppi ottici integra le alette stabilizzatrici che migliorano l'efficienza aerodinamica della vettura. Il nuovo paraurti in acciaio, collocato in posizione più bassa, consente un comodo accesso al pianale anche con il portellone chiuso. La telecamera posteriore, infine, è integrata nella maniglia per assicurare la massima visibilità e un aspetto più pulito.

Il nuovo Hilux sarà disponibile a scelta in cinque colori base con l'aggiunta di altre tre colorazioni completamente nuove: Orange Spice, Volcano Red e Hydro Blue.

DESIGN INTERNO: DURATA NEL TEMPO, ELEGANZA E TECNOLOGIA

L'accesso alla vettura è garantito dal sistema Smart Entry & Start con chiave elettronica.

Le linee orizzontali della plancia uniscono qualità ed eleganza alle forme robuste necessarie ad un ambiente di lavoro.

La consolle centrale è dominata dal sistema multimediale touch-screen da 7" con comandi capacitivi comodi ed intuitivi. L'unità è stata poi avvicinata ai sedili anteriori per una maggiore comodità di utilizzo.

Il nuovo quadro strumenti alloggia i due ampi tachimetro e contagiri, posizionati ai lati del display multi-informazioni a colori TFT da 4,2". Le diverse funzionalità sono gestibili dai comandi presenti sul volante.

Le informazioni vengono visualizzate nella parte alta del display, per minimizzare le distrazioni.

Il nuovo design del volante, a razze orizzontali, è regolabile in molteplici posizioni e dotato di poggipollici e spesse cuciture che ne facilitano l'impugnatura.

I comandi integrati includono un pulsante a quattro direzioni che permette il controllo immediato del sistema audio a sei altoparlanti e del display multi-informazioni, oltre a quello dello schermo da 7" presente sulla consolle.

Il nuovo climatizzatore offre agli occupanti nuove e straordinarie funzionalità, tra cui la possibilità di generare aria fredda anche con i giri del motore al minimo.

La maggior eleganza dell'abitacolo è stata ricercata curando ogni dettaglio, così anche la lunghezza della leva del cambio è stata ridotta per offrire una corsa simile a quella di un cambio convenzionale. La selezione delle modalità di guida, compresa la scelta della trazione integrale, è stata semplificata grazie all'adozione dei nuovi comandi collocati in prossimità della leva.

Inserti metallizzati su plancia, portiere, quadro strumenti, volante e cornice del cambio, impreziosiscono l'abitacolo. L'illuminazione blu e la retroilluminazione dei quadranti migliorano infine la visibilità della strumentazione.

A BORDO: MAGGIORE SPAZIO, COMFORT E POSSIBILITÀ DI STIVAGGIO

Il nuovo Hilux beneficia di un incremento dello spazio interno e di un eccezionale comfort dei sedili, con vani porta oggetti la cui praticità può essere sfruttata da qualsiasi tipologia di cliente.

Il punto d'anca sul lato guida, è stato sollevato di 10 mm, mentre la capacità di regolarne l'altezza migliorata di 15 mm. I controlli elettrici prevedono oggi anche la regolazione dell'inclinazione che, assieme alla possibilità di regolare la posizione del volante, consente al cliente di trovare una posizione di guida ottimale.

I sedili anteriori offrono più spazio per la testa e le spalle degli

STILE

occupanti, rispettivamente di 8 e 19 mm, e dispongono di una struttura con un cuscino più lungo e imbottito che assicura il massimo sostegno anche nei tragitti più lunghi. Le dimensioni dei rinforzi laterali sullo schienale sono state ampliate per migliorare il sostegno della seduta.

Sui modelli Extra Cab e Double Cab i sedili posteriori beneficiano inoltre di un miglioramento della struttura e dell'imbottitura, offrendo più sostegno del tronco e delle gambe. Il comfort viene ulteriormente migliorato grazie alla riduzione dello spessore degli schienali anteriori, un affinamento che ha consentito la creazione di uno spazio più ampio per i piedi e per le ginocchia (+ 10 mm).

La maggiore flessibilità delle varianti Double Cab è offerta dai sedili facilmente ripiegabili in configurazione 60:40 e da un bracciolo centrale abbastanza ampio da essere utilizzato da due passeggeri contemporaneamente.

La tappezzeria dei sedili è disponibile a scelta tra tre differenti finiture: i modelli Entry adottano un tessuto ad alta resistenza, adatto a chi sceglie di utilizzare Hilux per finalità prettamente commerciali; gli allestimenti Mid, invece, offrono un tessuto più morbido ma comunque molto resistente; gli allestimenti High, infine, dispongono di sedili in pelle.

Il nuovo Hilux assicura una fruibilità ai vertici della categoria, con cassetto portaoggetti con vano dotato di serratura e compartimento superiore refrigerato con una capacità di due bottiglie da mezzo litro.

Al di sotto del bracciolo imbottito, è presente una consolle centrale estremamente ampia e una presa elettrica AC opzionale da 220 V. E' inoltre presente un vano nella parte alta, ideale per riporre gli occhiali,

mentre i portabicchieri sul lato guida e passeggero sono stati collocati davanti alle bocchette di ventilazione, per consentire la refrigerazione delle bevande.

Il tunnel del cambio incorpora un ambio portabicchieri e un piccolo vano portaoggetti accanto al quale sono state collocate due prese DC ausiliarie da 12 V e gli ingressi AUX ed USB per la connessione di dispositivi portatili. Le tasche sulle portiere anteriori consentono l'alloggiamento di bottiglie di plastica di 1 litro.



La configurazione Double Cab offre anche delle ampie tasche sulle portiere posteriori, un doppio portabicchieri sul bracciolo, tasche e ganci sugli schienali dei sedili anteriori, ganci sul tetto e vano sotto la seduta.

LIVELLI DI NVH (NOISE, VIBRATION, HARSHNESS) PARAGONABILI A QUELLI DI UNA BERLINA

Il nuovo Hilux è stato sottoposto ad estensive misure atte all'isolamento e all'assorbimento del rumore. Schiuma poliuretanicca è stata iniettata nell'intera scocca ed utilizzata per sigillare tutte le guarnizioni, minimizzando la trasmissione del rumore.

Anche l'isolamento acustico nel vano motore è stato particolarmente curato, limitando quindi il trasferimento del rumore proveniente dal propulsore motore e dal sistema di aspirazione.

Anche la nuova unità 2.4 D-4D è stata sottoposta a diversi interventi per limitare i livelli di NVH. Il rumore della combustione è stato ridotto mediante l'ottimizzazione della forma delle porte di aspirazione, del sistema EGR e della struttura del collettore, eliminando così le variazioni di aspirazione per ciascun cilindro.

La trazione anteriore dispone oggi di un meccanismo ad ingranaggi e non a catena, studiato per limitare i rumori meccanici. La forma del collettore di aspirazione è stata ridotta per minimizzare il rumore del motore. Il collettore di scarico ottimizza invece la capacità di ritenzione del convertitore catalitico, riducendo così il rumore prodotto dalle motorizzazioni Turbo. La rigidità del supporto del turbocompressore è stata incrementata per ottimizzarne la gestione delle vibrazioni. Oltre a questo, l'adozione di un rivestimento isolante per la coppa dell'olio, di una cover della testata in poliammide e di uno scudo del motore in resina contribuiscono a ridurre ulteriormente il rumore proveniente dal vano motore.

Infine, per minimizzare i fruscii aerodinamici ed i rumori della strada, sono stati adottati numerosi altri accorgimenti, come l'adozione di

piccoli rivestimenti ausiliari sulle guarnizioni dei cristalli laterali, che impediscono la penetrazione del rumore all'interno dell'abitacolo.

PIANALE DI CARICO PIÙ AMPIO, RESISTENTE E PRATICO

Il pianale del nuovo Hilux è oggi più ampio, resistente e pratico.

Lo spazio di carico raggiunge un massimo di 1.645 mm, mentre il portellone dispone di cardini più resistenti e di staffe in acciaio adottate per sostenere i montanti durante l'apertura del portellone.

Il pianale è stato a sua volta reso più resistente per ridurre le deformazioni e i danneggiamenti nelle fasi di carico e scarico. La base del pianale è stata ridisegnata con l'inserimento di nuove traverse. Il pannello superiore è stato reso più resistente, mentre la forma del rinforzo degli archi ruota e del rivestimento del rivestimento interno del portellone è stata ottimizzata.

Saranno inoltre disponibili alcuni equipaggiamenti opzionali per il cassone, tra cui un Hard-Top, una copertura arrotolabile in alluminio con serratura, oppure una copertura rigida con o senza barre superiori.

NUOVO MOTORE DIESEL E NUOVE TRASMISSIONI PER I MIGLIORI COSTI DI GESTIONE DELLA CATEGORIA

- Nuovo motore 2.4 D-4D, con elevati livelli di coppia e consumi ai vertici della categoria
- Nuovo cambio automatico Super ECT a 6 rapporti e cambio manuale
- Nuova trasmissione



NUOVO MOTORE DIESEL E NUOVE TRASMISSIONI PER COSTI DI GESTIONE MIGLIORI DELLA CATEGORIA

NUOVA MOTORIZZAZIONE 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL

Anche se con una cilindrata inferiore di 100 cc rispetto all'unità precedente, il nuovo motore 2.4 D-4D Global Diesel (GD) unisce elevata coppia e consumi ai vertici della categoria.

La nuova unità a quattro cilindri 16 valvole DOHC, monta un turbo-compressore a geometria variabile con intercooler. Con i suoi 2.393 cc, l'unità sviluppa 110 kW/150 CV a 3.400 giri/min e una coppia massima di 400 Nm tra i 1.600 e i 2.000 giri/min.

Le versioni 2WD sono equipaggiate con cambio manuale a 6 rapporti, mentre le versioni a trazione integrale offrono la scelta tra cambio automatico e manuale.

Le versioni 4x4 raggiungono una velocità massima di 170 km/h, mentre quelle 2WD arrivano a 175 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 km/h si ottiene in 12,8 (con cambio automatico) oppure in 13,2 secondi (con cambio manuale).

L'efficienza dei consumi è migliorata di circa il 9%, permettendo di raggiungere consumi ed emissioni pari a soli 6,4 l/100 km e 169 g/km.

Grazie alla riduzione dei tempi di manutenzione ed alla riduzione dei consumi, la nuova motorizzazione assicura ai clienti i costi di gestione più bassi della categoria.

La nuova unità dispone di numerose misure atte a ridurre il peso, incrementare l'efficienza di combustione e minimizzare gli attriti.

Tra queste l'adozione di una protezione del motore in resina e di un rivestimento in poliammide dallo spessore ridotto per la testa del cilindro. La riduzione del peso che risulta da questi affinamenti aiuta inoltre a ridurre i consumi energetici, migliorando ulteriormente l'efficienza del sistema.

L'efficienza delle porte di aspirazione e di scarico e del sistema di iniezione è stata ottimizzata per massimizzare i livelli di coppia. Le due valvole di aspirazione possono essere sfruttate simultaneamente in base ai regimi del motore: la porta tangenziale riesce a produrre un forte vortice, agitando la miscela tra aria e carburante per migliorare l'efficienza di combustione, mentre la porta elicoidale consente flussi estremamente elevati.

Il motore dispone di un sistema di iniezione common-rail a gestione elettronica, studiato per ottenere una pressione più elevata e un controllo più preciso.

L'iniezione pilota avviene in anticipo rispetto all'iniezione principale per ridurre i tempi di avviamento, coniugando combustione regolare (anche nelle condizioni più ostili), funzionamento silenzioso ed elevata

IL NUOVO MOTORE 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL (GD) UNISCE ELEVATA COPPIA E CONSUMI AI VERTICI DELLA CATEGORIA

efficienza termica.

Il nuovo turbocompressore risulta essere più piccolo del 30% rispetto a quello del modello uscente; dispone di una nuova turbina studiata per incrementarne l'efficienza e di una nuova girante capace di offrire un'accelerazione immediata e fornire il massimo della coppia a tutti i regimi. L'unità è equipaggiata con sistema EGR a raffreddamento idraulico con funzione di bypass.

La collocazione del catalizzatore è stata migliorata, permettendo di ottenere una migliore performance, una riduzione del 30% delle dimensioni e la riduzione del numero di componenti del sistema di scarico, passate da 18 a soltanto 3. L'eliminazione del 99% delle emissioni di NOx, garantita dall'adozione del sistema Selective Catalytic Reduction (SCR) di Toyota, consente all'unità di soddisfare gli standard EURO 6.

Gli attriti meccanici sono stati minimizzati mediante l'adozione di una pompa a vuoto ad elevata efficienza, di un treno valvole con bilanciere a rullo e di una catena della distribuzione a bassa frizione, migliorando ulteriormente l'efficienza di combustione.

TRASMISSIONE MANUALE A 6 RAPPORTI

Il cambio manuale a 6 marce è stato ottimizzato rispetto al cambio a 5 marce, per offrire maggiore coppia alle basse velocità e allo stesso tempo maggior economia dei consumi alle alte velocità, grazie alla riduzione del 10% del rapporto della prima marcia e l'aumento del 23% della sesta.

I componenti del sistema utilizzano un numero elevato di cuscinetti e boccole per garantire una cambiata fluida. Il cambio è stato tarato con un micrometro per ottenere la più fluida trasmissione di coppia possibile. Un interruttore è stato aggiunto alla frizione per prevenire strappi improvvisi in caso di erroneo avviamento a marcia inserita.

Sono stati ridotti rumore e vibrazioni generati dall'innesto della marcia così come quelli trasmessi dalla scatola del cambio, ottimizzando lunghezza e lo spessore delle nervature.

Per assicurare la durata e l'affidabilità richieste da qualunque veicolo fuoristrada, gli ingranaggi sono stati rinforzati aumentando il

numero dei denti, modificando la forma e aumentandone la tolleranza al carico. Le strutture di supporto del cuscinetto sulla parte anteriore del contralbero sono state modificate. Il cuscinetto a rulli è stato sostituito da un rullo combinato ad un cuscinetto a sfera per bilanciare efficacemente il carico assiale e radiale.

TRASMISSIONE AUTOMATICA : 6 SUPER ECT

La trasmissione automatica dell'Hilux a 6 rapporti Super intelligente Controllata Elettronicamente (6 Super ECT) beneficia di alcuni nuovi sistemi di controllo progettati per migliorare sia l'efficienza dei consumi che la performance di guida.

L'High-speed Gear Effective Utilisation Control' adatta le marce ad alte velocità alle reali condizioni di guida. Tenendo conto del carico del veicolo e del tipo di accelerazione il sistema determinerà innanzitutto se sia possibile l'innesto della 6a marcia o se sia preferibile che il veicolo rimanga in 5a, per bilanciare in maniera ottimale la potenza del motore con l'efficienza dei consumi.

Il 'Deceleration Downshift Control' ottimizza il passaggio alle marce inferiori quando il veicolo decelera per migliorare l'efficienza dei consumi. L'iniezione del carburante viene automaticamente interrotta



NUOVO MOTORE DIESEL E NUOVE TRASMISSIONI PER I MIGLIORI COSTI DI GESTIONE DELLA CATEGORIA

quando è attivo il freno motore, a meno che il numero dei giri del motore si riduca improvvisamente raggiungendo la soglia minima, a quel punto l'iniezione viene ripristinata per prevenire lo stallo. Allo stesso tempo la trasmissione massimizza il freno motore attraverso la selezione di una marcia inferiore, per evitare che il numero dei giri scenda al di sotto della soglia minima, così da prolungare l'interruzione dell'iniezione del carburante, portando al massimo l'efficienza dei consumi.

L'Artificial Intelligence (AI)-SHIFT Control' incorpora il comando di Chiusura Immediata dell'Acceleratore e quello del Controllo di Apertura Immediata. Il dispositivo precedente rende più facile il mantenimento della marcia innestata in caso di rilascio repentino del pedale dell'acceleratore, aumentando sia il freno motore che la risposta dell'acceleratore quando si ripreme il pedale. Questo dispositivo facilita il passaggio alle marce inferiori non appena venga rilasciato il pedale dell'acceleratore, migliorando la risposta della farfalla.

SISTEMA STOP & START

Il Sistema Stop & Start dell'Hilux è tra i più avanzati presenti oggi sul mercato ed è stato sviluppato per ottimizzare i consumi di carburante, garantendo comunque il comfort degli occupanti anche nelle peggiori condizioni climatiche.

Il motorino di avviamento più robusto e durevole consente al motore di partire in soli 0,2 secondi. Al riavvio i giri del motore sono ridotti e l'Hillstart Assist Control viene azionato per una partenza più fluida e sicura.

Il Cold Storage System prolunga di 60 secondi l'azione del condizionatore una volta che il motore è spento, la durata complessiva è tre volte maggiore rispetto ai sistemi convenzionali, mentre il

Battery Back-up Control assicura che tutti i sistemi elettronici – come ad esempio audio e navigatore – rimangano totalmente operativi una volta che il motore è stato spento.

Il guidatore è informato sullo stato del motore attraverso il nuovo display Multi-informazioni, sul quale può anche selezionare il nuovo comando "Long" sul control mode. Quest'ultimo è stato studiato per migliorare l'efficienza dei consumi in condizioni di traffico pesante e lunghi tempi di attesa, grazie ad una gestione avanzata del controllo del minimo e dei cicli multipli di Stop & Start.

TRASMISSIONE POTENZIATA PER ELEVATI LIVELLI DI COPPIA

La trasmissione dell'Hilux è stata potenziata per supportare la maggiore erogazione di coppia del motore. Per far fronte a carichi di coppia elevati il diametro dell'albero di uscita all'interno del ripartitore è stato aumentato, e sono stati adottati nuovi differenziali. Anche l'albero di trasmissione è stato ottimizzato, aggiungendo anche uno smorzatore torsionale per ridurre al minimo i livelli di NVH.

NUOVO DRIVE MODE SWITCH

Il nuovo Hilux è equipaggiato con un Drive Mode Switch che permette al guidatore di scegliere tra la guida ECO e POWER. La modalità ECO riduce il consumo di energia in relazione all'accelerazione e al riscaldamento e raffreddamento per migliorare l'economia dei consumi. La modalità POWER invece offre al guidatore una maggiore risposta della valvola a farfalla per un'esperienza di guida più emozionante.



DINAMICHE DI GUIDA E PRESTAZIONI OFF-ROAD

- Nuovo telaio con rigidità torsionale migliorata del 20%
- Sospensioni rivisitate con maggior escursione
- Nuovi sistemi di controllo della frenata in off-road



DINAMICHE DI GUIDA E PRESTAZIONI OFF-ROAD

TELAIO E SCOCCA PIÙ ROBUSTI

L'Hilux presenta un nuovo telaio sviluppato per offrire un incremento della rigidità torsionale pari al 20%, e combinare maneggevolezza, comfort di marcia, silenziosità e sicurezza superiori con una robustezza eccezionale anche in condizioni estreme.

Lo spessore dei longheroni e delle traverse è stato incrementato di 30 mm, e le sezioni sono state ottimizzate. Il rafforzamento della struttura del telaio migliora sia la resistenza alla deformazione che la resistenza delle sospensioni e dei supporti dell'albero motore. Questi accorgimenti consentono al nuovo HILUX di adattarsi ai terreni più impervi e di migliorarne la maneggevolezza in fuoristrada.

La modifica della forma e l'incremento dello spessore dei componenti della sospensione aumentano la resistenza della sospensione stessa e del gancio di traino, conferendo al nuovo Hilux una maggiore capacità sull'assale ed aumentando la massa rimorchiabile fino a 3,5 tonnellate sui modelli Single ed Extra Cab 4x4 e fino a 3,2 tonnellate sulle versioni Double Cab.

L'ottimizzazione della sezione dei longheroni e delle traverse insieme all'incremento della loro rigidità, ha permesso di migliorare la resistenza alla torsione e alla flessione. Questo migliora la risposta del veicolo all'imbardata oltre che il comfort, grazie alla riduzione delle vibrazioni e del rumore del motore.

La deformazione del telaio in caso di impatto è stata ridotta al punto da portare il veicolo ad essere il migliore della categoria in termini di protezione degli occupanti.

Tre volte più resistente del suo predecessore, più robusto e con una protezione sottoscocca più larga, il nuovo Hilux offre una migliore protezione delle parti essenziali della sua trazione integrale.

La protezione sottoscocca è stata ampliata, rinforzata ed è più spessa, riducendo così il rischio il rischio di danneggiamento del servosterzo e dei bulloni di regolazione della campanatura. L'accesso al motore per effettuare la manutenzione ora può avvenire senza dover rimuovere la copertura, con una riduzione dei tempi di manutenzione e, di conseguenza, dei costi di gestione.

La nuova scocca presenta inoltre un elevato contenuto di acciaio ad alta resistenza da 590 MPa, ma conserva un peso ridotto e un'ottima resistenza strutturale.

Inoltre il nuovo Hilux beneficia di 388 punti di saldatura, 120 in più rispetto al modello attuale. Da ciò deriva una maggiore rigidità della scocca che ne limita la deformazione e migliora la precisione e la risposta dello sterzo, assicurando un'esperienza di guida coinvolgente.

**IL NUOVO HILUX PRESENTA
UN NUOVO TELAIO
SVILUPPATO PER OFFRIRE UN
INCREMENTO DELLA RIGIDITA'
TORSIONALE DEL 20%**

Il nuovo Hilux offre infine una straordinaria resistenza alla corrosione, assicurando la massima durata del telaio e della scocca anche nelle condizioni di maggiore utilizzo. La larghezza delle barre laterali e trasversali della struttura del telaio è stata aumentata di 30 mm per garantire una resistenza superiore ai 20 anni.

Acciaio galvanizzato (GA) con proprietà anti-corrosive è stato utilizzato in tutte le parti della struttura esterna inferiore del veicolo, nella parte superiore della cabina e nel pianale. L'area sottostante il rivestimento è stata significativamente migliorata per limitare le infiltrazioni tra i pannelli, cere anti-corrosione e rivestimenti isolanti sono stati applicati nella parte superiore della scocca in prossimità delle aree più soggette alla corrosione.

PITCH & BOUNCE CONTROL

Il nuovo Hilux è equipaggiato con il sistema Toyota Pitch & Bounce Control. Esso adatta automaticamente la coppia del motore alle condizioni del manto stradale. Il sistema è in grado di ridurre il beccheggio del veicolo migliorando il controllo e il comfort di marcia.



Il Pitch & Bounce Control utilizza un sensore che rileva la velocità delle ruote per stabilire quando il muso del veicolo si solleva troppo da terra a causa delle ondulazioni del manto stradale. Quando il frontale si solleva troppo, il sistema riduce momentaneamente la coppia del motore per limitare questo movimento. Quando invece il frontale del veicolo si abbassa eccessivamente il sistema incrementa la coppia per bilanciare il comportamento della vettura.

Sebbene questi aggiustamenti della coppia motore siano poco rilevabili, l'effetto sulla qualità di guida è notevole. Il comfort è aumentato e si percepisce grazie ad una marcia più piatta e ad un minore movimento del veicolo. La sensazione nella sterzata è notevolmente migliorata attraverso una maggiore tenuta di strada.

SOSPENSIONI RIVISTE, SERVOSTERZO MIGLIORATO E NUOVI PNEUMATICI ALL-TERRAIN

Il resistente sistema di sospensioni posteriori a balestra e doppi ammortizzatori è stato ampiamente revisionato sul nuovo Hilux, per combinare le capacità fuoristradistiche attese da un veicolo da lavoro a trazione integrale, con il comfort di marcia e la stabilità di un SUV.

La lunghezza della balestra è stata aumentata di 100 mm e portata a 1.400 mm, azzerando le vibrazioni dovute alla superficie stradale; l'attacco della sospensione posteriore è stato spostato di 100 mm, davanti alla balestra, e abbassato di 25 mm, ottenendo una maggiore stabilità nella sterzata.

Le balestre inoltre sono state montate in posizione più laterale (50 mm) sul telaio. L'aumento dello spessore della barra stabilizzatrice anteriore contribuisce a migliorare la stabilità nelle svolte anche con il veicolo a pieno carico.

Il montaggio degli ammortizzatori è stato modificato, spostando in avanti quelli posteriori per bilanciare la forza di smorzamento tra i due e accentuare la stabilità in rettilineo.

La misura dei cilindri degli ammortizzatori è stata aumentata, ciò permette di effettuare lo smorzamento con una piccola escursione così da ri-

DINAMICHE DI GUIDA E PRESTAZIONI OFF-ROAD

durre le vibrazioni. Le caratteristiche di smorzamento degli ammortizzatori sono state ottimizzate per rendere fluida la marcia alle basse velocità e ridurre le sollecitazioni durante la guida alle medie e alte velocità.

Questi aggiornamenti alla sospensione posteriore hanno contribuito al miglioramento generale dell'articolazione dell'asse posteriore, con un incremento dell'escursione della ruota fino al 20%, assicurando maggiori abilità off-road su terreni rocciosi e particolarmente impervi.

Il piantone dello sterzo è stato ridisegnato per ridurre la trasmissione delle vibrazioni provenienti dal manto stradale e il servosterzo stesso è stato tarato in maniera ottimale. Il rapporto di cremagliera è stato rivisto e le caratteristiche degli ingranaggi del servosterzo sono state ottimizzate per migliorare la sensazione in sterzata. Alle basse velocità è richiesto uno sforzo inferiore avendo migliorato la performance del veicolo in sterzata, mentre il maggior peso dello sterzo aggiunge stabilità con le velocità più sostenute.

Sono state sviluppate delle nuove ruote All-terrain da 17" che insieme agli affinamenti introdotti a sterzo e sospensioni e all'accresciuto comfort del veicolo offrono performance in fuoristrada senza precedenti. I modelli Hilux con cerchi da 18" sono equipaggiati con nuovi pneumatici disegnati per ridurre il rumore al minimo e offrire un elevato comfort su strada.

TRAZIONE INTEGRALE, CON POSSIBILITÀ DI SCEGLIERE TRA RAPPORTI HIGH E LOW

Oltre alle eccezionali capacità fuoristradistiche, il nuovo Hilux è dotato di una trazione integrale che consente di selezionare i rapporti alti e bassi a seconda delle necessità.

Un nuovo differenziale posteriore ad alta capacità e a slittamento limitato consente di aumentare la coppia. L'unità è stata alleggerita con la riduzione da 4 a 2 degli ingranaggi del pignone e con la miniaturizzazione del cuscinetto laterale.

Una maggior affidabilità è stata ottenuta attraverso il trattamento a caldo del cuscinetto anteriore, il trattamento di Kanigen dell'albero del pignone e modifiche dell'anello di tenuta. L'economia dei consumi è ancora maggiore grazie all'adozione di cuscinetti a rulli conici ad elevata efficienza e all'utilizzo di olio a bassa viscosità per il differenziale.



Il blocco elettromagnetico del differenziale offre ora un attuatore a solenoide incorporato che ne migliora efficienza e affidabilità.

Il nuovo selettore della modalità di guida, consente di selezionare facilmente la modalità a due ruote motrici ed il Differenziale Anteriore a Disconnessione Automatica si attiva, migliorando la fluidità di marcia, l'economia dei consumi e la maneggevolezza.

La modalità a due o quattro ruote motrici è selezionabile durante la marcia a velocità inferiori ai 50 km/h.

Il differenziale anteriore è ora dotato di un sensore per la temperatura dell'olio che riduce il rischio di surriscaldamento in modalità 4WD. Se la temperatura dell'olio raggiunge livelli anomali, il sistema invia un alert che suggerisce al guidatore di passare alla modalità a 2WD. Se questa modalità non viene inserita entro 30 secondi, la velocità del veicolo viene automaticamente ridotta a meno di 120 km/h.

NUOVI SISTEMI DI CONTROLLO DEL SISTEMA FRENANTE E STRAORDINARIE CAPACITÀ OFF-ROAD

Oltre alla trazione integrale con rapporti alti e bassi, il nuovo Hilux porta le sue capacità fuoristradistiche ai livelli del Land Cruiser grazie ai nuovi sistemi di controllo della frenata.

Un sistema di Active Traction Control (A-TRC) sfrutta la pressione del liquido dei freni e il controllo del motore per distribuire la coppia alle quattro ruote motrici in maniera appropriata, permettendo di ottenere un controllo della trazione superiore a quello offerto da un differenziale a slittamento limitato.

Qualora si rilevi una perdita di trazione su una o più delle ruote motrici, il sistema provvede automaticamente a frenare la ruota in questione e simultaneamente a redistribuire la trazione sulle altre ruote in presa. Ciò migliora significativamente le capacità off-road del nuovo Hilux sia su fondi scivolosi che rocciosi.

Il Downhill Assist Control (DAC), lavora sia quando si avanza che in retromarcia, aiutando il guidatore a regolare la velocità in caso di pendenze ripide, fondi scivolosi oppure sconnessi. Nelle circostanze in cui il solo freno motore non sia sufficiente a ridurre la velocità

del veicolo, il sistema automaticamente controlla la pressione del liquido dei freni affinché la velocità si mantenga costante durante la discesa, senza che il guidatore debba azionare il pedale del freno e dell'acceleratore.

Operando a velocità inferiori ai 25 km/h, con un controllo della velocità in avanzamento tra i 5 e i 7 km/h e della retro fra i 3 e i 5 km/h, il DAC consente al guidatore di mantenere un'andatura stabile nelle discese ripide, senza che ci sia il bloccaggio delle ruote ma con un controllo specifico sullo sterzo.

Il sistema Hill-start Assist Control (HAC) previene che il veicolo possa andare all'indietro quando il guidatore durante la salita rilasci il pedale del freno. Il sistema mantiene tutte e quattro le ruote frenate per un massimo di due secondi in modo che il veicolo rimanga fermo e non scivoli all'indietro.

CAPACITÀ DI RIMORCHIO ECCEZIONALE

La combinazione tra i livelli di coppia dei motori Toyota 2.4 D-4D Global Diesel di nuova generazione e la forza strutturale del telaio, consente al nuovo Hilux una capacità di rimorchio fino ad un peso massimo di 3,5 tonnellate.

Affinché l'affidabilità sia garantita anche in situazioni di massimo carico sono state adottate misure che aumentano il raffreddamento del motore e della trasmissione.

Tutti i modelli Hilux sono dotati di un radiatore dal design tutto nuovo. Inoltre per aumentare il numero dei condotti e il livello di raffreddamento sono state ottimizzate la forma delle alette e il livello di flusso del liquido di raffreddamento. Il risultato ottenuto è un miglioramento della capacità di raffreddamento del 10,4 %.

L'intercooler è stato posizionato davanti al radiatore per migliorarne l'efficienza. Sui modelli con cambio automatico è presente un radiatore in alluminio lamellare che migliora le prestazioni di raffreddamento del 18,6 % a pieno carico.

SICUREZZA

- Migliorata la sicurezza e la protezione degli occupanti grazie al telaio più robusto
- Toyota Safety Sense: sistema PCS con funzione per il rilevamento dei pedoni, LDA e RSA
- Sistemi completi di controllo della frenata, incluso il Trailer Sway Control



SICUREZZA

TELAIO E SCOCCA STUDIATI PER ASSORBIRE GLI IMPATTI

Il nuovo Hilux con un telaio più robusto offre una maggiore resistenza alla deformazione, mentre la sua capacità di assorbire l'energia derivante dagli impatti è cresciuta del 15 % rispetto al modello precedente. Questo determina una maggiore sicurezza e protezione degli occupanti.

Il telaio assorbe le forze derivanti da una collisione in tre diversi stadi per ridurre gli effetti dell'impatto sul corpo vettura, sul motore e sugli interni. Prima si danneggia e cede la parte frontale del veicolo. Poi collassano le barre laterali all'altezza degli attacchi delle sospensioni e infine le sponde laterali si ripiegano verso l'interno.

Ogni energia d'urto residua che non fosse stata assorbita dalla deformazione della struttura del veicolo, viene dispersa lungo le zone superiori e inferiori e verso il sottoscocca. La scocca stessa, essendo realizzata in acciaio ad alta resistenza da 590 MPa, combina la leggerezza ad un'ottima robustezza che contribuisce a ridurre le lesioni agli occupanti.

Il rischio di danno ai pedoni è stato ulteriormente ridotto grazie all'adozione di materiali assorbenti inseriti nel paraurti anteriore, nel cofano e nelle staffe del parafrangente.

TOYOTA SAFETY SENSE

Attraverso la combinazione di una telecamera e di un radar a onde millimetriche, il sistema Toyota Safety Sense presente sull'Hilux offre un sistema Pre-Crash (PCS) con funzione di Rilevamento Pedoni, il Lane Departure Alert (LDA) e il Road Sign Assist (RSA).

A velocità comprese tra i 10 km/h e i 170 km/h, il sistema Pre-Crash permette di rilevare la presenza di auto davanti al veicolo e di ridurre

il rischio di tamponamento. In caso di possibile collisione il sistema predispone il guidatore alla frenata attraverso un alert visivo e sonoro. Il PCS prepara il sistema frenante ad applicare una forza extra quando il guidatore preme il pedale del freno. Nel caso in cui non reagisse in tempo, il sistema automaticamente aziona i freni, riducendo la velocità fino ai 40 km/h o addirittura portando il veicolo a fermarsi completamente per prevenire l'impatto o ridurre la violenza.

Il sistema è anche in grado di rilevare possibili collisioni con pedoni, azionando il sistema frenante, a velocità comprese tra i 10 km/h e gli 80 km/h, e riducendole approssimativamente a 30 km/h.

Il sistema Lane Departure Alert è in grado di monitorare la segnaletica orizzontale e aiuta a prevenire incidenti e collisioni causati dall'allontanamento dalla carreggiata. Se il veicolo inizia a deviare dalla carreggiata senza aver azionato gli indicatori di direzione, il sistema LDA avvisa il guidatore con un alert visivo e acustico e

IL NUOVO HILUX CON UN TELAIO PIÙ ROBUSTO OFFRE UNA MAGGIORE RESISTENZA ALLA DEFORMAZIONE, MENTRE LA SUA CAPACITÀ DI ASSORBIRE L'ENERGIA DERIVANTE DAGLI IMPATTI È CRESCIUTA DEL 15 % RISPETTO AL MODELLO PRECEDENTE

imprime allo sterzo un input affinché il veicolo non lasci la carreggiata senza controllo.

Il sistema Road Sign Assist identifica la segnaletica stradale come i limiti di velocità o i divieti di sorpasso, fornendo al guidatore le informazioni necessarie sul display Multi-informazioni.

Grazie a questi dispositivi che ne limitano il coinvolgimento in incidenti stradali, i veicoli Toyota equipaggiati con il Toyota Safety Sense possono beneficiare di agevolazioni sui premi assicurativi o avere dei vantaggi sulla classe di appartenenza¹.

SISTEMI COMPLETI PER IL CONTROLLO DEL SISTEMA FRENANTE

Il nuovo Hilux è equipaggiato con una gamma completa di sistemi di controllo della frenata che aiutano a prevenire gli incidenti, massimizzano la stabilità del veicolo e supportano il guidatore a mantenere il controllo del rimorchio in situazioni di guida particolarmente difficili.

L'Anti-lock Brake System (ABS) previene il bloccaggio delle ruote in caso di frenata brusca. Il Brake Assist (BA) produce una forza frenante extra in caso di frenata di emergenza, massimizzando lo sforzo del guidatore che potrebbe non essere in grado di premere il pedale con sufficiente forza. Un Emergency Brake Signal fa lampeggiare automaticamente le quattro frecce durante la frenata di emergenza per avvisare i veicoli che sopraggiungono e ridurre le possibilità di tamponamento.

L'Electronic Brakeforce Distribution (EBD) distribuisce automaticamente la forza frenante tra le ruote anteriori e posteriori a seconda delle condizioni della superficie stradale. Esso non solo ottimizza la frenata ma riduce la necessità di forza da imprimere al pedale del freno affinché la frenata sia efficace.

Il Vehicle Stability Control (VSC) entra in azione quando i sensori rilevano una situazione di sottosterzo o sovrasterzo in prossimità di una svolta. Il sistema controlla contemporaneamente la potenza del motore e la forza frenante di ciascuna ruota, aumentando in maniera significativa la stabilità e la sicurezza del veicolo.

Quando il rimorchio dovesse oscillare a causa della presenza di vento trasversale, di irregolarità della superficie stradale o del limitato controllo dello sterzo da parte del guidatore, il Trailer Sway Control (TSC) controlla i freni e la potenza del motore per annullare l'oscillazione del rimorchio prima che diventi incontrollabile.

Ampiamente descritto nel capitolo sulle Dinamiche di Guida, il nuovo Hilux beneficia di tre ulteriori nuovi sistemi di controllo della frenata, un sistema Active Traction Control (A-TRC), un Downhill Assist Control (DAC) e un Hill-start Assist Control (HAC) che coniugano avanzati sistemi di sicurezza attiva con un'assistenza al guidatore semplice ed intuitiva efficace anche nelle estreme condizioni in off-road.

AIRBAG E CINTURE DI SICUREZZA A TRE PUNTI DI ANCORAGGIO.

Il nuovo Hilux Double Cab è equipaggiato con sette airbag: anteriori e laterali per guidatore e passeggero, un airbag per le ginocchia e gli airbag a tendina anteriori e posteriori.

Tutti i sedili, anteriori e posteriori, sono dotati di cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio con dispositivo Emergency Locking Retractor (ELR). Le cinture anteriori e posteriori sono anche dotate di un pretensionatore e di un limitatore di forza. Tutte le cinture sono dotate di un segnalatore e quelle posteriori sono anche equipaggiate con un Child Restraint System (CRS) di livello elevato, che consente un ancoraggio sicuro per i seggiolini dei bambini con sistema ISOFIX.



¹ Varia a seconda dei mercati

SPECIFICHE

| MOTORE | 2.4 D-4D 2X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6AT |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Codice | 2GD-FTV | | |
| Tipo | 4 cilindri in linea | | |
| Carburante | Diesel | | |
| Meccanismo valvole | 16 valvole DOHC | | |
| Cilindrata (cm ³) | 2.393 | | |
| Alesaggio x corsa (mm) | 92,0 x 90,0 | | |
| Rapporto di compressione (:1) | 15,6 | | |
| Potenza max. (CV) kw @ giri/min | (150)110 @ 3.400 | | |
| Coppia max. (Nm @ giri/min) | 400 @ 1.600-2.000 | | |

| CAMBIO | 2.4 D-4D 2X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6AT |
|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Tipo | 6MT | | 6AT |
| Rapporti | | | |
| 1a | 4,784 | | 3,600 |
| 2a | 2,423 | | 2,090 |
| 3a | 1,443 | | 1,488 |
| 4a | 1,000 | | 1,000 |
| 5a | 0,777 | | 0,687 |
| 6a | 0,643 | | 0,580 |
| Retro | 4,066 | | 3,732 |
| Rapporto differenziale | 3,583 | | 4,100 |

| FRENI | 2.4 D-4D 2X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6MT | 2.4 D-4D 4X4 6AT |
|---|---|---------------------|---------------------|
| Anteriori | Dischi ventilati a pinza fissa con quattro cilindri | | |
| Posteriori | Freni a tamburo 'Leading-trailing' | | |
| Altre caratteristiche | ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC | | |
| SOSPENSIONI | | | |
| Anteriori | Doppio braccio oscillante | | |
| Posteriori | Assale rigido con molla a balestra | | |
| STERZO | | | |
| Tipo ingranaggio | Pignone & cremagliera | | |
| Tipo servosterzo | Idraulico | | |
| Raggio min. di sterzata pneumatico/scocca (m) | 12,8/13,4 | | |
| CERCHI & PNEUMATICI | | | |
| Pneumatici | 265/65R17 | | |
| Cerchi | 17 x 7 1/2J | | |

| PERFORMANCE | SINGLE CAB | | EXTRA CAB | | DOUBLE CAB | | |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 4x4 A/T |
| Velocità max. (km/h) | 175 | 170 | 175 | 170 | 175 | 170 | 170 |
| Accelerazione (0-100 km/h) | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 13,2 | 12,8 |
| CONSUMI | | | | | | | |
| Combinato (l/100 km) | 6,8 | 7,1 | 6,8 | 7,0 6,8 (con S/S) | 6,8 6,4 (con S/S) | 7,0 6,8 (con S/S) | 7,8 7,2 (con S/S) |
| Capacità serbatoio | 80 | | | | | | |
| EMISSIONI CO₂ | | | | | | | |
| Combinato (g/km) | 178 | 187 | 177 | 185 178 (con S/S) | 177 169 (con S/S) | 185 178 (con S/S) | 204 189 (con S/S) |
| PESI | | | | | | | |
| | SINGLE CAB | | EXTRA CAB | | DOUBLE CAB | | |
| | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 2x4 M/T | 4x4 M/T | 4x4 A/T |
| Peso in ordine di marcia (kg) | 1.700-1.725 | 1.800-1.850 | 1.790-1.825 | 1.915-1.965 | 1.955-2.005 | 2.100-2.160 | 2.095-2.155 |
| Massa complessiva del veicolo (kg) | | | 3.000 | 3.150 | 3.050 | 3.210 | 3.210 |
| CAPACITÀ DI RIMORCHIO | | | | | | | |
| Con freni (kg) | 3.200 | 3.500 | 3.200 | 3.500 | 2.800 | 3.200 | 3.200 |
| Senza freni (kg) | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 |

SPECIFICHE

| DIMENSIONI ESTERNE | SINGLE CAB | EXTRA CAB | DOUBLE CAB |
|--|------------|-----------|------------|
| Lunghezza (mm) | 5.330 | 5.330 | 5.330 |
| Larghezza (mm) | 1.800 | 1.855 | 1.855 |
| Altezza (mm) | 1.795 | 1.810 | 1.815 |
| Passo (mm) | 3.085 | 3.085 | 3.085 |
| Carreggiata anteriore (mm) | 1.495 | 1.535 | 1.535 |
| Carreggiata posteriore (mm) | 1.510 | 1.550 | 1.550 |
| Sbalzo anteriore (mm) | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Sbalzo posteriore (mm) | 1.250 | 1.250 | 1.250 |
| Altezza minima da terra (mm) | 277 | 289 | 293 |
| Angolo di attacco (gradi) | 30 | 31 | 31 |
| Angolo di uscita (gradi) | 25 | 26 | 26 |
| Coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx) | | 0.394* | |

| DIMENSIONI INTERNE | SINGLE CAB | EXTRA CAB | DOUBLE CAB |
|--------------------------|------------|---------------------------------------|---|
| Lunghezza (mm) | 932 | 1.404 | 1.697 |
| Larghezza (mm) | 1.480 | 1.480 | 1.480 (anteriore) / 1.410 (posteriore) |
| Altezza (mm) | 1.175 | 1.170 | 1.170 |
| Distanza tra coppia (mm) | N/D | N/D | 841 |
| Spazio per la testa (mm) | 997 | 997 (anteriore) / 969 (posteriore) | 997 (anteriore) / 969 (posteriore) |
| PIANALE | | | |
| Lunghezza (mm) | 2.315 | 1.810 | 1.525 |
| Larghezza max. (mm) | 1.645 | 1.645 | 1.645 |
| Altezza (mm) | 480 | 480 | 480 |

* in base alle specifiche del modello

BANCA IMMAGINI

NUOVO HILUX

Programmi:

- Word- Excel- Pdf (è richiesto Acrobat Reader 7.0)
 - Programma .jpg per visualizzare le immagini/foto
-

Diritti Immagini:

L'utilizzo di queste immagini è esclusivamente consentito per scopi professionali; non potrà essere utilizzato per nessun altro scopo, né essere messo a disposizione di terzi senza il previo consenso scritto di Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgio.

More images available on newsroom.toyota.eu





HILUX_Exterior_01_DPL.JPG



HILUX_Exterior_02_DPL.JPG



HILUX_Exterior_03_DPL.JPG



HILUX_Exterior_04_DPL.JPG



HILUX_Exterior_05_DPL.JPG



HILUX_Exterior_06_DPL.JPG



HILUX_Exterior_07_DPL.JPG



HILUX_Exterior_08_DPL.JPG



HILUX_Exterior_09_DPL.JPG



HILUX_Exterior_10_DPL.JPG



HILUX_Exterior_11_DPL.JPG



HILUX_Exterior_12_DPL.JPG



HILUX_Exterior_13_DPL.JPG



HILUX_Exterior_14_DPL.JPG



HILUX_Exterior_15_DPL.JPG



HILUX_Exterior_16_DPL.JPG



HILUX_Exterior_33_DPL.JPG



HILUX_Exterior_34_DPL.JPG



HILUX_Exterior_35_DPL.JPG



HILUX_Exterior_36_DPL.JPG



HILUX_Exterior_37_DPL.JPG



HILUX_Exterior_38_DPL.JPG



HILUX_Exterior_39_DPL.JPG



HILUX_Exterior_40_DPL.JPG



HILUX_Exterior_41_DPL.JPG



HILUX_Exterior_42_DPL.JPG



HILUX_Exterior_43_DPL.JPG



HILUX_Exterior_44_DPL.JPG



HILUX_Exterior_45_DPL.JPG



HILUX_Exterior_46_DPL.JPG



HILUX_Exterior_47_DPL.JPG



HILUX_Exterior_48_DPL.JPG



HILUX_Exterior_49_DPL.JPG



HILUX_Exterior_50_DPL.JPG



HILUX_Exterior_51_DPL.JPG



HILUX_Exterior_52_DPL.JPG



HILUX_Exterior_53_DPL.JPG



HILUX_Exterior_54_DPL.JPG



HILUX_Exterior_55_DPL.JPG



HILUX_Exterior_56_DPL.JPG



HILUX_Exterior_57_DPL.JPG



HILUX_Exterior_58_DPL.JPG



HILUX_Exterior_59_DPL.JPG



HILUX_Exterior_60_DPL.JPG



HILUX_Exterior_61_DPL.JPG



HILUX_Exterior_62_DPL.JPG



HILUX_Exterior_63_DPL.JPG



HILUX_Exterior_64_DPL.JPG



HILUX_Exterior_65_DPL.JPG



HILUX_Exterior_66_DPL.JPG



HILUX_Exterior_67_DPL.JPG



HILUX_Exterior_68_DPL.JPG



HILUX_Exterior_69_DPL.JPG



HILUX_Exterior_70_DPL.JPG



HILUX_Exterior_71_DPL.JPG



HILUX_Exterior_72_DPL.JPG



HILUX_Exterior_73_DPL.JPG



HILUX_Exterior_74_DPL.JPG



HILUX_Exterior_75_DPL.JPG



HILUX_Exterior_76_DPL.JPG



HILUX_Detail_01_DPL.JPG



HILUX_Detail_02_DPL.JPG



HILUX_Detail_03_DPL.JPG



HILUX_Detail_04_DPL.JPG



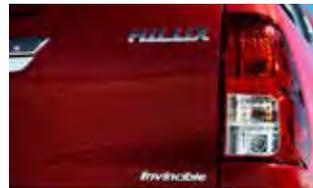
HILUX_Detail_05_DPL.JPG



HILUX_Detail_06_DPL.JPG



HILUX_Detail_07_DPL.JPG



HILUX_Detail_08_DPL.JPG



HILUX_Detail_09_DPL.JPG



HILUX_Detail_10_DPL.JPG



HILUX_Detail_11_DPL.JPG



HILUX_Detail_12_DPL.JPG



HILUX_Detail_13_DPL.JPG



HILUX_Detail_14_DPL.JPG



HILUX_Detail_15_DPL.JPG



HILUX_Interior_01_DPL.JPG



HILUX_Interior_02_DPL.JPG



HILUX_Interior_03_DPL.JPG



HILUX_Interior_04_DPL.JPG



HILUX_Interior_05_DPL.JPG



HILUX_Interior_06_DPL.JPG



HILUX_Interior_07_DPL.JPG



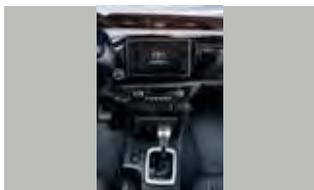
HILUX_Interior_08_DPL.JPG



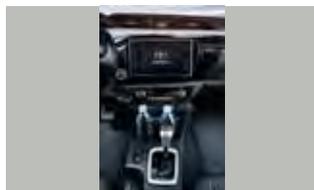
HILUX_Interior_09_DPL.JPG



HILUX_Interior_10_DPL.JPG



HILUX_Interior_11_DPL.JPG



HILUX_Interior_12_DPL.JPG



HILUX_Interior_13_DPL.JPG



HILUX_Interior_14_DPL.JPG



HILUX_Interior_15_DPL.JPG



HILUX_Interior_16_DPL.JPG



HILUX_Interior_17_DPL.JPG



HILUX_Interior_18_DPL.JPG



HILUX_Interior_19_DPL.JPG



HILUX_Interior_20_DPL.JPG



HILUX_Interior_21_DPL.JPG



HILUX_Interior_22_DPL.JPG



HILUX_Interior_23_DPL.JPG



HILUX_Interior_24_DPL.JPG



HILUX_Interior_25_DPL.JPG



HILUX_Interior_26_DPL.JPG



HILUX_Interior_27_DPL.JPG



HILUX_Interior_28_DPL.JPG



1st gen 1968.JPG



2nd gen 1972.JPG



3rd gen 1978.JPG



4th gen 1983.JPG



5th gen 1988.JPG



6th gen 1997.JPG



7th gen 2004.JPG



8th gen 2015.JPG



Hilux_grey_highres.JPG



Hilux Icelandic volcano 2010.JPG



Hilux Southpole.JPG



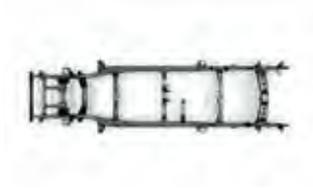
dakar-testing-10.JPG



hiroki_nakajima.jpg



HILUX_Technical_01_DPL.JPG



HILUX_Technical_02_DPL.JPG



TOYOTA MOTOR ITALIA

Communication & External Affairs
Via Kiiciro Toyoda, 2
00148 Roma

<http://newsroom.toyota.it>

Facebook: www.facebook.com/Toyotalitalia

Twitter: www.twitter.com/toyota_italia

Linkedin: www.linkedin.com/company/toyota-motor-italia

Youtube: www.youtube.com/user/Toyotalitalia

Instagram: instagram.com/toyota_italia



bit.ly/1UdVZ8m

