

# DER NEUE HILUX

MAI 2016

DE



**TOYOTA**

ALWAYS A  
**BETTER WAY**





# INHALT

## DER NEUE HILUX

**6** EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

---

**10** INTERVIEW: HIROKI NAKAJIMA,  
HILUX EXECUTIVE CHIEF ENGINEER

---

**12** DESIGN

---

**18** NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE  
GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

---

**24** FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

---

**30** SICHERHEIT

---

**34** TECHNISCHE DATEN

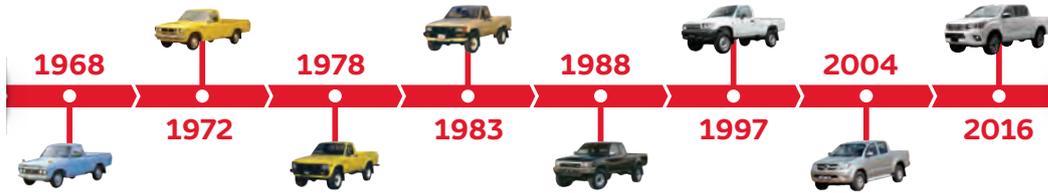
---

**37** BILDDATENBANK

---

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landesspezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle.

Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.



18 Millionen  
VERKAUFTE EINHEITEN WELTWEIT

815.000  
EINHEITEN VERKAUFT IN EUROPA

## Der HILUX BEEINDRUCKT *noch immer*



Der Hilux auf dem Eyjafjöll-Gletscher während eines Vulkanausbruchs, der den Luftverkehr in Europa stark beeinträchtigte



Der Hilux hat als einziges Fahrzeug der Welt den Nord- und den Südpol erreicht



Toyota Gazoo Racing SA Hilux auf dem Weg zum dritten Gesamtplatz bei der Rallye Dakar 2016

NEUER

# HILUX



NEUER  
DIESEL-  
MOTOR

2.4 D-4D  
110 kW / 400 Nm



DREI NEUE  
BREMSREGEL-  
SYSTEME



A-TRC



DAC



HAC



3,5 TONNEN  
ANHÄNGE-  
LAST



Sicherer Transport schwerer  
Güter dank **Anhänger-  
Stabilisierungskontrolle**



388 Schweißpunkte (+120)

erhöhte Karosseriesteifigkeit



Steiferer Leiterrahmen

20% höhere Torsionssteifigkeit



Hochfester 590 MPa Stahl

Kombination aus niedrigem Gewicht und steifer  
Karosserie



20% mehr Federweg

für optimierte Geländegängigkeit

# EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

- Seit fast 50 Jahren das dominante Fahrzeug auf dem globalen Pick-up Markt
- Weltweit über 18 Millionen Einheiten verkauft
- Der meistverkaufte Pick-up in Europa



## EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

**DER 1968 AUF DEM US-AMERIKANISCHEN** Markt eingeführte Toyota Hilux erschien ein Jahr später auch auf dem europäischen Markt. Damit blickt Toyota heute auf eine fast 50-jährige Geschichte im weltweiten Pick-up-Markt zurück.

Bis heute hat Toyota global mehr als 18 Millionen Fahrzeuge des beliebtesten Pick-ups der Welt verkauft. Allein in Europa haben sich 2015 rund 34.000 Kunden für einen neuen Hilux entschieden. Das entspricht einem europäischen Segmentanteil von 23,1 Prozent und positioniert den Hilux als meistverkauften Pick-up in Europa.

Nunmehr schickt sich die völlig neu entwickelte achte Generation des Hilux an, das Erbe dieser Legende anzutreten. An den angebotenen Karosserievarianten ändert sich nichts. Toyota bietet den neuen Hilux als Single Cab, als viersitzigen Extra Cab und als Double Cab mit fünf Sitzplätzen an. Mit seinem neuen stabileren Leiterraum und einem verstärkten Aufbau setzt der Hilux neue Maßstäbe in puncto Robustheit. Ein weiterentwickeltes Allrad-Antriebssystem und eine erhöhte Anhängelast machen die neue Hilux Generation noch geländegängiger und vielseitiger.

Sie bietet mehr Komfort, eine umfassendere Ausstattung, mehr Sicherheit und ist in der Stadt entspannter zu fahren als je zuvor.

Der neue Hilux ist in den Duty Varianten - Duty 4x2, Duty 4x4 und Duty Comfort - perfekt auf die Anforderungen der Kunden an ein langlebiges Nutzfahrzeug ausgerichtet. In den höheren Ausstattungsstufen Comfort und Executive erfüllt er die Kundenerwartungen an einen praktischen wie komfortablen Allradler für den Freizeitbereich. Das neue Modell zeichnet sich durch signifikante Fortschritte insbesondere in den folgenden sechs Entwicklungsschwerpunkten aus:

**Design** – Der robuste und langlebige Pick-up vereint ein neues Niveau an Fahrkultur mit einem gefälligen Design, das auch bei gewerblichen Kunden Anklang finden wird.

**Komfort** – Der geräumige, komfortable Innenraum der gehobenen Ausstattungsstufen verbindet die Alltagstauglichkeit und Funktionalität eines SUV mit einer Geräuscharmheit auf Pkw-Niveau.

**Sicherheit** – Eine hochfeste Sicherheits-Fahrgastzelle, das bereits ab „Comfort“ serienmäßige Toyota Safety Sense mit Kollisionswarnsystem, Notbremsassistent und autonomer Notbremsfunktion mit radargestützter Fußgängererkennung, Spurwechselassistent und Verkehrsschilderkennung (ab Duty Comfort) sowie umfassende Bremskraft-Regelungssysteme einschließlich ABS, elektronischer Bremskraftverteilung EBD, elektronischem Stabilitätsprogramm VSC und Anhänger-Stabilisierungskontrolle TSC stellen das umfangreichste Sicherheitspaket in diesem Marktsegment dar.

**Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit** – Ein neuer, stabilerer Leiterraum und eine verstärkte Karosserie sowie die aktive Traktionskontrolle A-TRC, die Bergabfahrkontrolle DAC ab Duty Comfort

**BIS HEUTE HAT TOYOTA  
GLOBAL MEHR ALS 18  
MILLIONEN FAHRZEUGE DES  
BELIEBTESTEN PICK-UPS DER  
WELT VERKAUFT**

und die Berganfahrkontrolle HAC verleihen dem neuen Hilux höchste Geländegängigkeit, die der des Toyota Land Cruiser in nichts nachsteht.

**Leistungsfähiges Nutzfahrzeug** – Mit seiner größeren und stabileren Ladefläche sowie einer auf bis zu 3,2 Tonnen erhöhten Anhängelast ist der neue Hilux leistungsfähiger als je zuvor.

**Wirtschaftliche Unterhaltskosten** – Der neue 2.4 D-4D Motor glänzt mit dem geringsten Verbrauch seiner Klasse.

Die neue Hilux Generation präsentiert sich noch robuster, stärker und geländegängiger als je zuvor und bleibt damit ihrem ursprünglichen Konzept voll und ganz treu. Zugleich läutet sie mit ihrem modernen neuen Design, einem hohen Komfortniveau, einem Höchstmaß an Sicherheit und modernster Technik aber auch eine neue Ära auf dem Pick-up-Markt ein – ein sehr attraktives Angebot für all seine Zielgruppen. Für den neuen Hilux, der die vielfältigen Anforderungen breiterer Käuferschichten erfüllt, erwartet Toyota in Europa einen Absatz von jährlich 40.000 Einheiten.



## INTERVIEW: HIROKI NAKAJIMA, HILUX EXECUTIVE CHIEF ENGINEER



### ***Wie hat der Entwicklungsprozess des neuen Hilux begonnen?***

Getreu meines persönlichen Mottos „seeing is believing“ habe ich zu Anfang ganz bewusst möglichst viele Länder weltweit bereist, in denen wir den Hilux anbieten, um mir persönlich ein Bild vor Ort von den Begebenheiten und Anforderungen an einen Pick-up zu machen. In 110 der weltweit 172 Länder hatte ich Gelegenheit, mich direkt mit Hilux Nutzern zu unterhalten und zu erleben, unter welchen Bedingungen sie den Hilux einsetzen.

### ***Was haben Sie von diesen Reisen mitgenommen?***

Bei den Diskussionen mit der Hilux-Gemeinde ergab sich eine Vielzahl interessanter Erkenntnisse. Vor allem waren viele der Meinung, der Hilux habe Robustheit eingebüßt. Mir als Chefkonstrukteur war klar, dass hiermit nicht die Langlebigkeit im Straßenbetrieb gemeint war. Während wir mit dem Begriff „Robustheit“ eher technische Langlebigkeit verstehen, reichen die Vorstellungen der Fahrer deutlich darüber hinaus. Und zugleich erwarten viele heute ein hohes Maß an Komfort und Sicherheit, denn sie nutzen das Fahrzeug täglich im Alltag.

### ***Was war das Ziel des Entwicklungsteams beim neuen Hilux?***

Auf der Grundlage einer kompletten Neubewertung des Vorgängermodells entwickelte das gesamte Team große Begeisterung für die Aufgabe, einen neuen Pick-up zu entwickeln, der die vorherige Generation in jeder Hinsicht deutlich übertreffen sollte. Am Wichtigsten war uns dabei die Robustheit, welche seit Jahren die entscheidende Stärke des Hilux darstellt.

Dieser Ansatz führte ohne Umwege zu unserem Entwicklungskonzept „Robuster als wir es uns selbst vorstellen können.“ Um dieses Ziel zu

erreichen, mussten wir dem neuen Hilux überragende Qualität, extreme Langlebigkeit und höchste Zuverlässigkeit mit auf den Weg geben, aber zugleich auch Fortschritte auf zahlreichen anderen Gebieten wie Sicherheit, Erschwinglichkeit und Wirtschaftlichkeit erzielen.

### **Welches waren die größten Herausforderungen dabei?**

Der Markt entwickelt sich ständig weiter, und wir beobachten, dass den Kunden Kriterien wie Komfort, Fahrbarkeit und ein begeisterndes Design immer wichtiger werden. Die Europäische Union wünscht sich sauberere Abgase – und infolge der steigenden Energiekosten wird auch die Kraftstoffeffizienz immer wichtiger, ohne dass die Käufer bereit wären, dafür schwächere Fahrleistungen in Kauf zu nehmen.

Zugleich verschieben sich die Zielgruppen zunehmend weg vom traditionellen Einsatz als Nutzfahrzeug hin zum Freizeitbereich sowie zu Familien. Diese Kunden wünschen sich einen Innenraum ähnlich dem eines modernen SUV, weil sie den Hilux im Alltag nutzen möchten wie einen Pkw.

Alle diese Anforderungen stellten eine ungeheure Herausforderung dar, denn aus meiner Warte weckte der Hilux wenig Leidenschaft. Daher bestand ich darauf, dass die neue Hilux Generation auch auf der emotionalen Ebene punkten muss.

Vor dem Hintergrund all dieser neuen Marktrealitäten sollte das neue Modell sowohl die klassischen Zielgruppen ansprechen wie sein Vorgänger, als auch neue Zielgruppen im Freizeitbereich, der weltweit im Wachstum begriffen ist, erschließen. Diesem neuen Ansatz verdanken wir wertvolle neue Einsichten, denn sobald wir den Vorgänger des neuen Hilux nicht mehr als Pick-up betrachteten, sondern als Alltagsfahrzeug oder Pkw-Ersatz, taten sich auf Antrieb

zahlreiche Möglichkeiten auf, ihn aufzuwerten. Ein geringeres Geräuschniveau, eine kräftigere Beschleunigung, mehr Komfort im Innenraum – schließlich verabschiedeten wir uns komplett von den hergebrachten Nutzfahrzeug-Denkmodellen und schufen einen neuen Standard für Pick-ups.

### **Wie würden Sie den neuen Hilux zusammenfassen?**

Der neue Hilux soll Erwartungen übertreffen und leitet im Pick-up-Segment eine Ära des neuen Denkens ein. Wir haben den Hilux in jeder Hinsicht weiter entwickelt, einschließlich seiner immer schon legendären Robustheit, und ihm darüber hinaus die erwähnte emotionale Komponente verliehen. Doch jeden dieser Punkte einzeln abzuhandeln würde letztlich nicht beschreiben, was das neue Modell im Kern ausmacht. Man muss sich schon selbst ans Steuer setzen, um seine „kultivierte Robustheit“ selbst zu entdecken – jene Leidenschaft, die eine neue Ära für das Pick-up-Segment anbrechen lässt.

**WIR VERABSCHIEDETEN UNS  
SCHLIESSLICH KOMPLETT VON  
DEN HERGEBRACHTEN NUTZ-  
FAHRZEUG-DENKMODELLEN  
UND SCHUFEN EINEN NEUEN  
STANDARD FÜR PICK-UPS**

# DESIGN

- Robustheit, Zuverlässigkeit und ein kultiviertes Fahrerlebnis
- Mehr Platz im Innenraum und Komfort auf dem Niveau eines SUV
- Größere und verstärkte Ladefläche



## DESIGN

### **KAROSSERIEDESIGN – ROBUSTHEIT NEU DEFINIERT**

Auch der neue Hilux kann sich als waschechtes „Arbeitstier“ nach wie vor im gewerblichen Umfeld behaupten. Zugleich zeichnet er sich jedoch mit Blick auf den wachsenden Freizeit-Markt durch ein neues Niveau an Fahrkultur aus.

Diese einzigartige Kombination aus Robustheit und Raffinesse bringt insbesondere die neue Frontpartie zum Ausdruck, die mit markentypischen Designmerkmalen an den aktuellen Toyota Look anknüpft wie etwa dem oberen Kühlergrill, der sich breit in der Horizontalen spannt und visuell unmittelbar in die weit herumgezogenen Scheinwerfer übergeht. Darunter suggeriert der kraftvoll ausgeformte vordere Stoßfänger mit weit geöffnetem unterem Kühlergrill Vertrauen erweckende Solidität.

Typisch für den Hilux ist die bis an die vorderen Radhäuser gezogene Motorhaube. Darunter schließt die zweitoberste horizontale Strebe des oberen Kühlergrills optisch an die Tagfahrleuchten innerhalb der Scheinwerfer an, die dem neuen Hilux mit zwölf weißen LEDs eine charakteristische Licht-Signatur verleihen.

Die weit herumgezogenen Scheinwerfer heben die Breite des neuen Pick-ups hervor. In der Executive Variante sind sie serienmäßig mit LED-Projektionsleuchten erhältlich.

Unterhalb der Scheinwerfer bringt das Design des Stoßfängers Robustheit und Langlebigkeit zum Ausdruck und fügt sich mit dem trapezförmigen unteren Kühlergrill nahtlos in das Toyota Markendesign ein. Weit außen integrierte Nebelscheinwerfer lassen den Hilux besonders breit und stabil wirken.

An der Unterseite geht der Stoßfänger fließend in eine neue, breitere und stärkere Boden-Abdeckung über, deren Form einen großen vorderen Böschungswinkel gewährleistet.

Anders als beim Vorgänger tragen die Radhäuser vorn und hinten keine separaten Verbreiterungen mehr, sondern sind als ganzes ausgestellt.

Zwischen den Radhäusern erzeugt ein im unteren Bereich ebenfalls ausgestellt Türprofil eine visuelle Verbindung. Eine steil hinter dem hinteren Radhaus hochgezogene Sicke bindet auch die Rückleuchten in das Design der Seitenansicht ein.

Die Kabine von Extra Cab und Double Cab zeichnet sich ab Duty Comfort durch die schwarz getönte B-Säule und die nach hinten steil ansteigende Linie der C-Säule aus. Die hinteren Türen sind beim Extra Cab für einen erleichterten Einstieg an der Rückseite angeschlagen,

**DER NEUE HILUX KANN SICH ALS WASCHECHTES „ARBEITSTIER“ NACH WIE VOR IM GEWERBLICHEN UMFELD BEHAUPTEN. ZUGLEICH ZEICHNET ER SICH JEDOCH MIT BLICK AUF DEN WACHSENDEN FREIZEIT-MARKT DURCH EIN NEUES NIVEAU AN FAHRKULTUR AUS**

während ein verchromter, von der hinteren Dachkante seitlich bis in Höhe der Ladeflächenmitte gezogener Überrollbügel dem Design des Double Cab insgesamt noch mehr Ausgewogenheit verleiht. Optional.

Vom Dach im „Pagoden“-Stil profitiert nicht nur das Hilux Design, sondern vor allem auch die Aerodynamik. Mit seiner V-Form trägt das Dach dazu bei, den Fahrtwind über das Fahrzeug hinweg und seitlich herab zu leiten - statt in die Ladefläche. Auf diese Weise wird ein erhöhter Luftwiderstand an der Heckklappe vermieden.

Auch die neuen Rückleuchten tragen mit integrierten Leitflächen zur optimierten Aerodynamik bei. Darunter ist der neue stählerne Stoßfänger jetzt tiefer angebracht und bietet dadurch in seiner Funktion als Trittstufe bei geschlossener Heckklappe einen komfortableren Zugang zur Ladefläche. Die Rückfahrkamera mit optimiertem Sichtfeld ist jetzt bündig in die Griff-Baugruppe der Heckklappe integriert.

Neben einer Auswahl von fünf attraktiven Grundfarben sowie Avantgarde Bronze Metallic ist der neue Hilux in den zwei auffälligen neuen Farbtönen Tornadorot Metallic und Titanblau Metallic erhältlich.

### **INNENRAUMDESIGN – ROBUST UND KULTIVIERT MIT INNOVATIVER TECHNIK**

Der neue Hilux verbindet die Langlebigkeit und Funktionalität eines Nutzfahrzeugs mit einer Fahrkultur und Ausstattung auf dem Niveau eines SUV. Das beginnt bei der Executive Variante bereits beim Einstieg: Zugang zum Innenraum gewährt das Toyota Smart-Key-System mit elektronischem Zündschlüssel.

Ein integriertes Multimedia-System mit sieben Zoll großem Touchscreen im robusten Tablet-Design dominiert die Mittelkonsole. Die neue Klima-Konsole mit wertigen, intuitiv bedienbaren kapazitiven Reglern haben die Toyota Designer zugunsten einer besseren Erreichbarkeit näher an die Vordersitze gerückt.

Das neue Kombinationsinstrument weist große, gut ablesbare Instrumente im Analog-Design und ein zentrales, 4,2-Zoll großes Multi-Informationssystem in Farbe auf. Über integrierte Bedienelemente im

Lenkrad lässt sich darauf schnell und einfach eine Vielzahl von Daten abrufen. Dabei werden die zum Fahren relevantesten Informationen am weitesten oben angezeigt, so dass der Fahrer seinen Blick beim Ablesen möglichst wenig vom Verkehrsgeschehen abwenden muss.

Das neue Lenkrad greift mit seinen markanten horizontalen Speichen das Design der Armaturentafel auf. Es ist in Neigung und in Längsrichtung einstellbar und liegt mit komfortablen Daumenmulden und einem griffigen, vernähtem Bezug angenehm in der Hand.

Integrierte Bedienelemente, darunter ein Vierwege-Schalter, gestatten eine schnelle und einfache Bedienung des Multi-Informationssystemdisplays sowie der Audio- und Multimedia-Systeme, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Sechs Lautsprecher sorgen ab Duty Comfort für klangstarken Musikgenuss.

Das neue Klimatisierungssystem mit kapazitiven Bedienelementen für die Temperatur- und Belüftungssteuerung sowie einem gut ablesbaren LCD-Display zeichnet sich durch eine deutlich erhöhte Klimatisierungsleistung aus – dank des neuen, optimierten Klimakompressors auch bereits bei Leerlaufdrehzahl.

Ein kürzerer Schalthebel vermittelt ein direkteres Schaltgefühl ähnlich wie im Pkw. Direkt davor befinden sich die Schalter zur Wahl des Fahrmodus und zur Bedienung des Allradsystems.

Zur wertigen Anmutung des neuen Innenraums trägt die Konsistenz des Designs ebenso bei wie attraktive metallbeschichtete Applikationen an Armaturentafel, Türverkleidungen, der Einfassung des Kombinationsinstruments, dem Lenkrad und der Schalthebel-Einfassung. Sämtliche Bedienelemente und Anzeigen sind einheitlich blau hinterleuchtet.

### **IM INNENRAUM: GERÄUMIGER, KOMFORTABLER, MEHR ABLAGEN**

Der neue Hilux profitiert von einem geräumigeren Innenraum und erhöhtem Sitzkomfort sowie einer Vielzahl praktischer Ablagen – entscheidende Merkmale für ein Fahrzeug, das sich gleichermaßen für gewerbliche Nutzung als auch für den Freizeitbereich eignet.

## DESIGN

Der Hüftpunkt des Fahrersitzes liegt jetzt zehn Millimeter höher. Der neue Sitz lässt sich über einen 15 Millimeter weiteren Bereich in der Höhe einstellen und ist jetzt auch elektrisch in der Neigung verstellbar. In Verbindung mit dem in Längsrichtung und Höhe einstellbaren Lenkrad finden daher Fahrer mit einer noch breiteren Palette verschiedener körperlicher Staturen eine ergonomisch günstige Sitzposition vor.

Die Vordersitze weisen eine neue Rahmenstruktur mit einem langen, großzügig gepolsterten Sitzpolster auf, das dem Fahrer Halt und Komfort für lange Strecken bietet. Vergrößerte Sitzwangen der Rückenlehne sorgen für ein Plus an Seitenhalt.

Beim Extra Cab und Double Cab profitiert auch der Rücksitz von einem neuen Rahmen und geänderten Polstern, die Körper und Beinen mehr Halt bieten. Zugleich sorgen die dünneren Rückenlehnen der Vordersitze für mehr Platz im hinteren Fußraum und zehn Millimeter mehr Kniefreiheit im Fond.

Für ein Plus an Variabilität ist der Double Cab mit einem im Verhältnis 60:40 geteilt hochklappbaren Sitz erhältlich. Der gewichtsoptimierte Sitz lässt sich leichter hochklappen, und seine Mittelarmlehne fällt breit genug aus, um von beiden hinteren Insassen gleichzeitig genutzt zu werden.

Die Sitzbezüge des neuen Hilux sind in drei verschiedenen Ausführungen erhältlich. Die Basisversion weist einen robusten, strapazierfähigen Stoffbezug für den gewerblichen Bereich auf. Ein hochwertiger, weicher und zugleich langlebiger Stoff wertet die Sitze in der mittleren Ausstattungsstufe auf, und die Modelle der gehobenen Ausstattungsvariante für den Freizeitbereich kommen mit einer Lederausstattung.

Der neue Hilux kann die meisten Ablagen seiner Klasse vorweisen. Das geteilte Handschuhfach weist ein abschließbares unteres Fach auf, während das obere Fach an die Klimatisierungseinrichtung angeschlossen ist, so dass sich hier bis zu zwei 500-ml-Flaschen gekühlt aufbewahren lassen.

Unter dem Deckel mit gepolsterter Armlehne bietet das Ablagefach in der Mittelkonsole ausreichend Platz und verfügt ausstattungsabhängig über eine 220-Volt-Steckdose. Ein klappbares Fach im Dachhimmel bietet sich zur Aufbewahrung von Sonnenbrillen und dergleichen an. Die vorderen Getränkehalter befinden sich vor den seitlichen Belüftungsöffnungen, so dass sich die Getränke kühlen lassen.



Neben dem zusätzlichen großen Getränkehalter und der Ablagefläche auf dem Getriebetunnel befinden sich 12-Volt-Bordnetzanschlüsse sowie AUX- und USB-Anschlüsse für Smartphones und portable Medienabspielgeräte. Die Ablagen in den vorderen Türen bieten ausreichend Platz für 1-Liter-Flaschen.

Im Double Cab stehen auch in den hinteren Türen großvolumige Ablagen zur Verfügung, ebenso wie zwei Getränkehalter in der Armlehne, Taschen und Gepäckhaken an den Rückenlehnen der Vordersitze, Garderobenhaken am Dachhimmel und Ablagefächer unter dem Sitz.

### **MINIMALES GERÄUSCH- UND VIBRATIONSAUFKOMMEN AUF PKW-NIVEAU**

Passend zum erhöhten Komfort im Innenraum zeichnet sich der neue Hilux durch geringe Motor-, Abroll- und Windgeräusche aus.

Toyota hat dazu in allen Bereichen des Fahrzeugs umfassende Maßnahmen zur Schalldämmung und Schallisolierung implementiert. So werden sämtliche Hohlräume ausgeschäumt und eine Vielzahl von Stellen mit Schaumstoff gegen die Übertragung von Geräuschen isoliert.

Die Radhäuser sind von Vibrationen entkoppelt und die Nahtstellen von Windlauf und A-Säule zum vorderen Radhaus oben und unten mit Protektoren abgedichtet, um den Motorraum zu isolieren und die Übertragung von Motor- und Ansauggeräuschen zu begrenzen. Dazu tragen auch die Punktschweißungen zwischen der Abdeckung oben auf dem Windlauf und dem Flansch bei, während eine um den Faktor 1,5 vergrößerte äußere Dämmstoffmatte der Armaturentafel das Geräuschaufkommen im Leerlauf minimiert.

Über die Schallisolierung des Motorraums hinaus hat Toyota auch den neuen 2.4 D-4D Motor intensiven geräusch- und vibrationsdämpfenden Maßnahmen unterzogen. So reduziert die optimierte Form der Einlass- und Abgasrückführungs Kanäle sowie des Ansaugtrakts das dieseltypische Verbrennungsgeräusch und trägt dazu bei, Ansaugvariationen in jedem Zylinder zu unterdrücken.

Den Antrieb der Vorderachse hat Toyota von Stirnrädern auf einen Kettenantrieb umgestellt, was das mechanische Geräuschaufkommen durch Drehzahlschwankungen im Leerlauf minimiert. Die optimierte Form des Ansaugtrakts und der Abgaskrümmer reduziert die Motorgeräusche. Eine steifere Halterung senkt zudem das Vibrationsaufkommen des Turboladers. Auch die Ölwanne-Verkleidung, die Zylinderkopfaube aus Polyamid und die Motorabdeckung aus Kunststoff tragen dazu bei, das Motorengeräusch weiter zu reduzieren.

Zur Verminderung der Wind- und Abrollgeräusche erhielten die Einfassung der Seitenscheiben zusätzliche Dichtlippen. Neue Dichtungen zwischen den vorderen und hinteren Türen, bis auf den Schweller heruntergezogene Türdichtungen und vergrößerte Ablaufbohrungen in den Türen verringern das Geräuschaufkommen zusätzlich.

### **LADEFLÄCHE – GRÖßER, ROBUSTER UND PRAKTISCHER**

Die Ladefläche fällt beim neuen Hilux größer, stabiler und praktischer aus – im Vergleich zur Vorgänger-Generation.

Mit 1.645 statt bisher 1.544 Millimetern weist der neue Hilux die breiteste Ladefläche seiner Klasse auf. An der Heckklappe kommen kräftigere Gelenk-Scharniere und verstärkte Halter für die Fangbänder zum Einsatz.

Die Ladefläche selbst ist jetzt noch widerstandsfähiger gegen Verformung und Beschädigungen beim Be- und Entladen. Hierzu tragen neu konstruierte Bodenrippen sowie ein verstärkter Querträger am Bodenblech ebenso bei wie die verstärkte Stirnwand, die optimierte Wartungsklappe sowie die überarbeiteten Rippenverstärkungen der Radhäuser.

Als Zubehör sind unter anderem ein Hardtop, eine abschließbare Leichtmetall-Jalousie sowie verschiedene Abdeckungen für Ladeflächen mit und ohne Überrollbügel erhältlich.

# NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTS- KOSTEN SEINER KLASSE

- Neuer 2.4 D-4D Dieselmotor mit deutlich mehr Drehmoment und geringem Verbrauch
- Neue 6-Stufen-Automatik und weiterentwickeltes manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe
- Verstärkter Antriebsstrang zur Übertragung des erhöhten Drehmoments



## NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

### NEUE 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL MOTORENTECHNOLOGIE

Ogleich der neue 2.4 D-4D Global Diesel (GD) etwa 100 cm<sup>3</sup> weniger Hubraum aufweist als der Motor des Vorgängermodells, bietet er ein deutlich gesteigertes Drehmomentniveau im unteren und mittleren Drehzahlbereich als auch einen geringen Verbrauch.

Der neue Vierzylinder-DOHC-Motor mit 16 Ventilen ist mit einem Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie und Zwischenkühler ausgestattet. Das 2.393 cm<sup>3</sup> große Aggregat leistet 110 kW/150 PS bei 3.400 U/min und liefert zwischen 1.600 und 2.000 U/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm.

Alle Hilux Versionen verfügen über ein weiterentwickeltes 6-Gang-Schaltgetriebe, wahlweise steht auch eine neue 6-Stufen-Automatik zur Verfügung.

Der neue Hilux beschleunigt in 12,8 Sekunden (Automatik) beziehungsweise 13,2 Sekunden (manuelles Schaltgetriebe) aus dem Stand auf 100 km/h. Die Varianten mit Hinterradantrieb erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h, die Allrad-Versionen 170 km/h.

Dank seiner gegenüber dem zuvor eingesetzten Motor um gut neun Prozent erhöhten Kraftstoffeffizienz zeichnet sich der 2.4 D-4D durch einen geringen Verbrauch aus. Die Verbrauchswerte beginnen bei 6,4 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei nur 169 g/km.

Insgesamt bescheren reduzierte Inspektionszeiten und die geringeren laufenden Kosten des neuen Antriebs im Verbund mit seinem geringen Verbrauch dem neuen Hilux niedrige Unterhaltskosten.

Der neue 2.4 D-4D fällt deutlich leichter aus, und eine effizientere Verbrennung sowie eine minimierte innere Reibung senken den Verbrauch.

Zur Gewichtersparnis trägt der Motor eine Abdeckung aus Kunststoff, eine Zylinderkopfhaube aus Polyamid und einen Zylinderkopf mit reduzierter Materialstärke.

Effizientere Ein- und Auslass-Systeme und das weiterentwickelte Einspritzsystem verleihen dem Motor ein erhöhtes maximales Drehmoment. Je nach Motordrehzahl kommt einer von zwei Ansaugkanälen zum Einsatz: Ein Tangential-Ansaugkanal produziert eine hohe Luftverwirbelung für eine optimierte Gemischaufbereitung und eine effiziente Verbrennung, während ein gewundener Ansaugkanal ein hohes Durchflussvolumen sicherstellt.

Der Motor verfügt über eine präzise, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, die einen hohen Einspritzdruck bereitstellt, und die neu konstruierten Kolben weisen eine optimal auf die neue Brennraumform angepasste Kontur auf.

**DER NEUE 2.4 D-4D GLOBAL  
DIESEL MOTOR VON TOYOTA  
BIETET EIN DEUTLICH GESTEI-  
GERTES DREHMOMENTNIVEAU  
IM UNTEREN UND MITTLEREN  
DREHZAHLBEREICH ALS AUCH  
DEN GERINGSTEN VERBRAUCH  
SEINER KLASSE**

Durch eine exakte Piloteinspritzung vor der Haupteinspritzung verkürzt sich der Zündverzug zugunsten einer leisen und stabilen Verbrennung auch unter widrigsten klimatischen Bedingungen. Zudem trägt sie zum hohen thermischen Wirkungsgrad des Motors bei.

Der neue Turbolader baut 30 Prozent kompakter als beim Vorgänger-Modell. Ein neu entwickeltes Turbinenrad steigert seine Effizienz. Auch der neue Verdichter trägt dazu bei, dass der neue Motor spontan auf Gasbefehle anspricht und sein maximales Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich abgibt. Der Motor ist darüber hinaus mit einer flüssigkeitsgekühlten Abgasrückführung EGR mit Bypass Funktion für den Kühler ausgerüstet.

Insgesamt konnte die Anzahl der Komponenten des Abgassystems von 18 auf drei reduziert werden. Dank des Toyota SCR-Verfahrens (Selective Catalytic Reduction) unter Harnstoff-Zugabe verringern sich die Stickoxid-Emissionen um bis zu 99 Prozent, so dass der neue Hilux die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 unterschreitet.

Eine hocheffiziente Vakuumpumpe, ein Rollenkipphel-Mechanismus und eine reibungsarme Steuerkette tragen durch verringerte mechanische Reibung dazu bei, den Verbrauch des neuen Motors weiter zu senken.

### **OPTIMIERTES 6-GANG-SCHALTGETRIEBE**

Zugunsten erhöhter Zugkraft bei niedrigen Geschwindigkeiten in Verbindung mit einem geringen Verbrauch bei hohen Geschwindigkeiten hat Toyota den ersten Gang um zehn Prozent gekürzt, den höchsten Gang jedoch um 23 Prozent länger übersetzt als beim vorherigen 5-Gang-Getriebe.

Für geschmeidige Gangwechsel und ein klares Feedback an den Fahrer sind Elemente der Schaltung mit diversen Lagern und Führungsbuchsen ausgestattet. Mit hoher Präzision ausdistanzierte Zahnradpaare bürgen für einen geschmeidigen und verschleißarmen Lauf. Zugleich verhindert jetzt ein Unterbrecherschalter an der Kupplung ein ungewolltes Anfahren durch Betätigen des Anlassers bei eingelegetem Gang.

Schaltgeräusche und Vibrationen beim Gangwechsel haben die Toyota Ingenieure weiter reduziert. Auch das neue Getriebegehäuse trägt mit seiner in Länge und Stärke angepassten Verrippung dazu bei, Geräusche und Vibrationen zu dämpfen, die im Getriebe entstehen oder über sein Gehäuse übertragen werden.

Zur erhöhten Langlebigkeit und Zuverlässigkeit tragen ferner neue Zahnräder mit erhöhter Belastbarkeit sowie optimierter Zahnzahl und -form bei. Auch die Lager-Stützflächen am vorderen Ende der Zwischenwelle hat Toyota geändert. Statt der bisherigen Nadellager kommt ein kombiniertes Nadel-/Kugellager zum Einsatz, um sowohl axiale als auch radiale Kräfte optimal abzufangen.

### **WEITERENTWICKELTE INTELLIGENTE 6-STUFEN-AUTOMATIK**

Intelligente neue Regelsysteme der elektronisch gesteuerten 6-Stufen-Automatik tragen dazu bei, den Verbrauch des neuen Hilux trotz gesteigerter Fahrleistungen weiter zu senken.

So ermittelt die „High-speed Gear Effective Utilisation Control“ in Echtzeit die optimale höchste Fahrstufe für die momentane Verkehrssituation. Unter Berücksichtigung der Zuladung und der anliegenden Motorlast entscheidet dieses System, ob die sechste Fahrstufe in einer gegebenen Situation zur Verfügung steht oder das Getriebe für einen idealen Kompromiss aus hoher Zugkraft und geringem Verbrauch stattdessen maximal bis zur fünfte Fahrstufe hoch schaltet.

Die „Deceleration Downshift Control“ dagegen optimiert das Herunterschalten im Schiebebetrieb. Nutzt der Fahrer die Motorbremswirkung, so unterbricht die Schubabschaltung oberhalb einer bestimmten Schwellendrehzahl automatisch die Kraftstoffversorgung. Die „Deceleration Downshift Control“ der Automatik maximiert die Motorbremswirkung durch Wahl einer niedrigeren Fahrstufe, um zu verhindern, dass die Drehzahl unter diesen Schwellenwert fällt. Zugleich gestattet diese Regelung, die Schubabschaltung für maximale Kraftstoff-Ersparnis so häufig und lang wie möglich zu aktivieren.

## NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

Die intelligente Schaltsteuerung „AI-SHIFT Control“ umfasst die „Accelerator Immediate Close Control“ und die „Accelerator Immediate Open Control“. Erstere maximiert die Motorbremswirkung, wenn der Fahrer plötzlich vom Gas geht, indem sie einen Wechsel der Fahrstufe unterdrückt. Zugleich ist dadurch anschließend das maximale Beschleunigungsvermögen abrufbar. Letztere dagegen veranlasst das Automatik-Getriebe, bei plötzlicher Betätigung des Gaspedals ähnlich wie eine klassische „Kick-down“-Funktion ansatzlos herunterzuschalten.

### **START-STOPP-FUNKTION**

Die Start-Stopp-Funktion des neuen Hilux zählt zu den fortschrittlichsten Systemen auf dem Markt. Sie ist eigens darauf ausgelegt, auch unter extremen klimatischen Verhältnissen Komforteinbußen der Insassen durch die Kraftstoff-Sparfunktion weitgehend zu vermeiden.

Dank des leistungsstärkeren und langlebigeren Anlassers dauert der erneute Startvorgang nach einer Abschaltung nur 0,2 Sekunden. Zugleich reduziert das System bei Neustarts automatisch die Drehzahl und aktiviert die Berganfahrkontrolle HAC.

Das Kältespeicher-System lässt die Klimatisierungseinrichtung nach dem Abstellen des Motors noch 60 Sekunden weiter laufen, drei Mal so lange wie herkömmliche Systeme. Zugleich stellt die Reserve-spannungsregelung sicher, dass alle elektronischen Systeme wie etwa das Audio- und Navigationssystem auch bei abgestelltem Motor ihre Funktion in vollem Umfang aufrechterhalten.

Der Fahrer wird vom neuen Multi-Informationsdisplay über den Motorstatus informiert, wo er auch zugleich den neuen „Long“ Regelmodus aktivieren kann. Dieses Merkmal gestattet verlängerte Anhaltezeiten im Leerlauf und mehrfache Stopp-Start-Zyklen, um den Verbrauch noch stärker zu reduzieren – besonders effektiv bei längeren Staus mit erhöhten Wartezeiten.

### **VERSTÄRKTER ANTRIEBSSTRANG**

Angesichts des erhöhten Motordrehmoments haben die Toyota Ingenieure auch den Antriebsstrang des Hilux entsprechend verstärkt. So weist die Ausgangswelle des Verteilergetriebes einen stärkeren Durchmesser auf, und es werden verstärkte Differenziale eingesetzt, um der erhöhten Belastung standzuhalten. Auch die neue Antriebswelle ist auf das erhöhte Drehmoment und die größere Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ausgelegt, wobei ein zusätzlicher Torsionsdämpfer das Geräusch- und Vibrationsaufkommen in diesem Bereich minimiert.

### **JETZT MIT WÄHLBAREN FAHRMODI**

Der neue Hilux ist mit einem Fahrmodus-Schalter ausgestattet, der es dem Fahrer gestattet, zwischen den Modi ECO und POWER zu wählen. Im ECO Modus ist der Antrieb auf einen möglichst sparsamen Betrieb optimiert und die Leistung der Klimatisierungsautomatik wird reduziert. Demgegenüber bietet der POWER Modus ein direkteres Ansprechverhalten auf Gasbefehle für ein sportlicheres Fahrerlebnis.



# FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

- Neu entwickelter Leiterraum mit 20 Prozent mehr Torsionssteifigkeit
- Neue Radaufhängung mit bis zu 20 Prozent mehr Federweg
- Neue Bremsregelsysteme für beste Geländegängigkeit



# FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

## FAHRWERK UND KAROSSERIE JETZT NOCH ROBUSTER UND LANGLEBIGER

Mit einer um 20 Prozent höheren Verwindungssteifigkeit bildet der neu entwickelte Leiterraum die Basis für zahlreiche Optimierungen sowohl der Fahreigenschaften und des Fahrkomforts als auch des Geräusch- und Vibrationsaufkommens und der Aufprallsicherheit. Zugleich zeichnet er sich auch bei schwerster Beanspruchung durch herausragende Langlebigkeit aus.

Die seitlichen Rahmenprofile und Querträger mit optimiertem Querschnittsprofil fallen etwa 30 Millimeter höher aus. In Verbindung mit verstärkten Aufnahmen am Rahmen, etwa für die Federelemente oder die vordere Antriebswelle, erhöht dies sowohl die Steifigkeit als auch die Langlebigkeit des Fahrwerks. Zugleich kommen diese Maßnahmen den Fahreigenschaften des neuen Hilux auf unebener Strecke und seiner Geländegängigkeit zu Gute.

Über eine geänderte Form und erhöhte Stärke der entsprechenden Aufnahmen erreichte Toyota außerdem eine höhere zulässige Achslast und eine gesteigerte Belastbarkeit der Anhängerzugvorrichtung. Dadurch erhöht sich die zulässige Anhängelast der Modelle Single Cab und Extra Cab mit Allradantrieb sowie die des Double Cab auf 3,2 Tonnen.

Optimierte Querschnittsprofile der Längsträger und steifere Verbindungen zu den Querträgern erhöhen die Verwindungssteifigkeit des Leiterraums. Hiervon profitiert sowohl das Einlenkverhalten als auch der Federungskomfort, während sich zugleich das Vibrationsaufkommen im Bodenbereich und die Übertragung von Motorengeräuschen in den Innenraum verringern.

Zudem fällt im Fall einer Kollision die Verformung des Leiterraums geringer aus, was dazu beiträgt, dass der neue Hilux den besten Insassenschutz seiner Klasse bietet.

Die verstärkte, breitere Unterboden-Verkleidung weist bei den Versionen mit Allradantrieb eine drei Mal so hohe Steifigkeit auf wie zuvor und bietet entscheidenden Komponenten am Unterboden des neuen Hilux damit noch mehr Schutz.

Die vergrößerte Verkleidung weist eine erhöhte Materialstärke und zusätzliche Verstärkungen auf, um im Gelände das Risiko von Schäden am Faltenbalg der Spurstange und an der Sturz-Einstellschraube weiter zu verringern. Zugleich lassen sich nunmehr sämtliche Wartungsarbeiten am Motor ausführen, ohne die Unterboden-Verkleidung zu entfernen, was die Inspektionskosten weiter verringert.

Die neue Karosserie weist steifere Verbindungspunkte zum Fahrwerk auf. Der in weiten Bereichen verwendete Spezialstahl mit einer erhöhten Zugfestigkeit von 590 MPa verleiht ihr ein geringes Gewicht und hohe Robustheit.

Darüber hinaus profitiert die Karosserie von insgesamt 388 Schweißpunkten, 120 mehr als beim Vorgängermodell. Die sich daraus ergebende erhöhte Steifigkeit trägt zur erhöhten Lenkpräzision und zum spontaneren Einlenkverhalten bei.

Schließlich zeichnet sich der neue Hilux durch einen überragenden Korrosionsschutz aus, der auch unter härtesten Einsatzbedingungen eine hohe Lebensdauer von Fahrwerk und Karosserie gewährleistet. So hat Toyota die Breite der Längs- und Querträger des Leiterraums um etwa 30 Millimeter erhöht, um dem Fahrwerk auf 20 Jahre ausreichende Reserven gegen Korrosion zu verleihen.

Alle Außenbereiche des Fahrzeug-Unterbodens und weite Bereiche von Karosserie und Ladefläche sind galvanisch gegen Korrosion geschützt. Beim neuen Hilux sind zudem deutlich größere Bereiche mit Unterbodenschutz versehen, um das Eindringen von Feuchtigkeit und Schmutz in Spalten zu verhindern, während korrosionsgefährdete Bereiche der Karosserie mit Korrosionsschutzwachs und ausbruchsicheren Beschichtungen geschützt werden.

### **EIN- UND AUSFEDERREGELUNG**

Die Ein- und Ausfederregelung verringert die Karosseriebewegungen beim Überfahren von Unebenheiten durch eine direkte Regelung des vom Motor abgegebenen Drehmoments und sorgt damit für mehr Fahrkomfort und ein präziseres Fahrverhalten.

Die Ein- und Ausfederregelung nutzt Informationen von den Rad-drehzahlsensoren, um festzustellen, ob die Fahrzeugfront sich durch Unebenheiten der Fahrbahnoberfläche hebt oder senkt. Hebt sie sich, so werden die Köpfe der Fahrzeuginsassen bei einem konventionellen unregelmäßigen Antrieb zurück gedrückt. Die Ein- und Ausfederregelung reduziert jedoch zum Ausgleich kurzfristig das vom Motor abgegebene Drehmoment und vermindert damit die Kopfbewegung der Insassen. Senkt sich die Fahrzeugfront, werden die Köpfe der Insassen normaler-



weise nach vorn gedrückt. In diesem Fall erhöht das System in ähnlicher Weise das Motor-Drehmoment, um der Bewegung entgegenzusteuern.

Oggleich das Drehmoment dabei nur um minimale Beträge variiert wird, bewirkt das System eine merkliche Verbesserung von Fahrkomfort und Fahrverhalten. Der Komfort profitiert davon, dass die Insassen weniger Karosseriebewegungen wahrnehmen. Zugleich verbessert sich das Lenkgefühl bei geringem Lenkeinschlag dank der optimierten Traktion.

### **ÜBERARBEITETE RADAUFHÄNGUNG, WEITERENTWICKELTE SERVLENKUNG UND NEUE GELÄNDEREIFEN**

Die robuste Hinterachse mit Blattfedern und zwei Stoßdämpfern des neuen Hilux haben die Toyota Fahrwerks-Experten intensiv weiterentwickelt, um die extreme Verschränkung eines robusten Geländefahrzeugs mit dem Fahrkomfort und der Fahrstabilität auf dem Niveau eines modernen SUV in Einklang zu bringen.

Toyota hat die Länge der Blattfeder für erhöhten Abrollkomfort um 100 Millimeter auf jetzt 1.400 Millimeter erhöht und die Aufnahme der Hinterachse weiter nach vorn verlegt. Dadurch liegt die Hinterachse jetzt 100 Millimeter weiter vorn und 25 Millimeter tiefer, wovon die Lenkstabilität profitiert.

Zugleich liegen die Blattfedern innerhalb des neuen Leiterrahmens jetzt 25 Millimeter weiter außen. Diese Änderung verleiht dem beladenen Fahrzeug in Verbindung mit einem stärkeren vorderen Stabilisator ein Plus an Kurvenstabilität.

Auch die Stoßdämpfereinsparungen hat Toyota entsprechend angepasst. Die Aufnahmen der hinteren Stoßdämpfer verlegten die Fahrwerksexperten für eine ausgewogene Dämpfungskraft-Verteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ebenfalls weiter nach vorn und erreichten so eine erhöhte Geradeauslauf-Stabilität. Dank der größeren Stoßdämpferzylinder werden bereits geringe Ausschläge der Federung und Vibrationen sensibel gedämpft. Über eine optimierte Dämpfungscharakteristik der Stoßdämpfer selbst

## FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

erreichten die Ingenieure einen hohen Federungskomfort im unteren Geschwindigkeitsbereich, während zugleich Bodenwellen im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich geschmeidig absorbiert werden.

Darüber hinaus tragen die beschriebenen Änderungen zu einer deutlich stärkeren maximalen Verschränkung der Hinterachse mit einem um bis zu 20 Prozent höheren Federweg bei, was die Geländegängigkeit in felsigem Terrain und bei tiefen Rinnen nochmals spürbar erhöht.

Die neu konstruierte Lenksäule vermindert die Übertragung von Vibrationen von der Fahrbahnoberfläche deutlich. Auch die Lenkung selbst haben die Toyota Ingenieure über eine geänderte Lenkübersetzung und die Charakteristik der Servo-Unterstützung neu abgestimmt, um das Lenkgefühl zu optimieren. Im Ergebnis verringern sich die Rückstellkräfte bei geringen Geschwindigkeiten, während ein größerer Lenkwiderstand bei hohen Geschwindigkeiten dem Geradeauslauf zu Gute kommt.

Über die weiterentwickelte Radaufhängung und Lenkung hinaus trägt vor allem die neu entwickelte A/T Geländebereifung („All Terrain“) im 17-Zoll-Format zum erhöhten Abrollkomfort auf der Straße bei und gewährleistet zugleich eine hohe Traktion im Gelände. Hilux Modelle mit 18-Zoll-Bereifung sind für eine noch geringere Geräusentwicklung bei nochmals gesteigertem Fahrkomfort auf der Straße mit einer neuartigen H/T-Bereifung ausgestattet („Highway Terrain“).

### ZUSCHALTBARER ALLRADANTRIEB MIT GELÄNDEREDUKTION

Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion sowie automatische Sperrdifferenziale mit begrenztem Schlupf an Vorder- und Hinterachse verleihen dem neuen Hilux ein Höchstmaß an Geländegängigkeit.

Das neue hintere Sperrdifferenzial mit begrenztem Schlupf zeichnet sich angesichts des erhöhten Motor-Drehmoments durch eine erhöhte Belastbarkeit aus. Zur Gewichtsersparnis weist es kleinere Ausgangswellenlager sowie nur noch zwei statt bisher vier Ausgleichskegelräder auf.

Die Zuverlässigkeit erhöhte Toyota durch den Einsatz eines wärmebehandelten Eingangswellenlagers, Kanigen beschichtete Kegelradachsen sowie geänderter Dichtringe. Zugleich profitiert der



Kraftstoffverbrauch von neuen, hoch effizienten Kegelrollenlagern und Getriebeöl mit besonders geringer Viskosität.

Die Differenzialsperre wird zur Erhöhung von Effektivität und Zuverlässigkeit jetzt über einen integrierten Magnetschalter betätigt.

Bei abgeschaltetem Allradantrieb trennt das „Automatic Disconnecting Differential System“ des Hilux die Vorderräder vom Antriebsstrang, um ein Plus an Fahrkultur und optimale Fahrbarkeit auf der Straße zu gewährleisten sowie den Verbrauch weiter zu reduzieren.

Der Allradantrieb lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch während der Fahrt zu- und abschalten.

Das vordere Differenzial ist jetzt mit einem Öltemperatursensor ausgestattet. Droht eine Überhitzung, wird dem Fahrer signalisiert, umgehend auf Hinterradantrieb umzuschalten. Reagiert er nicht innerhalb von 30 Sekunden auf diese Warnung, begrenzt das System die Fahrgeschwindigkeit automatisch auf maximal 120 km/h.

### **NEUE BREMSKRAFT-REGELUNGEN FÜR ERHÖHTE GELÄNDEGÄNGIGKEIT**

In Ergänzung seines bewährten traktionsstarken Allradantriebs erhöhen zusätzliche Bremskraft-Regelungen die Geländegängigkeit des neuen Hilux auf das Niveau des Toyota Land Cruiser. So erreicht die aktive Traktionskontrolle A-TRC durch selektive Bremskraftregelung eine optimale Antriebskraft-Verteilung zu jedem einzelnen Rad. Im Ergebnis steht dadurch eine höhere Traktion zur Verfügung, als sich allein mit einem automatischen Sperrdifferenzial erreichen ließe.

Stellt das System bei einem oder mehreren angetriebenen Rädern einen Traktionsverlust fest, bremst es die jeweiligen Räder automatisch ab und leitet zugleich die Antriebskraft an die Räder mit der momentan besten Haftung weiter. Dies erhöht die Geländegängigkeit des Hilux besonders in steinigem Gelände und auf rutschigem Untergrund.

Die Bergabfahrkontrolle DAC unterstützt den Fahrer im Gefälle auf rutschigem und unebenen Untergrund, und das sowohl vorwärts als

auch im Rückwärtsgang. In Situationen, in denen die Motorbremswirkung allein nicht ausreicht, um eine ungewollte Beschleunigung des Fahrzeugs zu verhindern, regelt das System bergab über die Bremsen automatisch eine konstant niedrige Geschwindigkeit ein, ohne dass der Fahrer Gas oder Bremse bedienen muss.

Die Bergabfahrkontrolle DAC steht bei bis zu 25 km/h zur Verfügung. Sie regelt die Geschwindigkeit vorwärts auf fünf bis sieben km/h ein und rückwärts auf drei bis fünf km/h. Damit gestattet DAC, steile Abhänge im Gelände ohne blockierende Räder stabil und sicher zu bewältigen, so dass sich der Fahrer ganz auf die Linienwahl konzentrieren kann.

Die Berganfahrkontrolle HAC verhindert automatisch das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Dazu hält das System das Fahrzeug bis zu zwei Sekunden lang mit den Bremsen an allen vier Rädern.

### **AUSSERGEWÖHNLICHE LEISTUNG ALS ZUGFAHRZEUG**

Dank des deutlich erhöhten Drehmoments des 2.4 D-4D Global Diesel im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie der erhöhten Belastbarkeit des neuen Leiterrahmens steigt die zulässige Anhängelast (gebremst) beim neuen Hilux auf bis zu 3,2 Tonnen.

Für höchste Zuverlässigkeit auch unter hoher Dauerlast im Gespannbetrieb hat Toyota mehrere Maßnahmen getroffen, um die Kühlleistung von Motor und Antrieb zu steigern.

Alle Hilux Modelle sind mit einem neu konstruierten Kühler ausgestattet, der eine höhere Anzahl von Windungen und eine vergrößerte Kühlfläche aufweist. Auch die Form der Kühlrippen und den Volumenstrom des Kühlmittels haben die Toyota Ingenieure optimiert und so die Kühlleistung um insgesamt 10,4 Prozent gesteigert.

Der Ladeluftkühler liegt für erhöhte Effizienz jetzt vor dem Hauptkühler. Zudem erhielten alle Modelle mit Automatik einen gewichtsoptimierten zusätzlichen Leichtmetallkühler für das Getriebeöl, welcher die Kühlleistung um 18,6 Prozent steigert.

# SICHERHEIT

- Erhöhter Insassenschutz durch verstärkten Leiterraum
- Toyota Safety Sense mit Kollisionswarnsystem, Fußgänger-Erkennung, Spurwechselassistent und Verkehrsschilderkennung
- Umfassende Bremsregelsysteme einschließlich Anhänger-Stabilisierungskontrolle



# SICHERHEIT

## **HOCH BELASTBARES, AUFPRALLENERGIE ABSORBIERENDES SICHERHEITS-CHASSIS UND FAHRGASTZELLE**

Der Leiterraum des neuen Toyota Hilux ist widerstandsfähiger gegenüber Verformungen und bürgt dank seiner um 15 Prozent gesteigerten Aufprallenergie-Absorption zugleich für erhöhten Insassenschutz und ein Plus an Aufprallsicherheit.

Das Fahrwerk absorbiert die Aufprallenergie in drei Stufen, um die Auswirkungen eines Aufpralls auf die Karosserie, den Motor und den Innenraum zu minimieren. Die erste Knautschzone bildet der Bereich der nach vorn verlängerten Längsträger. Anschließend kollabiert der Längsträger nach oben im Bereich der Fahrwerksdome, und als drittes verbiegt er sich im „Kick“ Bereich nach innen.

Verbleibende Aufprallenergie, die nicht durch die Verformung der Rahmenstruktur absorbiert wurde, wird von den Struktur-Elementen im oberen und unteren Bereich der Karosserie und des Unterbodens effektiv verteilt. Die Karosserie selbst weist einen hohen Anteil Spezialstahl mit hoher Zugfestigkeit von 590 MPa auf, der zum Schutz der Insassen ein geringes Gewicht mit hoher Belastbarkeit vereint.

Auch das Risiko für Fußgänger, im Fall eines Unfalls Schaden zu erleiden, hat Toyota weiter reduziert: Aufprallenergie absorbierende Strukturen des vorderen Stoßfängers, der Motorhaube, der Trägerstruktur für die vorderen Radhäuser und des Windlaufs tragen dazu bei, die Energie-Einwirkung auf Beine und Kopf von Fußgängern bei einem Aufprall zu minimieren.

## **TOYOTA SAFETY SENSE**

Das Toyota Safety Sense System des neuen Hilux arbeitet sowohl mit einer Kamera als auch mit einem Mikrowellenradar und umfasst ein

Kollisionswarnsystem, einen Notbremsassistenten und eine autonome Notbremsfunktion mit Fußgängererkennung sowie einen Spurwechselassistenten und eine Verkehrsschilderkennung (ab Duty Comfort).

Das Pre-Collision System PCS erkennt im Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 170 km/h voraus fahrende Fahrzeuge und senkt das Risiko, mit ihnen zu kollidieren. Tritt die Möglichkeit einer Kollision auf, warnt das System den Fahrer optisch und akustisch und fordert ihn auf zu bremsen. Zugleich legt es die Bremsbeläge an, um ansatzlos zusätzliche Bremskraft bereitstellen zu können, sobald der Fahrer das Bremspedal betätigt. Sollte der Fahrer nicht rechtzeitig reagieren, bremst das System automatisch und reduziert die Geschwindigkeit um etwa 40 km/h oder sogar bis zum völligen Stillstand, um die Kollision zu verhindern oder zumindest ihre Schwere zu mildern.

Der Notbremsassistent mit Fußgängererkennung ist zudem in der Lage, drohende Kollisionen mit Fußgängern zu erkennen. In einem solchen Fall leitet er im Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 80 km/h eine automatische Bremsung ein und reduziert die Aufprallgeschwindigkeit um bis zu 30 km/h.

Der Spurwechselassistent orientiert sich an den Fahrspur-Markierungen und trägt dazu bei, Unfälle und Kollisionen durch ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Beginnt das Fahrzeug, die Fahrspur zu verlassen, ohne dass der Fahrer die Blinker setzt, warnt der Spurwechselassistent den Fahrer akustisch und mit Warnleuchten. Dazu kommt ein Lenkimpuls, um den Fahrer dabei zu unterstützen, das Verlassen der Fahrspur zu vermeiden.

Die Verkehrsschilderkennung identifiziert Verkehrszeichen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote und

zeigt dem Fahrer die entsprechenden Informationen auf dem Multi-Informationsdisplay an.

Dank des verringerten Unfallrisikos profitieren Fahrzeuge mit Toyota Safety Sense unter bestimmten Umständen von Versicherungsrabatten oder einer günstigeren Versicherungs-Einstufung<sup>1</sup>.

### **UMFASSENDE BREMSKRAFT-REGELUNGSSYSTEME**

Der neue Hilux ist mit einer umfassenden Palette von Bremskraft-Regelungen ausgestattet, die die Fahrstabilität maximieren, die dazu beitragen, Unfälle zu verhindern, und die den Fahrer dabei unterstützen, auch in schwierigen Fahrsituationen im Gespannbetrieb die volle Kontrolle zu behalten.

Das Notbremsignal schaltet bei Gefahrenbremsungen automatisch die Warnblinker ein, um nachfolgende Fahrzeuge zu warnen und die Gefahr eines Heckaufpralls zu reduzieren.

Die elektronische Bremskraft-Verteilung EBD sorgt je nach Fahrsituation und Straßenverhältnissen für die optimale Bremskraft-Aufteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Dies optimiert nicht nur die Verzögerungsleistung, sondern senkt auch die für eine wirkungsvolle Bremsung erforderliche Pedalkraft.

Das elektronische Stabilitätsprogramm VSC wird aktiv, sobald die Fahrzeug-Sensoren in Kurven ein Untersteuern oder Übersteuern feststellen. Das System wirkt diesen unerwünschten Lenkeffekten durch eine automatische Regelung der Motorleistung und durch gezielte Bremsengriffe an einzelnen Rädern entgegen, um ein stabiles Fahrverhalten zu gewährleisten.

Droht im Gespannbetrieb der Anhänger ins Schlingern zu geraten, sei es durch Seitenwind, durch den Fahrbahnzustand oder durch Lenkbewegungen, dämpft die Anhänger-Stabilisierungskontrolle über die Bremsen und über die Leistungsregelung des Motors die Pendelbewegungen rechtzeitig ab, bevor sie außer Kontrolle geraten.

Wie im Kapitel zur Fahrdynamik ausführlich beschrieben, profitiert der neue Hilux zudem von drei weiteren neuen Bremskraft-Regelun-

gen. Die aktive Traktionskontrolle A-TRC, die Bergabfahrkontrolle DAC und die Berganfahrkontrolle HAC bürgen für erhöhte Sicherheit auch in extrem schwerem Gelände und gewährleisten eine einfache und intuitive Fahrer-Assistenz.

### **AIRBAGS UND DREIPUNKT-SICHERHEITSGURTE**

Der neue Hilux Double Cab ist mit insgesamt sieben Airbags ausgestattet: Front- und Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer, ein Fahrer-Knieairbag sowie Kopfairbags über die gesamte Länge des Innenraums.

Alle Sitzplätze weisen automatische Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern, Gurtkraftbegrenzern sowie Gurtwarner auf. Die Rücksitze sind darüber hinaus mit einem Haltegurt zur Anbringung von ISOFIX Kindersitzen ausgestattet.



<sup>1</sup> Je nach Land

# TECHNISCHE DATEN

MOTOR	2.4 D-4D 2X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN- AUTOMATIK
Motorcode	2GD-FTV		
Typ	Vierzylinder-Reihenmotor		
Kraftstoff	Diesel		
Ventiltrieb	16 Ventile, DOHC		
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	2.393		
Bohrung x Hub (mm)	92,0 x 90,0		
Verdichtungsverhältnis (:1)	15,6		
Max. Leistung (PS) kw bei U/min	(150) 110 bei 3.400		
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	400 bei 1.600-2.000		

GETRIEBE	2.4 D-4D 2X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN- AUTOMATIK
Typ	6MT		6AT
Gangübersetzungen			
1.	4,784		3,600
2.	2,423		2,090
3.	1,443		1,488
4.	1,000		1,000
5.	0,777		0,687
6.	0,643		0,580
Rückwärtsgang	4,066		3,732
Achsübersetzung	3,583		4,100

BREMSEN	2.4 D-4D 2X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG- SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN- AUTOMATIK
Vorne	Innenbelüftete Scheibenbremsen mit Vierkolben-Festsattel		
Hinten	Trommelbremsen		
Weitere Features	ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC		
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>			
Vorne	Doppelquerlenker		
Hinten	Starrachse mit Blattfedern		
<b>LENKUNG</b>			
Typ	Zahnstangenlenkung		
Lenkunterstützung	Hydraulisch		
Min. Wendekreis Reifen/ Karosserie (m)	12,8/13,4		
<b>REIFEN UND RÄDER</b>			
Reifen	265/65 R17		
Räder	17 x 7 1/2J		

FAHRLEISTUNGEN	SINGLE CAB		EXTRA CAB	DOUBLE CAB	
	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	175	170	170	170	170
Beschleunigung (0-100 km/h in s)	13,2	13,2	13,2	13,2	12,8
<b>KRAFTSTOFFVERBRAUCH</b>					
Gesamt (l/100 km)	6,8	7,1	7,0 6,8	7,0 6,8 (mit Start/Stopp)	7,8 7,2 (mit Start/Stopp)
Tankvolumen (l)	80				
<b>CO<sub>2</sub> EMISSIONEN</b>					
Gesamt (g/km)	178	187	185 178	185 178 (mit Start/Stopp)	204 189 (mit Start/Stopp)
<b>GEWICHT</b>					
	SINGLE CAB		EXTRA CAB	DOUBLE CAB	
	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Leergewicht (kg)	1.700-1.725	1.800-1.850	1.915-1.965	2.100-2.160	2.095-2.155
Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	N/A	N/A	3.150	3.210	3.210
<b>ANHÄNGEZUGLAST</b>					
Gebremst (kg)	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200
Ungebremst (kg)	750	750	750	750	750

## TECHNISCHE DATEN

AUSSENABMESSUNGEN	SINGLE CAB	EXTRA CAB	DOUBLE CAB
Länge (mm)	5.330	5.330	5.330
Breite (mm)	1.800	1.855	1.855
Höhe (mm)	1.795	1.810	1.815
Radstand (mm)	3.085	3.085	3.085
Spurweite vorne (mm)	1.495	1.535	1.535
Spurweite hinten (mm)	1.510	1.550	1.550
Überhang vorne (mm)	1.000	1.000	1.000
Überhang hinten (mm)	1.250	1.250	1.250
Min. Bodenfreiheit (mm)	277	289	293
Böschungswinkel vorne (Grad)	30	31	31
Böschungswinkel hinten (Grad)	25	26	26
c <sub>w</sub> -Wert		0,394*	

INNENABMESSUNGEN	SINGLE CAB	EXTRA CAB	DOUBLE CAB
Länge (mm)	932	1.404	1.697
Breite (mm)	1.480	1.480	1.480 (vorne) / 1.410 (hinten)
Höhe (mm)	1.175	1.170	1.170
Sitzabstand zwischen den Hüftpunkten von Vorder- und Rücksitz (mm)	N/A	N/A	841
Kopffreiheit (mm)	997	997 (vorne) / 969 (hinten)	997 (vorne) / 969 (hinten)
<b>LADEFLÄCHE</b>			
Länge (mm)	2.315	1.810	1.525
Max. Breite (mm)	1.645	1.645	1.645
Höhe (mm)	480	480	480

\* abhängig von der Ausstattung

# BILDDATENBANK

## DER NEUE HILUX

### **Inhalt:**

- Word- und PDF-Dateien
  - Hoch- und niedrig auflösende jpg-Bilder
- 

### **Verwendung für redaktionelle Zwecke**

Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

---



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



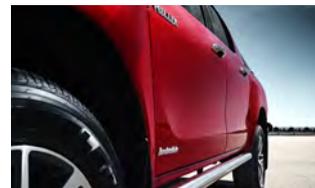
HILUX\_Detail\_09\_DPL.JPG



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



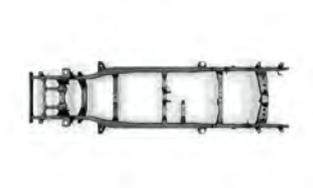
dakar-testing-10.JPG



hiroki\_nakajima.jpg



HILUX\_Technical\_01\_DPL.JPG



HILUX\_Technical\_02\_DPL.JPG



## TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division  
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60  
B - 1140 Brussels - Belgium

<http://newsroom.toyota.eu/>  
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>  
Follow us on Twitter: @toyota\_europe



[bit.ly/1UdVZ8m](http://bit.ly/1UdVZ8m)

