

Nuevo Toyota Land Cruiser

Toyota Land Cruiser

Gama de Modelos

Gama de Colores

www.micoche.com

Toyota Land Cruiser

“En general, se considera difícil conseguir unas buenas prestaciones todoterreno y en carretera en el mismo vehículo. Sin embargo, con el nuevo Land Cruiser, en lugar de quedarnos a medio camino buscando un equilibrio al 50 % entre las capacidades en carretera y todoterreno, nos empleamos al 100 % en el desarrollo de ambas, hasta conseguir refinar y mejorar estas dos cualidades, aparentemente contradictorias, al mismo tiempo”.

Makoto Arimoto, Ingeniero Jefe

Toyota no sólo intenta satisfacer hoy las demandas de los conductores del mañana, haciendo hincapié en la movilidad sostenible y con la vista puesta en el vehículo ecológico definitivo, sino que también sigue centrando su atención en las necesidades únicas de aquellos clientes que esperan un rendimiento perfecto de sus vehículos en las condiciones más duras y exigentes de todo el mundo.

El Land Cruiser, un icono en el mercado 4x4, es uno de esos vehículos. Combina una plena capacidad todoterreno con un placer de conducción superior en carretera y unos niveles aún mayores de calidad y confort. Ningún otro 4x4 puede ofrecer esta combinación única de comportamiento dinámico en carretera y prestaciones todoterreno.

El nuevo Land Cruiser, hereda las características fundamentales de la familia Land Cruiser, presentando una evolución que da respuesta a las necesidades de los clientes actuales. Ofrece un refinamiento y un rendimiento de conducción excepcionales incluso en los caminos, pistas y terrenos más accidentados del mundo, gracias a la combinación de tres valores de producto esenciales:

- **Calidad, durabilidad y fiabilidad legendarias:** el nuevo Land Cruiser añade a su larga historia un diseño robusto y un alto nivel de seguridad
- Un **equilibrio sin igual de conducción en carretera y todoterreno:** combinación de una gama de motores duraderos y sofisticados con la más avanzada tecnología de suspensión y asistencia al conductor.

- Un **interior refinado y versátil**: ofrece un entorno funcional a la par que lujoso, con un confort superior para los pasajeros.

Calidad, durabilidad y fiabilidad legendarias: la herencia del ADN del Land Cruiser

Con un legado que se remonta más de medio siglo atrás, la durabilidad y las prestaciones todoterreno sin igual del Land Cruiser se han ganado una sólida reputación de fiabilidad.

Para asegurar que el nuevo Land Cruiser supera con creces las expectativas de los clientes más exigentes, ha sido sometido a una intensa serie de pruebas de desarrollo, tanto en carretera como todoterreno, para garantizar sus aclamados niveles de fiabilidad y resistencia.

Fácilmente identificable como la nueva generación del legendario 4x4 de Toyota, sus dimensiones externas tienen el objetivo de preservar la excelente agilidad en carretera y todoterreno del Land Cruiser. Del mismo modo, las numerosas mejoras aerodinámicas han reducido el coeficiente de resistencia aerodinámica (Cd) de 0,37 a 0,35.

El nuevo Land Cruiser está equipado con una de las gamas más completas y tecnológicamente avanzadas de prestaciones de seguridad activa y pasiva, tanto para en carretera como para fuera de ella, que ha presentado nunca Toyota, a fin de que la conducción sea más agradable al tiempo que más segura.

Historia

Se podría decir que la historia del Land Cruiser, que se remonta casi 60 años atrás, es la historia de la propia Toyota. El 4x4 líder mundial ha sido la punta de lanza de la expansión de la empresa desde la década de los 50, llevando la marca Toyota a los siete continentes —incluida la Antártida— y a mercados nuevos e inexplorados. Desde su lanzamiento, el 4x4 más vendido del mundo ha atraído a más de 5 millones de clientes en 176 países y regiones distintos, una cifra que aumentará hasta los 188 países con la llegada de la nueva generación del todoterreno insignia de Toyota.

Desarrollado inicialmente para fines militares, la primera generación del Land Cruiser se llamó BJ. Tenía un motor de gasolina de 3.4 litros y seis cilindros, y la plataforma se derivaba de un camión Toyota.

En 1955, a la última versión del BJ se le dio el nombre genérico de Land Cruiser, una denominación que se ha seguido utilizando desde entonces.

Cuando Toyota inició su programa internacional de exportación y crecimiento durante los años cincuenta y sesenta, vio que en muchos mercados establecidos ya habían penetrado notablemente los fabricantes de automóviles estadounidenses y europeos, así que decidió centrarse en los mercados emergentes de Oriente Medio, Extremo Oriente y Sudamérica.

En 1966, la empresa reaccionó ante la creciente demanda del mercado estadounidense hacia vehículos 4x4 más refinados, con el lanzamiento de la serie Station Wagon. Esta línea de modelos se desarrolla paralelamente al concepto original todoterreno de estilo jeep.

En 1984, Toyota vio la oportunidad de crear una nueva serie que combinara los atributos de la serie Heavy Duty, de todoterrenos sin concesiones y fácilmente maniobrables, con la serie Station Wagon, más sofisticada y confortable. El resultado fue la creación de la serie Light Duty, en 1985, que se desarrolló paralelamente a las otras dos líneas de modelos: la serie Heavy Duty y la serie Station Wagon.

A partir de entonces, los modelos de las series Light Duty 90 y 120, de segunda y tercera generación, en 1996 y 2002, siguieron consolidando la reputación mundial del Land Cruiser como una combinación única de confort y refinamiento en carretera, capacidad todoterreno sin igual y, por supuesto, innovación tecnológica.

Ahora, con el lanzamiento de la nueva serie 150 de la cuarta generación del Land Cruiser, Toyota vuelve a presentar la tecnología más innovadora, subiendo aún más el listón de la calidad, la durabilidad y el refinamiento, por los que el modelo se ha ganado el respeto en todo el mundo.

Pruebas de desarrollo

La serie Land Cruiser, el 4x4 más vendido del mundo, ha atraído a más de 5 millones de clientes. Para asegurar que el nuevo Land Cruiser supera con creces las expectativas de los clientes más exigentes, el nuevo Land Cruiser ha sido sometido a unas intensas pruebas de desarrollo.

La planta de Toyota en Tahara (Japón) está equipada con un circuito de resistencia especialmente diseñado para la conducción todoterreno. Las pruebas normales de desarrollo incluyen 15.000 km de conducción por distintas superficies, que simulan más de 50.000 km de uso. Además, durante el desarrollo del nuevo Land Cruiser, varios prototipos recorrieron más de 30.000 km de los terrenos más exigentes, para simular unos 100.000 km de uso cotidiano. Por otra parte, los ingenieros llevaron a cabo inspecciones cada 3.000 km, en busca tanto de posibles fallos como de oportunidades adicionales de mejora.

Los prototipos del nuevo Land Cruiser fueron probados además en 30.000 km de pistas todoterreno, más otros 70.000 km por vías irregulares, haciendo un total de 100.000 km de pruebas reales.

Como consecuencia, los aclamados niveles de fiabilidad y resistencia del Land Cruiser han alcanzado nuevas cotas, para ofrecer a los usuarios una tranquilidad aún mayor y una confianza absoluta en las capacidades del nuevo Toyota Land Cruiser, independientemente del entorno, en cualquier parte del mundo.

Diseño

Diseño exterior

Identificable al instante como la última generación del legendario 4x4 de Toyota, el diseño exterior del nuevo Land Cruiser combina una elegante estética con la robusta imagen de durabilidad y potencia que se espera de una auténtica máquina con tracción a las cuatro ruedas.

El nuevo diseño sobredimensionado del paragolpes delantero, que lleva integrados los faros antiniebla, ensalza la presencia amplia y poderosa del Land Cruiser y su reconocida capacidad de poder llegar a cualquier sitio. Por otro lado, la definición del acabado de la parte inferior minimiza el efecto del voladizo delantero sobre el ángulo de ataque del vehículo en conducción todoterreno. La nueva estructura de la rejilla delantera, con barras verticales, que se combinan en las versiones superiores con detalles cromados y plata, está flanqueada por unos grandes y funcionales grupos de faros, que incorporan unas lámparas halógenas de cruce y largas, y unos intermitentes extendidos hacia el exterior para mejorar la visibilidad lateral.

De perfil, un capó adelantado 65 mm y una cintura elevada 20 mm, en combinación con unos prominentes pasos integrados de las ruedas delanteras y traseras, confieren un aspecto fluido y dinámico. La agilidad inherente a las dimensiones compactas del nuevo Land Cruiser se realza mediante la definición de los acabados de las partes inferiores de los paragolpes, que recortan visualmente la longitud de los voladizos delantero y trasero.

En la parte posterior, flanqueado por unos prominentes grupos de faros LED de alta visibilidad, el portón trasero de apertura lateral está integrado con el paragolpes trasero, que ofrece un escalón de acceso, práctico y nivelado, que cuenta con una superficie de protección. El portón cuenta con una luneta practicable de apertura superior y con un alerón integrado en el techo que aloja el limpiaparabrisas trasero y una luz de freno superior de diodos electroluminiscentes (LED).

Tanto los intermitentes integrados en de los retrovisores exteriores como los grupos de faros traseros emplean lámparas LED de alta visibilidad en lugar de bombillas convencionales. Los LED se encienden más rápidamente que las bombillas convencionales, lo que permite a los conductores que nos siguen reaccionar en menos tiempo al frenado de nuestro vehículo, y además consumiendo mucha menos electricidad.

El Land Cruiser estará disponible con llantas de aleación de 17" y seis radios o 18" y cinco radios dobles, y con una selección de diez colores de carrocería, algunos de los cuales son nuevos en la gama como el blanco perlado metalizado o el azul abisal metalizado.

Aerodinámica

Gracias a su carrocería de diseño fluido, el nuevo Land Cruiser goza de múltiples mejoras aerodinámicas. De este modo, se ha reducido el coeficiente de resistencia aerodinámica (Cd) de 0,37 a 0,35, con el resultado de una clara mejora en el ahorro de combustible a alta velocidad.

Los alerones delantero y trasero canalizan el flujo de aire por debajo del chasis y desplazan el aire desde la parte trasera del techo. Los deflectores existentes en el compartimiento del motor corrigen el flujo de aire que atraviesa la rejilla del radiador para reducir las turbulencias. El diseño del paragolpes delantero incorpora unas esquinas expandidas para desplazar el flujo de aire de los laterales de las ruedas delanteras, lo que permite que la corriente de aire hacia atrás sea más fluida. Las carenas delanteras y traseras ayudan a canalizar el flujo de aire alrededor de los neumáticos y los arcos de las ruedas, a fin de reducir al mínimo las turbulencias.

Por otra parte, la adopción de una cubierta aerodinámica de los limpiaparabrisas, en forma de aleta, y la cobertura de los parabrisas reducen el ruido producido por el viento y mejoran el rendimiento aerodinámico.

Diseño estructural

Las dimensiones exteriores del nuevo Land Cruiser se han aumentado lo mínimo posible, a fin de mantener su excelente agilidad tanto en carretera como fuera de ella. El nuevo modelo de cinco puertas es sólo 45 mm más largo y 10 mm más ancho que su predecesor, manteniendo su excepcional maniobrabilidad y ofreciendo un radio de giro mínimo, de apenas 5,8 metros.

La distancia entre ejes y la longitud del voladizo trasero no se han modificado, mientras que el nuevo diseño del paragolpes delantero, a pesar de los 45 mm de incremento del voladizo delantero, permite incrementar el ángulo de ataque de hasta 32 grados (versión 5 puertas). El ángulo de salida de 25 grados (24 grados si va equipado con el Sistema trasero de suspensión neumática modulado electrónicamente) y el ángulo ventral de 22 grados

permiten asegurar que las reconocidas credenciales todoterreno del nuevo Land Cruiser se han visto mejoradas.

El modelo de tres puertas es 85 mm más largo y 10 mm más ancho que su predecesor, y también presenta un incremento de 45 mm en la longitud del voladizo delantero, y una distancia entre ejes idéntica a la de su predecesor. La carrocería de tres puertas, equipada con rueda de repuesto en el portón trasero, tienen un voladizo trasero 40 mm más largo. Los ángulos de ataque, salida y ventral se mantienen iguales.

Se han elevado las esquinas delanteras del capó, lo que ayuda al conductor a ubicar con precisión los extremos delanteros del vehículo al maniobrar en espacios urbanos limitados o en las proximidades de obstáculos en entornos todoterreno.

A pesar del aumento mínimo de las dimensiones exteriores, el diseño estructural del habitáculo del nuevo Land Cruiser se ha mejorado considerablemente, tal como se describe detalladamente en el apartado de Diseño interior.

Seguridad

El nuevo Land Cruiser está equipado con una de las gamas más completas y tecnológicamente avanzadas de prestaciones de seguridad activa y pasiva, en tanto para carretera como para conducción 4x4, que ha presentado nunca Toyota.

Los avances técnicos y los sofisticados controles de seguridad electrónicos del nuevo Land Cruiser están diseñados para potenciar la experiencia de conducción y, al mismo tiempo, ofrecer un alto nivel de protección.

Carrocería

En las colisiones entre un vehículo alto, como un 4x4, y un turismo, el resultado suele ser que el vehículo más alto acaba pasando por encima del turismo y por consecuencia es éste el que sufre unos daños excesivos. El criterio que aplica Toyota para evitar esa situación consiste

en asegurar que los sistemas de seguridad de ambos vehículos implicados en una colisión aprovechen hasta su potencial máximo.

Para ello, las zonas de absorción de impactos del nuevo Land Cruiser se encuentran a una altura equivalente a la de un turismo medio, mientras que el bastidor y la carrocería han sido diseñados para canalizar y absorber de forma eficaz las energías de impacto, y así ayudar a proteger a todas las partes implicadas, incluso a quienes reciben una colisión en un vehículo más pequeño.

Se han adoptado numerosas medidas para controlar la deformación de la carrocería ante una colisión frontal, y al mismo tiempo mantener la integridad estructural del habitáculo de gran resistencia. Los refuerzos del pilar A presentan una estructura multicapa entre el refuerzo de los raíles del techo y el capó, para aumentar la resistencia a la flexión lateral y mejorar la sostenibilidad de la energía cuando ésta se produce, lo que ayuda a limitar la deformación de la carrocería. Por otra parte, los refuerzos inferiores del pilar delantero también presentan una estructura multicapa, y se han adoptado unos refuerzos de alta resistencia a lo largo de todo el chasis.

La respuesta ante colisiones laterales también se ha mejorado, gracias al uso de láminas de acero de alta resistencia en los refuerzos del pilar delantero y el techo. El refuerzo del techo utiliza una sección transversal superior e inferior cerrada, para conseguir una resistencia óptima, y reducir así la deformación del habitáculo. Las piezas transversales del suelo también se han colocado de forma óptima para distribuir eficazmente la energía del impacto, con lo que se limita la deformación del habitáculo.

La deformación de la carrocería se reduce aún más con la utilización de una eficaz estructura de piezas transversales con múltiples estructuras de dispersión de impactos para distribuir la energía desde el pilar central, y unos soportes interiores entre el balancín y el bastidor para distribuir la energía del impacto desde el balancín exterior.

La protección a los ocupantes del nuevo Land Cruiser resulta aún mejor gracias al uso de un acolchamiento de espuma en los paneles y los acabados de las puertas, para ayudar a reducir

las lesiones pélvicas en caso de colisión lateral. Por otra parte, los perfiles optimizados de las puertas incorporan una estructura de reposabrazos aplastables para ayudar a reducir las lesiones abdominales.

Protección a peatones

El capó y las aletas delanteras del nuevo Land Cruiser han sido diseñados especialmente para absorber el máximo de energía posible en caso de colisión con un peatón.

El capó cuenta con un perfil profundo que incorpora unos montantes longitudinales de refuerzo para absorber la energía. Asimismo, se han dispuesto puntos y orificios de aplastamiento detrás del refuerzo del mecanismo de bloqueo del capó, para ampliar la zona de absorción de impactos.

Los soportes de montaje de la aleta delantera cuentan con puntos de aplastamiento para absorber la energía eficazmente, y las propias aletas incorporan protectores que absorben la energía, cuya estructura está diseñada para deslizarse hacia abajo en caso de impacto frontal, con lo que se reduce la fuerza de reacción que recibe el peatón.

Airbags y reposacabezas activos

El nuevo Land Cruiser está equipado con siete airbags SRS; un airbag delantero de dos etapas para el conductor, un nuevo airbag de rodilla para el conductor, un airbag del pasajero delantero y airbags laterales delanteros, además de dos airbags de cortina laterales completos que ahora ofrecen protección de la cabeza a los ocupantes tanto en los modelos de dos filas de asientos como en los de tres, en caso de impactos laterales.

En combinación con los pretensores de los cinturones, los asientos delanteros del nuevo Land Cruiser también están equipados con reposacabezas activos, que ayudan a evitar lesiones cervicales en caso de una colisión posterior. Los asientos cuentan con una nueva estructura en el respaldo y un nuevo diseño de los reposacabezas. El nuevo reposacabezas está diseñado para que quede lo más cerca posible de la cabeza del pasajero durante el uso normal. En caso

de impacto posterior, el cuerpo del ocupante ejerce fuerza sobre el respaldo del asiento, lo que hace que el reposacabezas se desplace hacia arriba y hacia delante para cubrir eficazmente la distancia entre la cabeza del ocupante y el reposacabezas, lo que reduce considerablemente el riesgo de lesiones cervicales por un movimiento excesivo de la cabeza.

Faros delanteros de xenon (HID) y Sistema de faros delanteros direccionables (AFS)

Los proyectores de luces cortas pueden ir equipados con bombillas de Descarga de alta intensidad (HID, *High Intensity Discharge*) de gas xenon, que emiten una luz de color natural cercano al de la luz del sol. La visibilidad aumenta gracias al alcance más amplio y más largo de la iluminación, con un bajo consumo de energía y una larga duración de las bombillas mayor.

Junto con los faros HID, el nuevo Land Cruiser cuenta también con un Sistema de faros delanteros autodireccionables (AFS, *Adaptive Front Lighting System*) que gira rota los faros de luces cortas en función del movimiento del volante y la velocidad del vehículo, y ayuda a iluminar siguiendo el recorrido de las curvas cuando el conductor entra en ellas. El AFS cuenta también con una función de nivelado automático, que mantiene una altura constante del haz de luz, independientemente de la carga de ocupantes y equipaje o de los cambios de posición del vehículo. La combinación de estas dos funciones permite conseguir una distribución de la luz óptima en cualquier circunstancia de conducción.

Sistemas de frenado y de control de la estabilidad

El sistema de servoasistencia de frenado del nuevo Land Cruiser cuenta con unos nuevos discos ventilados de 338 mm, 4 mm más anchos, que incorporan unas nuevas pinzas de cuatro pistones, con un mayor tamaño de los pistones, para maximizar la potencia de frenado y conseguir un resultado sin desfallecimientos. Los frenos traseros combinan unos discos ventilados de 312 mm con unas pinzas flotantes. Todo esto permite contar con una mayor área de la pastilla de freno que pasa de 37 a 54 cm².

El nuevo Land Cruiser ofrece la mejor gama de sistemas de frenado, de control de la tracción y estabilidad disponibles actualmente en el mercado: sistema de frenado antibloqueo ABS,

Distribución electrónica de la fuerza de frenado EBD y Asistencia de frenado BA, Control de tracción TRC y Control de estabilidad del vehículo VSC. En caso de un frenado de emergencia, las luces de freno del nuevo Land Cruiser se encienden y se apagan automáticamente para alertar a los conductores que vienen detrás, lo que reduce el riesgo de colisiones posteriores.

Por otra parte, el Land Cruiser está equipado con varios sistemas de control de frenado diseñados específicamente para potenciar sus prestaciones todoterreno y facilitar el uso incluso en los terrenos más exigentes: Función ABS adaptativo, Control de tracción activo (A-TRC), Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC) y Control de asistencia para descenso de pendientes (DAC).

ABS adaptativo

Además del ABS convencional, el nuevo Land Cruiser está equipado con ABS adaptativo, que ha sido optimizado para ofrecer una potencia de frenado excepcional en un amplio abanico de condiciones todoterreno, incluidas las superficies resbaladizas, como tierra, arena o gravilla.

Al tiempo que evita que las ruedas se bloqueen en vías pavimentadas del mismo modo que un sistema ABS convencional, el sistema permite que las ruedas se bloqueen sobre superficies resbaladizas, de forma que se puedan hundir en la superficie y ofrecer una mayor potencia de frenado.

Control de tracción activo (A-TRC)

Además de potenciar la tecnología de tracción permanente a las cuatro ruedas del nuevo Land Cruiser, el sistema electrónico de Control de tracción activo (A-TRC, *Active Traction Control*) está pensado para controlar la tracción inicial y aceleración en superficies resbaladizas.

El sistema recibe señales constantes de velocidad de cada rueda, con lo que puede detectar qué ruedas están girando y cuáles tienen tracción. Al frenar las ruedas que giran, controlar la potencia del motor y repartir el par entre las que tienen agarre, el A-TRC proporciona

automáticamente una tracción máxima en terrenos irregulares, así como un arranque y una aceleración estables incluso en carreteras resbaladizas y caminos llenos de barro.

Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC) y Control de asistencia para descenso de pendientes (DAC, Downhill Assist Control)

Las versiones del Land Cruiser equipadas con transmisión automática cuentan también con Control de asistencia para arranque en pendientes y Control de descenso, equipados de serie.

El Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC, *Hill-start Assist Control*) detecta si el vehículo empieza a moverse hacia atrás durante un arranque en pendiente. Para evitar que eso suceda, el sistema activa temporalmente los frenos de las cuatro ruedas durante un máximo de cinco segundos para reducir la caída hacia atrás del vehículo. Controlando la rotación de las distintas ruedas, el Control de asistencia para arranque en pendientes detiene temporalmente el movimiento de bajada y permite al conductor arrancar sin perder el control.

El Control de asistencia para descenso de pendientes (DAC, *Downhill Assist Control*) es un sistema de control de frenado que controla automáticamente la velocidad del vehículo para evitar que el Land Cruiser resbale hacia abajo y el conductor pierda el control. Lo activa el conductor, y puede hacerlo cuando está engranada la reductora-L4. Puede funcionar a velocidades inferiores a 25 km/h, y sin que el conductor presione los pedales de acelerado y freno. La velocidad de avance se fija entre 5 y 7 km/h, y la marcha atrás, entre 3 y 5 km/h.

Equilibrio incomparable de prestaciones de conducción en carretera y todoterreno

Con un patrimonio de casi 60 años y la reputación de ser el todoterreno más resistente y fiable del mundo, el nuevo Toyota Land Cruiser no sacrifica nada en lo que se refiere a su capacidad todoterreno. Introduce una serie de innovaciones tecnológicas que mejoran la conducción del vehículo incluso en los terrenos más exigentes.

El nuevo Land Cruiser, también tiene en cuenta que, para muchos de sus propietarios, el rendimiento en carretera es igualmente importante. Por ello, el nuevo Land Cruiser combina una plena capacidad todoterreno con un placer de conducción superior en carretera y unos niveles aún mayores de calidad y confort. Ningún otro el todoterreno puede ofrecer esta combinación única de rendimiento todoterreno y comportamiento dinámico sobre el asfalto.

Rendimiento de conducción

Estabilidad de conducción y confort de marcha

Carrocería sobre chasis

A diferencia de los vehículos monocasco de la competencia, gran parte de la legendaria resistencia todoterreno del Land Cruiser puede atribuirse a su robusta y duradera estructura de carrocería sobre chasis. Se trata de una herencia de su predecesor, pero con un incremento de la rigidez del 11 %. La estructura de chasis en escalera tiene ciertas ventajas a la hora de conducir en carretera, ya que permite que las vibraciones y el ruido del motor, la transmisión y la carretera sean absorbidas directamente por el bastidor. Así, se limitan considerablemente los niveles de rumorosidad (ruido, vibración y aspereza, NVH) percibida en el habitáculo. Para ello, los soportes entre el chasis y la carrocería del Land Cruiser están recubiertos de goma aislante, para absorber aún más el NVH y mejorar el confort de marcha. Por otra parte, el uso generalizado de acero de alta resistencia en la carrocería ofrece una estructura de peso más ligero y al mismo tiempo más rígida y sólida.

Suspensión

El nuevo Land Cruiser cuenta con una nueva suspensión totalmente revisada. La delantera, de doble triángulo independiente, y la trasera, de barra estabilizadora con 4 brazos, ofrecen la estabilidad, el confort de marcha y la sensibilidad de dirección esenciales para un rendimiento superior en carretera.

En la parte delantera, se ha mantenido la larga carrera de las ruedas, fundamental para el confort en carretera y la capacidad todoterreno, mientras que se han optimizado los muelles y los amortiguadores; además, se han incrementado las dimensiones de los amortiguadores. El brazo y la rótula inferiores se han reforzado, y todos los cojinetes se han reajustado. Por otra parte, el índice de cambio de dirección por balanceo se ha modificado de 5 a 8 grados de subviraje, para ofrecer una mayor estabilidad.

En la parte posterior, la larga carrera de las ruedas del Land Cruiser se ha potenciado con la optimización de los muelles y los amortiguadores. La mayor dimensión de los amortiguadores, el reajuste de los cojinetes y un eje reforzado, permiten aumentar la resistencia y la durabilidad.

Sistema de suspensión KDSS

El nuevo Land Cruiser ofrece en el acabado VXL y Limited un nuevo Sistema de suspensión KDSS (*Kinetic Dynamic Suspension System*) modulado electrónicamente, que optimiza el efecto de los estabilizadores delantero y trasero para un mejor comportamiento tanto en carretera como fuera de ella. En carretera, el sistema está diseñado no sólo para minimizar el desplazamiento de la carrocería y mejorar la respuesta de la dirección, sino también para absorber las irregularidades de la superficie en las vías en mal estado, lo que dota al nuevo Land Cruiser de una combinación única de mayor confort de marcha y agilidad de conducción.

Tanto el estabilizador delantero como el trasero cuentan con un cilindro hidráulico propio que están interconectados. Cada cilindro contiene una cámara superior y una inferior. Por medio de dos líneas hidráulicas separadas, la cámara superior delantera está conectada a la cámara superior trasera, y la cámara inferior delantera, a la cámara inferior trasera. Cada línea hidráulica entre el cilindro delantero y el trasero contiene un acumulador.

Cuando el vehículo empieza a desplazarse en un viraje, se producen unas fuerzas iguales en las ruedas exteriores. Como consecuencia, el fluido de las líneas hidráulicas se queda estacionario, manteniendo los pistones del cilindro delantero y trasero en su sitio. De ese modo, los estabilizadores eliminan la compresión de la suspensión, con lo que se reduce el desplazamiento de la carrocería.

En vías irregulares, sin embargo, se produce una leve fuerza desigual entre las ruedas delanteras y traseras. En este caso, las válvulas del acumulador controladas eléctricamente se abren y se cierran rápidamente para absorber el movimiento del fluido en las líneas hidráulicas. Así, se amortiguan las vibraciones absorbiendo las irregularidades de la superficie de la carretera, lo que mejora considerablemente el confort de marcha.

Sistema de Suspensión Variable Adaptativa AVS

El sistema de Suspensión Variable Adaptativa (AVS, *Adaptive Variable Suspension*), disponible en el acabado Limited, permite al conductor ajustar las características de marcha del Land Cruiser con una selección de tres opciones de amortiguador que se activan mediante un interruptor: modo 'Normal' para la conducción cotidiana; modo 'Comfort' para mejorar el confort de marcha en recorridos largos, y modo 'Sport' para conseguir un mejor control de la carrocería y una respuesta más precisa a los cambios de dirección.

El AVS ajusta automáticamente las prestaciones de la suspensión de las cuatro ruedas por separado, supervisando datos de múltiples sensores para optimizar continuamente la fuerza de cada amortiguador. Los datos de los sensores son interpretados por una unidad de control, que luego activa el accionador oportuno en cada amortiguador.

Así, en respuesta a la conducción, el movimiento de la carrocería del vehículo y las condiciones de la superficie de la vía, el AVS activa los amortiguadores con una fuerza ajustable para desempeñar una amplia variedad de funciones de control específicas:

- Control del vehículo sensible a la velocidad: incrementa gradualmente la fuerza de amortiguación a medida que aumenta la velocidad, combinando el confort a baja velocidad con la maniobrabilidad y la estabilidad a alta velocidad.
- Control antihundimiento delantero: aumenta la fuerza de amortiguación delantera al frenar, para reducir el hundimiento delantero.

- Control antihundimiento trasero: incrementa la fuerza de amortiguación trasera para minimizar el hundimiento al acelerar.

Al seleccionar el modo 'Sport' del sistema AVS se incrementa automáticamente la diferencia entre la fuerza de los amortiguadores situados en el interior y exterior de las curvas, para reducir aún más el desplazamiento del vehículo.

Por otra parte, se ha integrado en el AVS un Control de balanceo, para conseguir que la posición del vehículo coincida con la intuición del conductor. Al controlar la fuerza de amortiguación, se minimiza la diferencia de fase entre el ángulo de balanceo y el ángulo de cabeceo en las curvas.

Sistema de suspensión trasera neumática modulado electrónicamente

En conjunción con el AVS, un Sistema de suspensión trasera neumática modulado electrónicamente mantiene un control óptimo de la suspensión trasera, y garantiza una estabilidad y una calidad de marcha sin concesiones, independientemente del número de ocupantes del vehículo o de la cantidad de equipaje que contenga el vehículo. El sistema también absorbe excepcionalmente las vibraciones de alta frecuencia para reducir el nivel de NVH generado por la carretera.

El sistema de suspensión trasera neumática modulado electrónicamente incorpora cinco modos de control:

- Función de equilibrado automático, que mantiene constante la altura trasera de la carrocería, independientemente del número de ocupantes o de la carga de equipaje.
- Función conmutable de control de altura, que permite al conductor seleccionar un parámetro de altura del vehículo Normal, Alto o Bajo.
- Control sensible a la velocidad, que asegura una estabilidad y un confort de marcha únicos, recuperando automáticamente la altura Normal del Land Cruiser, si la altura del vehículo era Alta o Baja, al alcanzar una velocidad determinada.

- Control vinculado al apagado, que se activa un poco después de apagar el contacto del vehículo y evita que la parte trasera del mismo se eleve después de que los pasajeros salgan del vehículo.
- Interruptor de desactivación del control de altura, que desactiva el control de altura al levantar o remolcar el vehículo.

Dirección asistida VFC

El nuevo Land Cruiser cuenta con el duradero sistema de dirección asistida hidráulica de su predecesor, aunque incorpora varias revisiones y la incorporación del Control de flujo variable (VFC, *Variable Flow Control*), que combina una sensibilidad y una respuesta directa al conducir con una fácil maniobrabilidad al aparcar, y un parámetro único específico para conducción todoterreno.

La relación de desmultiplicación de la dirección se ha modificado para ofrecer una respuesta más ágil a los cambios de dirección, y los cojinetes del soporte de la cremallera de dirección se han reajustado para reducir las sacudidas y vibraciones de la dirección al frenar, y disfrutar así de una marcha más confortable.

El propio VFC es una evolución de la tradicional dirección asistida sensible a la velocidad, que tiene en cuenta factores como la velocidad del vehículo, el ángulo de giro y la velocidad de giro para ofrecer un caudal ideal del fluido de la dirección asistida en cualquier circunstancia de conducción. Al controlar el flujo del fluido, se ajusta automáticamente la suavidad o rigidez de la dirección.

Cuando el Land Cruiser se desplaza en línea recta, el VFC está en modo de espera, reduciendo la toma de potencia del motor para aumentar el ahorro de combustible. Al virar o maniobrar, el VFC ofrece una respuesta instantánea a los cambios de dirección con el caudal de fluido correcto. A bajas velocidades, el caudal se incrementa para reducir el esfuerzo de la dirección, haciendo que sea más fácil girar las ruedas, y por tanto, aparcar y conducir en entornos urbanos. A medida que la velocidad del vehículo aumenta, el caudal

disminuye progresivamente para conferir al nuevo Land Cruiser una sensibilidad de la dirección más directa y una mayor respuesta.

Dado que resulta difícil valorar las condiciones del terreno si la sensibilidad de la dirección cambia constantemente, el VFC incorpora un parámetro todoterreno específico, que se activa automáticamente al cambiar la caja de transferencia al modo L4. Este parámetro recalibra el sistema para ofrecer un caudal de fluido constante independientemente de la velocidad del vehículo, el ángulo de giro y la velocidad de giro. Este nivel constante de asistencia a la dirección permite que el conductor tenga una sensación más precisa a través del volante del agarre que tienen las ruedas.

Silencio

Aparte de las considerables ventajas en cuanto a NVH (ruido, vibración y aspereza) que aporta la estructura de carrocería sobre chasis, el nuevo Land Cruiser dispone también de diversas medidas diseñadas para minimizar el ruido debido al viento y la carretera, lo que da lugar a un habitáculo excepcionalmente silencioso.

Se han introducido cavidades de aire en el capó, que reducen la rumorosidad del motor. Asimismo, se han incorporado materiales aislantes en los pilares A, B, C y D, así como en los largueros y las partes superiores de las puertas, para minimizar la transmisión de ruido a través de la carrocería. Se han empleado de forma generalizada en el habitáculo materiales de amortiguación acústica y aislamiento acústico, en puntos como el tapizado interior, el salpicadero, los guarnecidos de las puertas y el tapizado del techo y el recubrimiento lateral del maletero.

Las medidas para reducir el ruido causado por el viento incluyen la adopción de un parabrisas con aislamiento acústico, con una capa interna de película. Por otro lado, se ha reducido al mínimo la transición entre la parte superior del parabrisas y el techo, así como entre el parabrisas y las molduras de las vierteaguas, para reducir aún más el ruido causado por el viento. Asimismo, el alerón delantero y la cubierta inferior han sido diseñados para suavizar el flujo de aire por debajo del frontal del vehículo, lo que reduce notablemente el ruido causado por el viento al desplazarse a gran velocidad.

Capacidad todoterreno

Protección del chasis inferior

Un vehículo capaz de afrontar entornos todoterreno verdaderamente exigentes debe presentar una buena distancia libre al suelo. No sólo es importante la distancia entre el punto más bajo del vehículo y el suelo; hay otras tres medidas igualmente cruciales para una capacidad todoterreno óptima: el ángulo de ataque, el ángulo ventral y el ángulo de salida.

El nuevo Land Cruiser presenta una separación mínima desde el suelo de 215 mm. El ángulo de ataque, que determina el gradiente máximo que puede afrontar el vehículo sin que la parte inferior del paragolpes delantero toque el suelo, es de 32 grados. El ángulo ventral, que se mide desde el centro del chasis hasta los puntos de contacto de los neumáticos delanteros y traseros, y que determina el gradiente máximo que puede coronar el vehículo sin que el chasis inferior toque el suelo, es de 22 grados. Por último, el ángulo de salida, que determina el gradiente máximo del que puede salir el vehículo sin que la parte inferior trasera golpee el suelo, es de 25 grados (24 grados en los modelos con suspensión trasera neumática).

Para subrayar sus excepcionales credenciales todoterreno, el nuevo Land Cruiser también se puede conducir con un ángulo de inclinación lateral máximo de 42 grados, un ángulo de ascenso/pendiente máxima (tanto en avance como marcha atrás) de 42 grados, y una profundidad de vadeo máxima de 700 mm.

Incluso con su importante distancia libre al suelo, puede haber ocasiones en que, en la conducción todoterreno, los bajos del nuevo Land Cruiser entren en contacto con los terrenos más exigentes. Por ello, tanto el paragolpes delantero como el trasero, así como el travesaño principal del chasis en escalera han sido diseñados para deslizarse fácilmente sobre los obstáculos. Muchos otros travesaños de vehículos todoterrenos tienen forma de caja, por lo cual pueden quedar atascadas fácilmente con obstáculos y detener el vehículo, lo que a menudo suele causar también daños. La forma inclinada del travesaño del nuevo Land Cruiser está pensada para deslizarse por encima de ese tipo de obstáculos, sin sufrir daños.

Suspensión

En el nuevo Land Cruiser, la suspensión delantera revisada, de doble triángulo independiente, y la trasera, con 4 brazos y sistemas de barras laterales, combinan resistencia, fiabilidad y durabilidad con la larga carrera de rueda necesaria para una capacidad todoterreno excepcional. Los extremos izquierdo y derecho de la suspensión trasera están conectados mediante un eje rígido, para conseguir una distancia hasta el suelo y una estabilidad de la carrocería mayores que las que ofrecen los diseños independientes. Actuando en conjunción con el nuevo Sistema de suspensión KDSS (de serie en acabado VXL y Limited), la excelente articulación de las ruedas del nuevo Land Cruiser garantiza un contacto máximo con el suelo para todos los neumáticos, incluso en los terrenos más desiguales.

Sistema de suspensión KDSS

Su funcionamiento se describe en detalle en el apartado Rendimiento de conducción. El Sistema de suspensión KDSS (*Kinetic Dynamic Suspension System*) modulado electrónicamente optimiza el efecto de los estabilizadores delantero y trasero para un mejor comportamiento todoterreno.

Al conducir por terrenos accidentados, se generan unas fuerzas desiguales en las ruedas delanteras y traseras. El resultado es que el pistón de cada cilindro hidráulico desarrolla una carrera en sentido contrario, que contrarresta la resistencia de la barra estabilizadora y permite que la suspensión se mueva libremente. Con las barras estabilizadoras delantera y trasera virtualmente desconectadas, se maximiza la carrera disponible de las ruedas, para garantizar que los cuatro neumáticos están en contacto con el suelo siempre que sea posible, y así optimizar las capacidades todoterreno del Land Cruiser.

Sistema de Suspensión Variable Adaptativa AVS y Sistema trasero de suspensión neumática modulado electrónicamente

Su funcionamiento se describe en detalle en el apartado Rendimiento de conducción. Tanto el AVS como el Sistema trasero de suspensión neumática modulado electrónicamente

cuentan con unos parámetros diseñados a medida para maximizar las capacidades todoterreno del Land Cruiser.

El AVS incorpora un nuevo Control de optimización del amortiguador. Al seleccionar el modo L4 en la unidad de transferencia de tracción a las cuatro ruedas, la fuerza de los amortiguadores se optimiza automáticamente en función de la velocidad del vehículo. A velocidades reducidas, los amortiguadores se optimizan para el avance lento por los terrenos más exigentes, mientras que a velocidades moderadas se optimizan para condiciones de conducción normales. De este modo, este versátil control ofrece una capacidad todoterreno sin concesiones, al tiempo que reduce al mínimo los baches y sacudidas que se generan en terrenos accidentados.

Por otra parte, durante la conducción todoterreno, la válvula del conducto hidráulico que conecta las unidades traseras independientes de suspensión neumática izquierda y derecha permanece abierta, para garantizar una máxima carrera y articulación de las ruedas. Así, el contacto de los neumáticos con el suelo es máximo al superar grandes obstáculos o en los terrenos más desiguales.

Tracción constante

En un vehículo diseñado para destacar sobre arena, piedras y cualquier terreno que pueda encontrar, la máxima tracción es fundamental en todo momento

Las necesidades de agarre, deslizamiento y par del sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas del Land Cruiser varían considerablemente en función del terreno. Por ejemplo, un terreno blando como la arena requiere la transferencia de tanta potencia como sea posible al suelo. De ese modo, se consigue un gran deslizamiento para que los neumáticos se hundan y tengan un agarre máximo. Por el contrario, para atravesar lentamente un terreno pedregoso o resbaladizo, se requiere regular con precisión la potencia de las ruedas para controlar el derrape y garantizar un agarre constante y estable en todo momento.

Tracción permanente a las cuatro ruedas con Diferencial central autoblocante Torsen®

La tracción permanente a las cuatro ruedas del nuevo Land Cruiser emplea un Diferencial central autoblocante de deslizamiento limitado (LSD, *Limited Slip Differential*) Torsen® central. El LSD Torsen® utiliza aceite de baja viscosidad para reducir la fricción y mejorar el consumo de combustible, e incorpora un accionador motorizado de conmutación de la transferencia para facilitar el cambio de marchas alta-baja. El propio esfuerzo del cambio se ha reducido alrededor del 30 %, con lo que mejora el rendimiento a bajas temperaturas.

En condiciones normales de conducción, el par se divide en una proporción 40:60 entre la parte delantera y la trasera. Sin embargo, el LSD Torsen® puede variar automáticamente la distribución de par entre las ruedas delanteras y las traseras desde 50:50 a aproximadamente 30:70, para ofrecer una distribución de par óptima en cualquier circunstancia.

El sistema de tracción a las cuatro ruedas cuenta también con un nuevo diferencial trasero, que ha sido diseñado para ampliar aún más la fiabilidad y la resistencia, con un incremento del 34 % de la capacidad de par. Las versiones automáticas, a partir del acabado VX, también cuentan con un bloqueo adicional del diferencial trasero para maximizar las capacidades todoterreno del nuevo Land Cruiser.

La palanca convencional de conmutación de la transferencia se ha sustituido por un sencillo mando conmutador, situado junto a los interruptores de bloqueo de los diferenciales central y trasero, en la consola central. La combinación de estos mandos permite al conductor escoger entre los modos H4F, H4L, L4F y L4L, equiparables a la relación de desmultiplicación alta o baja con el diferencial central libre o bloqueado. También se puede bloquear el diferencial trasero al atravesar los terrenos más extremos.

Control de tracción activo A-TRC

Además de potenciar la tecnología de tracción permanente a las cuatro ruedas del nuevo Land Cruiser, el Control de tracción activo (A-TRC, *Active Traction Control*) utiliza tanto el sistema de frenos como del motor para repartir el par adecuadamente entre las cuatro ruedas.

El sistema recibe señales constantes de velocidad de cada rueda, con lo que puede detectar qué ruedas están deslizando y cuáles tienen tracción. Al frenar las ruedas que deslizan, controlar la potencia del motor y repartir el par entre las que tienen agarre, el A-TRC proporciona automáticamente una tracción máxima en terrenos irregulares, así como un arranque y una aceleración estables incluso en carreteras resbaladizas y caminos llenos de barro.

Sistema MTS - Multi-terrain System

Disponible de serie en el acabado VXL y Limited con cambio automático y desarrollado a partir del sistema A-TRC, el Sistema MTS - Multi-terrain System del nuevo Land Cruiser es una novedad para Toyota. Multi-terrain System modifica automáticamente los sistemas de aceleración, frenado y control de tracción del vehículo para adaptarse a las condiciones todoterreno, y ofrecer al conductor un control óptimo sobre la tracción y el vehículo en cualquier circunstancia.

El Sistema MTS, al cual se accede mediante el botón multifunción integrado en el volante y la pantalla multiinformativa, permite al conductor elegir entre cuatro modos de terreno: Tierra y barro, Gravilla, Rocas y Badenes. El modo escogido aparece indicado en la pantalla multiinformativa, y un mensaje adicional informa al conductor del factor de transferencia de tracción a las cuatro ruedas necesario, H4 o L4.

El Sistema MTS - Multi-terrain System, mostrará automáticamente la visión por delante del vehículo en la pantalla multifunción de 4,2" o 7" (en función del modelo) cuando esté activo el MTS, gracias al Sistema de visión 360°, si el conductor lo conecta.

- En el factor de transferencia L4 o H4, el modo Tierra y barro (Mud and Sand) ofrece un alto nivel de deslizamiento de las ruedas, para que los neumáticos puedan hundirse y asegurar la tracción, mientras que el control de tracción del Sistema MTS minimiza el frenado selectivo para permitir el patinaje necesario. Estas funciones se combinan para evitar que el vehículo se quede encallado en terrenos blandos.

- El modo Gravilla (Loose Rock) se combina con el factor de transferencia L4 para ofrecer un cierto grado de deslizamiento de las ruedas y conservar el impulso del vehículo, así como un mayor nivel de frenado selectivo para controlar eficazmente el bloqueo de las ruedas. Este modo resulta particularmente eficaz para conservar el impulso del vehículo al subir pendientes.
- Con el factor de transferencia L4 seleccionado, el modo Badenes (Mogul) prioriza el agarre, al permitir sólo un nivel moderado de deslizamiento de las ruedas, para mantener la velocidad del vehículo reducida y constante, mientras el control de tracción del MTS aplica un frenado selectivo moderado para mantener el agarre. Este modo está recomendado para cualquier escenario que no se ajuste específicamente a los demás modos Sistema MTS, y conserva el impulso de avance incluso en los terrenos más duros e irregulares.
- El modo Rocas (Rock), utilizado también en conjunción con el factor de transferencia L4, minimiza el deslizamiento de las ruedas para permitir un agarre máximo, y aplica simultáneamente un intenso frenado selectivo. Al controlarse de forma independiente el deslizamiento de cada una de las ruedas, se consigue un agarre y una tracción máximos al atravesar incluso los obstáculos más grandes.

Los conductores pueden escoger un modo MTS en función del nivel de deslizamiento de las ruedas. Por ejemplo, si las ruedas patinan excesivamente y evitan que el vehículo consiga suficiente tracción, hay que seleccionar un modo más agresivo, cercano a Piedras. En cambio, si las ruedas no se deslizan lo suficiente y evitan que el vehículo consiga suficiente tracción, se recomienda un modo menos agresivo, más cercano a Tierra y barro.

En cualquiera de los cuatro modos MTS, si el vehículo se queda encallado y las ruedas giran libremente, se puede bloquear el diferencial central para aumentar la tracción. Si las ruedas siguen girando libremente incluso después de bloquear el diferencial central en el factor L4, también se puede bloquear el diferencial trasero para conseguir una tracción máxima en las versiones equipadas con él. Por otra parte, si el vehículo está encallado, se puede utilizar la función Crawl Control para liberarlo.

Crawl Control

Cuando el conmutador de transferencia se ajusta a L4, se puede emplear la función opcional de Crawl Control, que ayuda al conductor a circular: descender o ascender pendientes a ritmo lento, o a liberar el vehículo si está encallado, sin necesidad de tocar los pedales.

El Crawl Control, que se acciona mediante un conmutador en la consola central y ofrece ahora una selección de cinco velocidades (desde 0,8 a 5 km/h), controla automáticamente el motor y los frenos para mantener la velocidad del vehículo. Ya no se requieren complicadas operaciones con los pedales, de manera que el conductor se puede concentrar plenamente en el volante.

Además de eximir al conductor del delicado control del pedal necesario para subir pendientes pronunciadas y superar terrenos irregulares, el Crawl Control presenta varias ventajas adicionales. Mediante una cuidadosa aplicación del control, mantiene un ritmo lento y constante que evita que las ruedas patinen o se bloqueen. Ello reduce el movimiento de la carrocería sobre terrenos complicados, lo que evita que ésta toque el suelo y sufra daños. También permite al nuevo Land Cruiser vadear cursos de agua a un ritmo lento y constante, y ayuda a evitar el riesgo de inundación del motor o de daños a objetos sumergidos. El sistema también funciona marcha atrás, y ayuda al conductor a superar terrenos complicados, incluso en sentido inverso.

ABS adaptativo

El nuevo Land Cruiser está equipado con un sistema ABS adaptativo, que ha sido optimizado para ofrecer una potencia de frenado excepcional en un amplio abanico de condiciones todoterreno, incluidas las superficies resbaladizas, como tierra, arena o gravilla.

Al tiempo que evita que las ruedas se bloqueen en vías pavimentadas del mismo modo que un sistema ABS convencional, el sistema permite que las ruedas se bloqueen sobre superficies resbaladizas, de forma que se puedan hundir en la superficie y ofrecer una mayor potencia de frenado.

Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC) y Control de asistencia para descenso de pendientes (DAC, Downhill Assist Control)

Las versiones del Land Cruiser equipadas con transmisión automática cuentan también con Control de asistencia para arranque en pendientes y Control de descenso, equipados de serie.

El Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC, *Hill-start Assist Control*) detecta si el vehículo empieza a moverse hacia atrás durante un arranque en pendiente. Para evitar que eso suceda, el sistema activa temporalmente los frenos de las cuatro ruedas durante un máximo de cinco segundos para reducir la velocidad hacia atrás del vehículo. Controlando la rotación de las distintas ruedas, el Control de asistencia para arranque en pendientes detiene temporalmente el movimiento de bajada y permite al conductor arrancar sin perder el control.

El Control de asistencia para descenso de pendientes (DAC, *Downhill Assist Control*) es un sistema de control del frenado que controla automáticamente la velocidad del vehículo para evitar que el Land Cruiser resbale hacia abajo y el conductor pierda el control. Lo activa el conductor, y puede hacerlo cuando está seleccionado el factor reductor L4 en la caja de transferencia. Puede funcionar a velocidades inferiores a 25 km/h, y con los pedales del acelerador y freno no presionados por el conductor. La velocidad de avance se fija entre 5 y 7 km/h, y la marcha atrás, entre 3 y 5 km/h.

Información al conductor

Sistema de Visión 360°

Utilizado en combinación con el Sistema MTS - Multi-terrain System, el Sistema de Visión 360° muestra las imágenes de cuatro cámaras externas en la pantalla multifunción del nuevo Land Cruiser. El sistema, que está operativo al activar el Sistema MTS, ofrece a los conductores todoterreno una visión exhaustiva de las áreas inmediatamente adyacentes al Land Cruiser, que de otro modo quedarían ocultas a la vista, tanto avanzando como marcha atrás.

Además de las cámaras delantera y trasera, el sistema integra sendas cámaras montadas en los retrovisores exteriores izquierdo y derecho, capaces de proyectar la vista lateral, delantera o trasera. El Sistema de Visión 360° cuenta con un versátil modo de visualización que puede mostrar la vista frontal y las laterales por separado o combinadas. El modo de visualización se puede cambiar mediante el botón multiinformación integrado en el volante, y la pantalla multiinformativa indica qué cámaras se han seleccionado. Al mover la palanca de cambio a la posición de marcha atrás, la pantalla cambia automáticamente a la vista trasera.

La cámara delantera utiliza una lente de gran angular para ofrecer una vista delantera lo más amplia posible. Las áreas que suelen quedar fuera del alcance de la vista, como justo delante del capó y hasta 50 cm desde el paragolpes, ahora son visibles.

El Sistema de Visión 360° también muestra un completo abanico de información de la vista delantera, como el alcance de visión de la cámara delantera y las ubicaciones de los obstáculos detectados por el sónar. Por otra parte, para ayudar al conductor a evitar los obstáculos, aparecen también unas líneas de guía asociadas a la dirección, que predicen la trayectoria de las ruedas delanteras. Los bordes interior y exterior de las trayectorias previstas de las ruedas delanteras se muestran en rojo (hasta 0,5 m) y amarillo (hasta 1,0 m) para indicar la distancia desde el frontal del vehículo.

Las cámaras laterales permiten al conductor ver una imagen del área circundante a izquierda y derecha, de las ruedas delanteras o traseras simultáneamente, tanto si el vehículo avanza como si va marcha atrás.

La información adicional de las cámaras laterales mostrada en el Sistema de Visión 360° incluye el alcance de visión, las ubicaciones de los obstáculos detectados por el sónar y la situación de las bandas de rodadura de las ruedas delanteras y traseras. Por otra parte, se muestran unas líneas paralelas al vehículo a unos 350 mm de los laterales del Land Cruiser, y unas líneas delantera y trasera a unos 100 mm de los extremos delantero y trasero del vehículo, para ayudar al conductor a valorar las distancias y a situar con precisión el vehículo incluso en los espacios más limitados.

La visualización de la cámara trasera, que sólo se selecciona cuando la transmisión están en marcha atrás, cuenta también con un indicador del alcance de visión, además de mostrar las ubicaciones de los obstáculos detectados por el sistema de sónar.

Si el Land Cruiser acelera hasta 12 km/h o más, el Sistema de Visión 360° permanece encendido durante unos ocho segundos y luego se apaga. Si, durante ese intervalo, la velocidad del vehículo vuelve a bajar a menos 12 km/h, el monitor permanecerá encendido.

Visor del ángulo de las ruedas

Como complemento a las líneas de guía de las trayectorias de las ruedas previstas por el Sistema de Visión 360°, el nuevo Land Cruiser cuenta con un Visor del ángulo de las ruedas. Al seleccionarlo mediante el botón multiinformación con el Sistema MTS activado, se proyectan en tiempo real en la pantalla multiinformativa unas líneas de guía asociadas al ángulo de giro. Mediante siete pasos distintos, informan constantemente al conductor de los cambios del ángulo de la rueda entre 0 y 45 grados. El Visor del ángulo de rueda también resulta práctico al aparcar, ya que ofrece a los conductores un recordatorio rápido del ángulo de giro y la dirección de las ruedas.

Motores y transmisiones

Las versiones de cinco puertas del nuevo Toyota Land Cruiser están disponibles con dos motores: un turbodiesel de 3.0 litros o un motor de gasolina V6 de 4.0 litros (disponible sólo en el acabado Limited). Las versiones de tres puertas sólo están disponibles con el turbodiesel de 3.0 litros. El motor de gasolina V6 se monta con una transmisión automática secuencial de cinco velocidades, mientras que la unidad diesel se puede equipar con una transmisión manual de seis velocidades o una automática secuencial de cinco velocidades.

Motor diesel 3.0 D-4D

La unidad *common-rail* de cuatro cilindros DOHC, 16 válvulas y 2.982 cc, desarrolla 173 CV DIN (127 kW) a 3.400 rpm, y 410 Nm de par de 1.600 a 2.800 rpm, y permite que el nuevo

Land Cruiser acelere de 0 a 100 km/h en 11,7 segundos, y que alcance una velocidad máxima de 175 km/h (5 puertas, A/T).

El duradero motor diesel D-4D de 3.0 litros cumple con los estándares de emisiones EURO IV. Las emisiones de CO₂ se han reducido de 224 hasta 214 g/km (5 puertas, A/T), el mejor valor de su categoría, y el consumo es de 8,1 l/100 km (5 puertas, A/T) en ciclo combinado. A esta mejora contribuyen los inyectores de alta presión y respuesta rápida, de nueva generación.

Para reducir las vibraciones, el motor incorpora dos ejes de equilibrado en el bloque de cilindros. Impulsados por el engranaje de distribución, los ejes de equilibrado rotan al doble de velocidad que el cigüeñal, y en sentido opuesto el uno al otro.

En condiciones de carga ligera, se utiliza un *bypass* de refrigerante del sistema de Recirculación del gas de escape (EGR, *Exhaust Gas Recirculation*) accionado por una válvula, para evitar que la temperatura de la cámara de combustión baje hasta niveles anormales, con lo que se asegura un funcionamiento óptimo del EGR y las menores emisiones posibles.

Motor de gasolina 4.0 VVT-i Dual

El ligero y refinado motor V6 DOHC accionado por cadenas, con 24 válvulas y 3.956 cc, desarrolla 282 CV DIN (207 kW) a 5.600 rpm, y 385 Nm de par a 4.400 rpm, que llevan al nuevo Land Cruiser a alcanzar unas prestaciones de aceleración de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y velocidad máxima de 180 km/h.

La sofisticada unidad de 4.0 litros ya cumple con los estándares de emisiones EURO V. A pesar del incremento de potencia del 13 %, las emisiones de CO₂ se han reducido en un 12 %, de 291 a 256 g/km, y el consumo de combustible ha disminuido un 13 %, hasta los 10,8 l/100 km en ciclo combinado.

La adopción del sistema VVT-i Dual (doble reglaje variable inteligente de válvulas) en los árboles de levas de admisión y escape también mejora notablemente el rendimiento del

motor. El sistema VVT-i Dual cuenta con una mayor superposición de las válvulas de admisión y escape, lo que permite mejorar el rango de par disponible, y además contribuye a reducir las emisiones de escape.

Se ha mejorado el sistema de funcionamiento de las válvulas; la clara reducción de la fricción entre la leva y los componentes deslizantes ayudan a mejorar la eficiencia de combustible. Por otra parte, la adopción de unos ajustes hidráulicos de holgura sin mantenimiento ayuda a reducir el ruido. El sistema no requiere que se ajuste la separación de las válvulas durante la vida del vehículo.

Se han introducido varias mejoras mecánicas y electrónicas para permitir una menor velocidad en ralentí cuando la válvula de estrangulación está totalmente cerrada, con lo que se reduce el consumo de combustible.

El flujo del gas de escape se ha optimizado para reducir la pérdida de presión del escape y mejorar el rendimiento. Un sistema de inyección de aire bombea aire adicional en los colectores de escape, con lo que acorta el tiempo de calentamiento del catalizador, para reducir las emisiones y garantizar el cumplimiento de la normativa EURO V.

Transmisión automática secuencial de 5 velocidades

Disponible en las dos variantes de motor, la transmisión automática secuencial de cinco velocidades cuenta con selector manual de marcha, Control de bloqueo, Control de cambio con Inteligencia Artificial (AI) Shift Control e Indicador de conducción eficiente ECO. Combinadas, estas funciones ofrecen una gran suavidad de cambio y una reducción del ruido, con unas prestaciones excelentes y un gran ahorro de combustible, tanto en carretera como fuera de ella.

La adopción del bloqueo manual secuencial ofrece un mayor control e implicación en la conducción, y se activa con sólo seleccionar 'S' en la palanca de cambio. El conductor limita el intervalo de marchas seleccionando la marcha hasta la que puede funcionar la transmisión. La marcha seleccionada se indica en el display multifunción.

EL Control de bloqueo flexible (*Flex Lock-up Control*) aumenta el intervalo operativo del bloqueo de embrague, controlando de forma precisa el deslizamiento para mejorar el ahorro de combustible. Al acelerar, la distribución de la transmisión de potencia entre el bloqueo de embrague (fuerza de transmisión mecánica) y el convertidor de par (fuerza de transmisión dinámica) se ajusta en función de las condiciones de la conducción, para aumentar drásticamente la eficiencia de la transmisión de potencia. Al decelerar, el bloqueo de embrague funciona hasta la velocidad más baja posible del vehículo, aumentando el intervalo de corte de combustible para mejorar el ahorro de carburante.

La transmisión automática secuencial de cinco velocidades incorpora asimismo un Control de cambio con Inteligencia Artificial (AI) Shift Control (*Artificial Intelligence (AI)-SHIFT Control*) que cambia automáticamente el patrón de cambio de marchas en función de las condiciones de la vía y el estilo de conducción. Integrado en el Shift Control, el Control de apoyo a las condiciones de la vía (*Road Condition Support Control*) fomenta una conducción más confortable con una mejor respuesta, evitando cambios de marcha ascendentes innecesarios al subir pendientes y bajando la marcha automáticamente para ofrecer un freno motor óptimo al bajar pendientes.

Las versiones automáticas del nuevo Land Cruiser también están equipadas con un Indicador de conducción eficiente ECO (*Eco Driving Indicator*), que ayuda a los conductores a utilizar el acelerador de la forma más eficiente para ahorrar combustible. En el modo de conducción ECO, se enciende la luz del Indicador de conducción eficiente, mientras que la pantalla del indicador muestra el funcionamiento del acelerador en la zona más respetuosa con el medio ambiente. Cuando el uso del acelerador rebasa esa zona, la luz ECO se apaga, y la parte derecha de la pantalla empieza a parpadear.

Transmisión manual de 6 velocidades

El motor D-4D de 3.0 litros también puede montarse con una compacta y ligera transmisión manual de seis velocidades. La transmisión incorpora un sistema de reducción de salida y sincronizadores de triple cono para reducir el esfuerzo del cambio. Por otra parte, el punto de montaje de la palanca de cambio se ha desplazado hacia atrás en el túnel de transmisión,

para aumentar el confort al cambiar de marcha, mientras que el aceite de baja viscosidad potencia el ahorro de combustible.

La transmisión manual incorpora asimismo un Indicador de cambio de marchas dentro del cuentarrevoluciones, que recomienda al conductor subir o bajar la marcha para fomentar una conducción más económica y eficiente.

Interior refinado y versátil

El nuevo Land Cruiser, además de continuar fiel a su herencia todoterreno, es también un vehículo de primera clase para carretera, con un sofisticado acabado interior, un nivel superior de confort y funcionalidad y con la tecnología más avanzada.

Diseño

El nuevo salpicadero presenta un robusto y funcional diseño geométrico. Los bordes de la consola central presentan un acabado metálico, y los controles del equipo de sonido y el aire acondicionado, junto con la pantalla multifunción TFT en color de 4.2" (o la pantalla multifunción a todo color de 7"), están dispuestos en una configuración con forma de torre.

Fiel a las raíces del Land Cruiser, como vehículo todoterreno fuerte y duradero, el diseño horizontal y vertical del salpicadero ofrece además a los conductores un punto de referencia al afrontar terrenos con peraltes pronunciados, y los grandes mandos del aire acondicionado y el sistema de sonido se han diseñado específicamente para poder manipularlos fácilmente en las condiciones más adversas; por ejemplo, en entornos mal iluminados o si se llevan guantes gruesos.

De modo similar, el cuadro de mandos ha sido diseñado para ofrecer una claridad máxima en cualquier circunstancia. Cuenta con unas grandes esferas Optitron del velocímetro y el tacómetro, iluminadas en blanco de alta visibilidad con unos anillos de contraste turquesa. Para las agujas, se ha utilizado una resina distinta de la de los números, para crear una imagen tridimensional que mejora la legibilidad.

Una gran display multifunción, descrito en detalle en la sección Funcionalidad, separa las esferas. El display, que ofrece al conductor un completo abanico de información sobre el vehículo, se puede utilizar en combinación con el botón multifunción integrado en el volante para controlar diversos sistemas, personalizar las funciones electrónicas y manejar el Sistema MTS - Multi-terrain System.

La flexibilidad de posición del conductor se ha mejorado considerablemente con la incorporación de un ajuste en altura e inclinación del volante, que se puede accionar con asistencia eléctrica o manualmente. Las versiones de cinco puertas del Land Cruiser permiten escoger entre un asiento del conductor ajustable eléctricamente en ocho direcciones o manualmente en seis direcciones, con ajuste lumbar eléctrico, y un ajuste eléctrico o manual en cuatro direcciones del asiento del pasajero delantero. Los asientos del conductor de la versión de tres puertas están equipados con ajuste manual en seis direcciones, con soporte lumbar eléctrico, y el asiento del pasajero ofrece un ajuste manual en cuatro direcciones, junto con una función de entrada que facilita el acceso de los ocupantes de los asientos traseros.

Otra prueba de la atención a los detalles ergonómicos en todo el nuevo habitáculo es la rodillera blanda acoplada al borde lateral de la consola central, para mejorar el confort alrededor de las rodillas y la parte inferior de las piernas del conductor; un flexible acolchamiento superior de uretano para aumentar el confort del reposabrazos central; los reposabrazos acolchados en las puertas delanteras y traseras, y la colocación de los mandos de control todoterreno en la base de la consola central, para facilitar el manejo desde cualquiera de los asientos delanteros.

Con tapicería de tela o de piel, el nuevo Land Cruiser está disponible en una selección de dos combinaciones de colores interiores: negro sobre gris, con los pilares de las puertas y el tapizado del techo gris claro a juego, o marrón oscuro sobre marfil, con los pilares de las puertas y el tapizado del techo marfil a juego. La tapicería en tela puede ser en gris o beige, mientras que la tapicería piel en negra o beige. También se ofrece una selección de inserciones en negro, tramas geométricas o madera con vetas, complementados con detalles cromados o metálicos.

Versatilidad

Con la posibilidad de abatir completamente la tercera fila de asientos en los modelos de cinco puertas, el nuevo Land Cruiser ofrece un confort, una flexibilidad y una comodidad sin precedentes.

Tanto las puertas delanteras como las traseras presentan unas aberturas inferiores más amplias para facilitar el acceso, y las tres filas de asientos cuentan con asideros para ayudar a los ocupantes a entrar al vehículo o salir de él.

Segunda fila de asientos

Las versiones de cinco puertas del Land Cruiser están equipadas con una nueva configuración 40:20:40 para dividir/abatir/reclinar los respaldos en la segunda fila, que ofrece una total flexibilidad para alojar a los pasajeros y el equipaje. La base del asiento se desliza independientemente hasta un máximo de 135 mm, lo que permite a los usuarios optimizar el espacio para las piernas en la segunda y la tercera fila, o bien maximizar el espacio para el equipaje. En las versiones de 5 puertas la segunda fila de asientos también se puede abatir para aumentar aún más la capacidad de carga.

La segunda fila de asientos incorpora en el lateral una nueva y sencilla función de entrada, que requiere mucho menos esfuerzo que las funciones convencionales de pliegue de asientos, y facilita el acceso a la tercera fila. Accionando con una sola mano una simple palanca al lado del asiento, abate el respaldo del asiento hacia delante y, al mismo tiempo, desliza la base del asiento hasta el máximo recorrido, con lo que ofrece el acceso más amplio posible a la tercera fila de asientos.

En las versiones de tres puertas del Land Cruiser, el asiento del pasajero delantero cuenta con la misma función de entrada, para acceder fácilmente a la segunda fila de asientos.

Tercera fila de asientos

La tercera fila del Land Cruiser de cinco puertas cuenta con dos cómodos asientos, con reposacabezas integrados, que se pueden abatir para dejar el piso plano. La posición en los asientos es ahora más cómoda, gracias al incremento de 50 mm en la distancia entre la cintura y los pies, mientras que la función de deslizamiento de la segunda fila ofrece un espacio para las piernas en la tercera fila de entre 489 y 618 mm, más del doble que su predecesor.

Los asientos de la izquierda y la derecha se pueden subir y bajar por separado, para maximizar la flexibilidad de ocupantes y equipaje. Un mecanismo eléctrico opcional permite hacerlo con sólo pulsar un botón. Los controles están instalados tanto dentro del portón trasero como detrás de la segunda fila de asientos, en el lado opuesto al conductor. Eso significa que, del mismo modo que los asientos se pueden elevar desde la puerta trasera para su uso en combinación con la función de entrada del pasajero, se pueden bajar con la misma facilidad para hacer espacio para el equipaje, mediante los controles del interior del portón trasero.

De este modo, cualquiera, sin necesidad de levantar ningún peso, puede guardar fácilmente los asientos de la tercera fila del nuevo Land Cruiser. Los asientos eléctricos, de serie en el acabado VXL y Limited, se pueden reclinar por separado para un confort máximo, mientras que los reposacabezas se pliegan automáticamente al guardar los asientos.

Almacenamiento

La total flexibilidad de la tercera fila de asientos del nuevo Land Cruiser se complementa con un amplio abanico de huecos portaobjetos para todas las posiciones en los asientos. En los asientos delanteros, existe un espaciosa guantera, un portagafas superior, un portavasos para tres tamaños, unos mayores bolsillos laterales con doble portabotellas, un pequeño compartimiento de almacenamiento equipado con un puerto USB para conectar y cargar simultáneamente un iPod®, una toma de corriente de 12V y un gran portaobjetos bajo el reposabrazos de la consola central.

Equipada con una bandeja superior, esta consola central tiene cabida para cuatro botellas de 500 ml. En los acabados GX y VX, una función de ventilación permite refrigerar el portaobjetos con aire redireccionado del sistema de aire acondicionado. En los acabados VXL y Limited, el portaobjetos central equipar una unidad de refrigeración compacta de gran potencia.

Los pasajeros de la segunda fila cuentan con bolsillos en los respaldos de los asientos, dos portavasos, unos generosos bolsillos laterales con portabotellas y una toma de corriente de 12V. Incluso los ocupantes de la tercera fila tienen a su disposición sus propios portavasos, mientras que el maletero, cuenta con raíles de sujeción de equipaje (VXL y Limited), una bandeja de almacenamiento y un portaobjetos con 3,8 l de capacidad, así como una útil toma de corriente de 220V CA (VXL y Limited). Por otra parte, la caja de herramientas del vehículo y el triángulo de señalización se guardan en el portón trasero, para una fácil accesibilidad.

Funcionalidad

El nuevo interior del Land Cruiser se beneficia además de un completo abanico de sistemas de tecnología avanzada, fáciles de usar, diseñados para simplificar y mejorar la vida a bordo.

Sistema de entrada y arranque inteligente Smart Entry e iluminación interior

El nuevo Land Cruiser se puede cerrar y abrir sin necesidad de que el conductor saque la llave con control remoto del bolsillo. En los tiradores exteriores de las puertas delanteras hay unos sensores táctiles, y el portón trasero también incorpora un discreto botón de apertura y cierre al lado del alojamiento de la matrícula. A partir de ahí, el motor se puede arrancar mediante el botón de arranque/parada.

Además de la iluminación de techo interior, al abrir el vehículo, también se encienden en los estribos laterales unas luces de tipo bombilla incandescente. Tanto la parte superior de los estribos laterales como el suelo se iluminan delante de cada puerta, para facilitar la entrada y la salida por la noche.

La completa iluminación interior también incluye unas luces para mapas y otra en los pies de los asientos delanteros, iluminación de la palanca de cambios y la consola, luces de cortesía, lámparas de lectura independientes a la izquierda y la derecha de la segunda y la tercera filas de asientos en los modelos superiores, e iluminación interior de las puertas delanteras y traseras, que incorpora pilotos LED dentro del tirador, en el bolsillo lateral y en el panel de la puerta.

Climatizador de triple zona

Además del climatizador automático con control de temperatura independiente para la parte izquierda y la derecha delanteras, el nuevo Land Cruiser se puede equipar además con una unidad compacta trasera de aire acondicionado de gran rendimiento. De este modo, se pueden fijar temperaturas distintas para las zonas del conductor, el pasajero delantero y los pasajeros traseros.

Las rejillas de ventilación del salpicadero se han ampliado, y las rejillas centrales se han situado más lejos del volante, para evitar que éste obstruya el flujo de aire. Por otra parte, un revestimiento aislante integrado en el conducto de ventilación ayuda a reducir el ruido de la unidad de aire acondicionado, con lo que aumenta el silencio en el habitáculo. Las versiones del Land Cruiser equipadas con aire acondicionado bizona cuentan asimismo con rejillas de ventilación traseras, situadas en la parte posterior de la consola central, para un mayor confort de los pasajeros traseros.

Pantalla personalizada

En combinación con el display del cuadro de mandos del conductor, el botón multifunción acumula una gran variedad de funciones de control, y permite que el conductor lleve a cabo numerosas operaciones sin necesidad de apartar las manos del volante.

El botón permite personalizar en gran medida el sistema del vehículo, por medio de cuatro modos distintos: el modo de Información de cruce, el modo de Control de funciones electrónicas, el modo de Sistema MTS - Multi-terrain System y el modo Personalizado por el usuario.

El modo de Información de cruce da acceso a diversa información del viaje, desde la velocidad media y el consumo de carburante hasta el tiempo de viaje transcurrido y la autonomía restante. El modo de Control de funciones electrónicas permite a los conductores activar o desactivar el Sistema MTS - Multi-terrain System, el Sistema de faros delanteros direccionables (AFS), el arranque en 2ª marcha (si un vehículo equipado con transmisión automática tiene que arrancar en segunda) y los Sensores de aparcamiento. El modo del Sistema MTS - Multi-terrain System se describe en detalle en el apartado de Prestaciones de conducción todoterreno.

El modo Personalizado por el usuario permite adaptar hasta 16 elementos distintos según la preferencia del propietario; las funciones se muestran ordenadas según la frecuencia de uso. Entre los elementos personalizables están el ajuste de los faros delanteros (función de apagado retardado) y las luces exteriores, el ajuste de sensibilidad del sensor de luz para los faros delanteros automáticos, los ajustes del cierre centralizado, el control de visualización del Indicador de conducción eficiente y la selección del idioma.

Monitor en la consola central

Las cámaras empleadas por el Sistema MTS - Multi-terrain System, que se describen en detalle en el apartado de Prestaciones de conducción todoterreno, también están conectadas al Monitor en la consola central, que permiten aparcar con facilidad y acercarse con seguridad a los ángulos muertos al maniobrar a baja velocidad en entornos urbanos.

Cuando la palanca de cambio del Land Cruiser está en 'D-2' o cualquier otra marcha de avance, los conductores pueden utilizar el botón del modo Cámara integrado en el volante para escoger entre la amplia vista delantera, de 190 grados, y la vista lateral del pasajero, en la pantalla multiinformativa de 4,2" de la consola central. En los vehículos equipados con navegador, la pantalla se puede mostrar una combinación de las vistas delantera y lateral. En modo Auto, el Monitor en la consola central se visualiza automáticamente a velocidades del vehículo inferiores a 12 km/h, o estando parado con la palanca de cambio en 'D'.

Como sucede con el Sistema de Visión 360°, el Monitor también muestra una gran cantidad de información adicional, como las líneas laterales paralelas al vehículo; una línea de

contacto de las ruedas delanteras con el suelo; una línea en el extremo frontal del vehículo; una línea de trayectoria prevista dependiente de los movimientos del volante, y una línea de trayectoria de giro mínimo prevista.

Si está equipado con la pantalla multifunción de 7", el Monitor trasero muestra unas líneas de guía asociadas al ángulo del volante, unos indicadores de distancia y unos indicadores de anchura del vehículo, para ayudar a los conductores en las maniobras de aparcamiento.

Sistema de sonido JBL Synthesis Premium Surround

El nuevo Land Cruiser parte del elevado listón ya establecido por Toyota en el campo de la alta fidelidad a bordo, con una selección de tres potentes sistemas de sonido de nuevo desarrollo, incluido el sistema de sonido JBL Synthesis Premium Surround.

El sistema básico cuenta con mandos de control de audio integrados en el volante y seis altavoces. El sistema, compatible con la tecnología de radio digital DAB, ofrece asimismo un puerto USB y un conector jack de audio, para controlar plenamente el uso de reproductores de música portátiles como el iPod®, y ofrece conectividad móvil mediante Bluetooth, con una función de reproducción continua de audio.

También está disponible un sistema de sonido con nueve altavoces, que incorpora todo lo anterior más un cargador de seis discos integrado en el salpicadero.

Constituida en 1946, la marca JBL se ha convertido en sinónimo de calidad superior, gracias a su gama de sistemas de cine en casa, sonido para automóvil y audio profesional.

Desarrollado en exclusiva para el interior del Land Cruiser, el nuevo equipo de sonido de gama alta JBL Synthesis Premium Surround permite a los ocupantes disfrutar de un perfecto sonido envolvente con 7.1 canales en CD y DVD seleccionados, con lo último en claridad, respuesta dinámica y reproducción de bajos mejorada. El equipo de sonido JBL, gracias al disco duro del sistema de navegación, ofrece también un servicio de 'Biblioteca sonora' para almacenar hasta 2.000 temas de CD.

Un sofisticado amplificador con Procesamiento digital de la señal desarrolla 605 vatios de potencia con un sonido claro y nítido, con una gran precisión y una perfecta integridad de la señal. Se presenta una imagen sonora muy estable y detallada, a través de 11 canales y 17 altavoces avanzados, para ofrecer una exclusiva experiencia sonora envolvente, con una excepcional resolución espectral. Todos los canales están bien ajustados para ofrecer el mejor ambiente sonoro posible para todos los ocupantes, independientemente de dónde estén sentados.

Cuatro altavoces de agudos de 19 mm, montados en altura, elevan la etapa de sonido, mientras que tres altavoces envolventes de 80 mm montados con coaxial —combinación de altavoces de 80 mm de frecuencias medias y altavoces de agudos de 16 mm—, junto con los dos altavoces delanteros de frecuencias medias de 80 mm sumergen a los oyentes en su música favorita. Las rejillas metálicas que cubren los altavoces de agudos, de frecuencias medias y envolventes mejoran la nitidez, y los dos woofers delanteros de 150 x 230 mm y los dos woofers traseros de 160 mm integrados en las puertas refuerzan la excepcional reproducción de los bajos. Por debajo de todo ello, las bajas frecuencias intensas resuenan con potencia desde el subwoofer de doble bobina de audio (DVC) de 20 mm instalado en un espacio sellado a medida, de 16,2 litros.

Sistema de entretenimiento en los asientos traseros

El sistema de entretenimiento en los asientos traseros cuenta con una gran pantalla VGA de 9", con retroiluminación LED, montada en el techo, y un potente sonido envolvente de calidad DVD, de 5.1 canales (7.1 canales con el sistema de sonido JBL Premium Surround), para disfrutar de toda una experiencia de cine en los asientos traseros del nuevo Land Cruiser.

El sistema, de serie en el acabado Limited, ofrece un control total remoto, y también se puede encender y apagar desde los asientos delanteros cuando se conduce con niños pequeños. Además de abrir y cerrar la pantalla, el control remoto se puede utilizar para ajustar la pantalla a cuatro ángulos de visión distintos.

Unas entradas auxiliares permiten reproducir a través del sistema recursos de fuentes de entretenimiento externas, como videocámaras o videoconsolas, y unos conectores jack de auriculares individuales permiten que los pasajeros de los asientos traseros utilicen el sistema sin molestar al conductor.

Luneta posterior practicable

La luneta situada en el portón trasero tiene un sistema de cristal de apertura ascendente en el portón trasero, que está conectada al mecanismo de cierre centralizado del Land Cruiser y que se puede desbloquear mediante la llave inteligente y abrir con una mano mediante un discreto botón, da acceso al maletero del vehículo incluso en espacios limitados, donde el portón trasero no puede abrirse completamente.

Espejo de vigilancia de niños

Integrado en el portagafas de la consola superior que hay encima del retrovisor interior, un espejo de conversación de gran angular permite al conductor ver a todos los ocupantes de la segunda y la tercera fila sin tener que girarse.

Gama de modelos

Toyota Land Cruiser

		3.0 D-4D		4.0 V6
		173 CV		282 CV
		6M/T	5A/T	5A/T
GX	3p	•	-	-
	5p	•	-	-
VX	3p	•	•	-
	5p	•	•	-
VXL	3p	•	•	-
	5p	•	•	-
Limited	5p	-	•	•

Gama de colores

Toyota Land Cruiser

	GX	VX	VXL	Limited
Blanco	•	•	•	•
Blanco Perlado Metalizado				
Plata Metalizada	•	•	•	•
Gris Oscuro Metalizado	•	•	•	•
Negro	•	•	•	•
Burdeos Diamond (Mica)				
Beige Metalizado	•	•	•	•
Verde Oscuro	•	•	•	•
Azul Grisáceo Metalizado	•	•	•	•
Azul Abisal Metalizado	•	•	•	•