

Toyota Land Cruiser 200

Toyota Land Cruiser 200

Equipamiento

Gama de Modelos

Gama de Colores

Especificaciones Técnicas

Infoautomovil.es

Toyota Land Cruiser 200

El legado de Land Cruiser

- Una leyenda en el mercado mundial de los todoterrenos
- La primera exportación oficial de Toyota
- Superventas mundial

El nombre Land Cruiser es sinónimo de los valores de la marca Toyota en todo el mundo de calidad, durabilidad y fiabilidad sin igual. Presentado por primera vez en 1951, el Land Cruiser tiene casi la misma edad que la propia Toyota y, en 1956, se convirtió en el primer modelo de Toyota producido en masa para su exportación desde Japón.

El lanzamiento de un nuevo Toyota Land Cruiser es un acontecimiento de gran relevancia. Como confirmarían los especialistas en 4x4, ningún otro vehículo ha recorrido tantos caminos y pistas todoterreno; y ése es sólo uno de los motivos por los que el Land Cruiser sigue siendo una leyenda en todo el mundo.

El ingeniero jefe del Land Cruiser, Sadayoshi Koyari, explica: “Durante cerca de 60 años, tres palabras clave han constituido la base de las distintas generaciones del Land Cruiser: potencia, durabilidad y fiabilidad. Con la última generación, nuestra intención era reconocer la fidelidad de los clientes del Land Cruiser ofreciendo un vehículo que nunca traicionará su confianza.”

Nuevo Land Cruiser 200

- 8ª generación
- El modelo más veterano de Toyota
- Todoterreno deportivo más vendido del mundo: más de 5 millones de clientes

El nuevo Land Cruiser 200 es el octavo en la saga de Land Cruisers de estilo familiar y gran distancia entre ejes. Con un legado que se remonta 57 años atrás, es el modelo más veterano de la gama Toyota.

El inigualable y aventurero Land Cruiser ha sido la punta de lanza de la expansión de la empresa desde los años 1950, llevando la marca Toyota a nuevos continentes y mercados antes desconocidos.

Las raíces del Land Cruiser 200 se remontan hasta el Toyota BJ, el primer vehículo de tracción a las cuatro ruedas desarrollado por la empresa y producido a principios de 1951. Con un motor de 3,4 litros y seis cilindros en su interior, el BJ se ganó en poco tiempo una fama de resistencia y capacidad para llegar a cualquier sitio.

En seis meses tras su creación, el BJ ya se había convertido en un campeón, al subir hasta la sexta estación del Monte Fuji, en Japón, a 2.500 metros de altura. Fue el primer vehículo de la historia en llegar hasta allí. A raíz de su buen rendimiento, el BJ se incorporó a la flota de la policía japonesa, y comenzó la historia de éxito del modelo. En 1954, al último BJ, el 25, se le dio un nombre genérico de modelo: Land Cruiser, que se ha seguido utilizando desde entonces.

Cuando Toyota inició su programa internacional de exportación y crecimiento durante los años 1950 y 1960, vio que en muchos mercados establecidos ya habían penetrado notablemente los fabricantes de coches estadounidenses y europeos, lo que dejaba poco espacio a los nuevos candidatos de Japón. Estratégicamente, Toyota decidió centrarse en los mercados emergentes de Oriente Medio, el sudeste asiático y Sudamérica.

En 1967, Toyota reaccionó ante la tendencia popular del mercado norteamericano hacia vehículos 4x4 más refinados, con el lanzamiento del Land Cruiser Station Wagon FJ55V. Este modelo estaba llamado a crear una nueva generación de Land Cruisers, que se desarrollaría paralelamente al concepto todoterreno original “de tipo jeep”.

Con el tiempo, Land Cruiser ha pasado a ser sinónimo de Toyota en todo el mundo. Desde el interior de Australia hasta las estepas rusas, pasando por las calles de Europa, el vehículo es apreciado por sus numerosas capacidades: un todoterreno de gran fiabilidad y resistencia, pero lo bastante cómodo y refinado para llegar a cualquier sitio y para ser visto en todas partes.

Diseño potente y funcional

- Exterior avanzado y resistente
- Forma y funcionalidad en un interior refinado
- Configuración flexible de siete plazas

Durante más de 50 años, la trayectoria del Land Cruiser y su lugar en la gama de Toyota se han consolidado sobre un alto nivel de exigencia, calidad y sofisticación técnica. El Land Cruiser ha llegado a encarnar el inigualable potencial de tracción a las cuatro ruedas de Toyota. El diseño de la nueva generación del Land Cruiser 200 tenía que respetar este legado, y al mismo tiempo poner al día la imagen todoterreno de Toyota.

El nuevo Land Cruiser 200 acaba con la imagen del típico turismo típico con un diseño exterior duro y potente y unas líneas atrevidas en el interior. El estilo exterior enfatiza especialmente la funcionalidad, al tiempo que mantiene muchas características de generaciones anteriores, mientras que el interior refleja la condición refinada y superior del vehículo.

El nuevo Land Cruiser 200 es también muy práctico; está disponible en configuraciones de cinco y siete plazas, con un amplio espacio para todos los pasajeros y una flexible capacidad de carga, gracias a los asientos que se inclinan y se pliegan para conformar una superficie plano.

Creado y concebido en el centro de diseño de Toyota en Aichi (Japón), el nuevo Land Cruiser 200 ejemplifica el “Vibrant Clarity”, un aspecto de la filosofía de diseño de la marca Toyota. Este espíritu guía el desarrollo de Toyota de modelos todoterreno vibrantes y energéticos, al tiempo que mantiene la claridad del objetivo.

El ingeniero jefe del Land Cruiser 200, Sadayoshi Koyari, explica: “La palabra clave que escogimos para articular la evolución del diseño del nuevo Land Cruiser 200 fue ‘confianza’. La reputación y la confianza conseguidas por las anteriores generaciones de Land Cruiser son, por tanto, tenidas en cuenta en el nuevo diseño. Esta confianza entre los

clientes y la nueva generación del Land Cruiser 200 se refuerza gracias a la combinación de un diseño contundente y dinámico con un resuelto sentido de la funcionalidad. Todo ello da lugar a un vehículo moderno y ambicioso, que pone mucho énfasis en la tracción a las cuatro ruedas y en la auténtica conducción todoterreno. Pone al día la identidad de marca del Land Cruiser, y saca el máximo partido del legado del vehículo.”

Potente diseño exterior

- Líneas atrevidas y superficies llamativas
- Presencia dinámica en carretera
- Frontal integrado y parte trasera con estilo

La nueva generación Land Cruiser 200 consigue su aspecto moderno y resistente con un diseño exterior potente y definido; esto es posible gracias a una marcada línea lateral, superficies llamativas y grandes guardabarros delanteros y traseros. Esto confiere al nuevo Land Cruiser un toque absolutamente moderno, siendo un vehículo funcional a la vez que un 4x4 de gama alta. El tamaño y la forma de las ventanillas laterales realzan el espacioso habitáculo con una buena visibilidad, y los guardabarros proyectan una imagen de un gran rendimiento todoterreno.

El nuevo Land Cruiser 200 es ligeramente más largo, alto y ancho que la generación actual, lo que proyecta un aspecto más dinámico. Sin embargo, las dimensiones se han aumentado lo mínimo posible, a fin de mantener la maniobrabilidad del Land Cruiser en situaciones todoterreno comprometidas.

La longitud total del nuevo Land Cruiser es de 4.950 mm (60 mm más), el ancho es de 1.970 mm (30 mm más) y la altura es de 1.865 mm. El ingenioso diseño para aprovechar al máximo el espacio interior y la reducción del compartimiento del motor han permitido aumentar la longitud interior de la cabina en 130 mm (desde el pedal del acelerador hasta el portón trasero), lo que resulta más cómodo y práctico para los pasajeros.

La rejilla del radiador cromada y los faros delanteros están integrados para crear una poderosa línea horizontal. La sensación de refinamiento y calidad superior queda reforzada por el brillante acabado de aleación que resalta el marco exterior de la rejilla.

Por detrás, la estampa poderosa y los prominentes arcos de las ruedas que enfatizan el ancho total son herencia del diseño del Land Cruiser existente, como también la configuración de las combinaciones independientes derecha e izquierda de los faros traseros.

Estos grandes faros traseros combinados utilizan diodos electroluminiscentes (LED) dispuestos en un diseño de dos faros para mejorar la visibilidad. Los faros integrados de posición y freno, junto con los indicadores de marcha atrás, conforman una combinación de cristales exteriores claros y cristales interiores rojos para proyectar una sensación superior.

El alerón trasero de techo integrado tiene el mismo color de la carrocería, de forma que se funde con las líneas elegantes del vehículo y mejora la aerodinámica y la eficiencia de combustible.

El portón trasero dividido presenta un diseño de “concha” que resulta muy práctico para abrirlo en espacios estrechos, y también facilita la carga de objetos pesados.

El nuevo Land Cruiser 200 estará disponible con nueve colores de exterior distintos. De estos colores, dos son de nueva incorporación, tres están disponibles desde hace poco y cuatro han sido introducidos en la generación actual.

Interior refinado y elegante

- Sentido de la escala y el espacio
- Formas definidas y atrevidas
- Detalles de acabados en madera

La funcionalidad y la forma son elementos clave del interior, que ha sido diseñado para reflejar el refinamiento y la clase superior del Land Cruiser 200, sin olvidar la imagen de resistencia y fiabilidad. El interior es también muy práctico, con configuración de siete plazas, amplio espacio para todos los pasajeros y unos flexibles asientos plegables para disponer de una capacidad de carga máxima.

El sentido de la escala y el espacio se consigue gracias al aspecto del panel de instrumentos y al gran conjunto y consola centrales. El claro énfasis horizontal del diseño del panel de instrumentos permite al conductor captar intuitivamente el ángulo del vehículo.

Las detalladas inserciones en madera añaden estilo; para una mayor sofisticación, van acompañadas de unas finas barras plateadas cromadas con acabado mate.

El panel de instrumentos inferior incorpora paneles de “barra de retención”, con una textura similar al metal pulido. Siguiendo esta línea estructural, estos paneles parecen sostener el panel de instrumentos superior, e incorpora unas prácticas y anatómicas almohadillas para las rodillas para aumentar la comodidad y la estabilidad en los caminos más duros.

Un diseño en dos tonos que incorpora nuevos colores interiores desprende una sensación de refinamiento. Los colores más oscuros se emplean en el panel de instrumentos y en los acabados, mientras que los tonos medios se utilizan en las zonas tapizadas, como los asientos, para dar contraste.

Las inserciones de las puertas contribuyen a esa coherencia de diseño mediante el uso de un material a juego con los asientos a la altura de los hombros y los reposabrazos. Las barras de madera y cromadas fijan el estilo, mientras que las partes funcionales, como el tirador interior de la puerta, el asa de la puerta y la base de interruptores están diseñados como un elemento continuo y fácil de usar.

En el panel de instrumentos principal, se emplean los nuevos indicadores Optitron 3D con un nuevo diseño de alta tecnología. El diámetro del indicador principal se ha ampliado para mejorar la visibilidad, y los indicadores secundarios –cruciales en los todoterrenos deportivos– se encuentran en el centro del panel de indicadores, junto con la pantalla multiinformación.

El volante ha sido diseñado con su característica gran zona central acolchada, y los grandes controles del volante se pueden accionar fácilmente, incluso con guantes. Las piezas operativas, como la palanca de cambio de transmisión automática, los tiradores de las puertas y los interruptores del sistema de sonido son también de gran tamaño, y tienen una mejor sensación al tacto, para dar una percepción de calidad.

Interior funcional y flexible

- Configuración de siete plazas
- Los asientos se pueden inclinar y plegar
- La segunda fila se desliza para dar más espacio a las piernas

La funcionalidad del nuevo Land Cruiser se demuestra ampliamente por la disposición flexible de los asientos, que ofrecen mucho espacio para los pasajeros y el equipaje.

Los asientos han sido diseñados teniendo en mente la funcionalidad necesaria en un auténtico todoterreno: firme apoyo lumbar y movimiento libre de los hombros. La comodidad de conducción también se consigue mediante el uso de un parte acolchada firme y gruesa, para asegurar una posición estable en el asiento. Se obtiene una mayor estabilidad mediante unos grandes efectos de amortiguación.

La segunda fila de asientos está dividida en 40:20:40, con un respaldo independiente para el asiento central, que incorpora un reposacabezas integrado. Los tres asientos se pueden deslizar hacia atrás y hacia delante 105 mm, para disponer de un amplio espacio para las piernas para una tercera fila de pasajeros, y también se reclinan.

Por otra parte, los tres asientos se pueden inclinar hacia delante para disponer de una capacidad de carga máxima, mientras que el asiento detrás del pasajero delantero –usado en la mayoría de los casos para acceder a la tercera fila– se puede inclinar con un solo toque, para entrar fácilmente. Con solo tirar de la palanca del asiento, el soporte del respaldo se pliega hacia delante y el bloqueo del suelo se abre.

En los modelos de siete plazas, existen dos asientos separados para adultos, que se pueden plegar para aumentar el espacio. Se emplea un mecanismo de amortiguación para levantar automáticamente el asiento desde la posición de sentido a la posición de almacenamiento cuando está desbloqueado. Los asientos se pliegan suavemente contra la pared del maletero y quedan bloqueados en su sitio.

Mejora dinámica de la conducción

- Innovación mundial: Control de avance lento
- AHC a las 4 ruedas y AVS (Control activo de altura a las 4 ruedas y Suspensión variable adaptable)
- Nuevo diferencial central de deslizamiento limitado Torsen®

Con el desarrollo de la nueva generación Land Cruiser 200, Toyota ha creado un todoterreno deportivo 4x4 superior, con refinamiento y confort, sin sacrificar su auténtico comportamiento todoterreno. Como consecuencia, el nuevo Land Cruiser 200 puede presumir de verdad de ser el vehículo con más capacidad para llegar realmente a cualquier sitio.

Tras casi 60 años de legado todoterreno, los conductores del Land Cruiser esperan que su coche dé un resultado perfecto en los caminos y pistas más exigentes de todo el mundo, y que ofrezca un rendimiento de conducción y un refinamiento superiores. Con la legendaria reputación de calidad, durabilidad y fiabilidad del Land Cruiser, no quieren renunciar a nada.

Distinto de cualquier otro vehículo de tracción a las cuatro ruedas, el Land Cruiser 200 ofrece una ayuda técnica al conductor que permite pasar los tramos más complicados, en terrenos donde, de otro modo, incluso los conductores más habilidosos podrían verse en apuros. Esto convierte al nuevo Toyota Land Cruiser 200 en uno de los vehículos de tracción a las cuatro ruedas más avanzado técnicamente de todos los tiempos. Está equipado con muchas prestaciones para que la conducción en carretera y fuera de ella sea más segura, cómoda y placentera.

Gracias al sofisticado diseño de la suspensión, que incorpora diversos sistemas de apoyo de nuevo desarrollo para ajustarse a la nueva plataforma, se consigue un manejo y una estabilidad superiores, tanto en carretera como fuera de ella.

En la parte delantera, unos resortes helicoidales reemplazan el diseño anterior de barra, para ofrecer un mayor confort y control. El diseño de la suspensión se basa en una configuración de doble triángulo con amortiguadores y resortes helicoidales inclinados, para una estabilidad óptima.

La carrera de las ruedas delanteras se ha incrementado en un 11 % para bote y un 18 % para rebote, y ahora alcanzan los 230 mm, para mejorar el comportamiento en terrenos complicados. Al mismo tiempo, la unidad de suspensión, en su conjunto, es lo bastante fuerte para resistir las condiciones más exigentes. Así, el confort de conducción y la sensación de la dirección han sido mejorados, a través de un ajuste meticuloso y una geometría precisa.

La suspensión trasera de cuatro resortes helicoidales, bien establecida, de la generación actual del Land Cruiser, se reedita en el nuevo modelo, pero ha sido reajustada para conseguir un manejo, un confort de conducción y un comportamiento todoterreno considerablemente mejores. El cambio de la dirección por balanceo ha sido optimizado desplazando la posición del brazo de control para garantizar un manejo y una estabilidad superiores; también se han evaluado las características y las dimensiones de los cojinetes para alcanzar un confort de conducción óptimo.

La suspensión de largo recorrido de 230/240 mm delantera/trasera y los voladizos cortos permiten al nuevo Land Cruiser 200 afrontar las superficies más exigentes. El ángulo de ataque máximo es de 31 grados, y el ángulo de salida máximo es de 23 grados. El ángulo ventral es de 24 grados.

Tecnologías de control avanzadas

- Control de avance lento (motor de gasolina)
- AHC a las 4 ruedas y sistema AVS

En el nuevo Land Cruiser 200 existen más tecnologías avanzadas, líderes en todo el mundo, para otorgar al conductor un control completo en las condiciones de conducción más duras, así como para mejorar el confort y la seguridad de los ocupantes. Entre ellas, están el primer sistema del mundo de Control de avance lento, el Control activo de altura a las cuatro ruedas (Active Height Control-AHC a las cuatro ruedas) y la Suspensión variable adaptable (Adaptive Variable Suspension-AVS).

El Control de avance lento, que viene de serie sólo en las motorizaciones de gasolina, ofrece al conductor un control y una confianza máximos al conducir por superficies que requieren precisos ajustes de velocidad, como piedras o arena. El sistema controlará automáticamente la potencia del motor y la presión hidráulica de los frenos para mantener una velocidad lenta y constante, entre 1 y 5 km/h. El conductor sólo tiene que manejar el volante, lo que le permite concentrarse plenamente en el camino por delante, sin preocuparse por que las ruedas giren o derrapen.

El Control de avance lento reduce la carga sobre el conductor, garantiza la estabilidad del vehículo y reduce la probabilidad de daños al vehículo disminuyendo la tensión y la carga sobre el árbol de dirección.

El interruptor del Control de avance lento tiene tres posiciones preseleccionadas (LO/MID/HI, o bajo/ medio/alto, que corresponden aproximadamente a 1, 3 y 5 km/h), que determinan la velocidad más adecuada del vehículo. Por ejemplo, LO sería adecuada para caminos muy abruptos y pedregosos, mientras que HI podría ir bien para tramos con dunas, gravilla o hierba.

Al activar el Control de avance lento, el indicador se encenderá y el indicador de deslizamiento parpadeará cuando esté quieto, y en otras condiciones específicas. El

estado del Control de avance lento aparece indicado en la pantalla multiinformación del panel de instrumentos.

El concepto del Control de avance lento ha sido desarrollado a partir del uso de los pedales por parte de auténticos expertos de la conducción todoterreno. La velocidad constante se mantiene automáticamente aumentando o reduciendo la potencia del motor y la presión de los frenos simultáneamente, a partir de una comparación entre la velocidad del vehículo y las velocidades de las ruedas con la velocidad de Control de avance lento seleccionada.

Con el Control de avance lento, se puede disfrutar de una conducción todoterreno suave y segura en condiciones de prueba, suficiente para impresionar incluso al experto en todoterreno más habilidoso.

AHC a las 4 ruedas y AVS (Active Height Control & Adaptive Variable Suspension)

- Especificaciones de lujo
- Las cuatro ruedas están conectadas
- Control de la flexibilidad
- Ajuste de altura más rápido

La suspensión de las cuatro ruedas del Land Cruiser 200 está conectada por primera vez a través de un nuevo sistema de suspensión totalmente ajustable, el Control activo de altura a las cuatro ruedas y la Suspensión variable adaptable (AHC a las 4 ruedas y AVS). También se incluye el control de flexibilidad, lo que convierte a este sistema de suspensión en el más sofisticado existente en los todoterrenos deportivos, y en otra innovación mundial del Land Cruiser 200.

Este nuevo sistema de control de la suspensión, de serie en el modelo de lujo en función del mercado local, no sólo permite al Land Cruiser 200 alcanzar un comportamiento todoterreno óptimo, sino que también proporciona un excepcional refinamiento en carretera, confort y control de la inclinación y el desplazamiento de la carrocería.

La nueva función de control de la flexibilidad funciona sobre la suspensión delantera, y se acciona mediante una única válvula de control que influye sobre las características de la suspensión al girar o frenar. Eso significa que la suspensión delantera puede reforzarse para reducir el desplazamiento o el ángulo de cabeceo durante las maniobras a gran velocidad, y ablandarse en la conducción normal, para garantizar un confort máximo.

Para conseguir un resultado excelente tanto en carretera como fuera de ella, se ha adoptado un nuevo sistema mecánico que funciona como vínculo entre las cuatro ruedas. En carretera, la presión repartida entre las cuatro ruedas aporta estabilidad y confort. Fuera de ella, el movimiento independiente de las ruedas permite que la presión hidráulica varíe y desbloquea cada una de las ruedas para una carrera más, fácil con una excelente articulación de las ruedas. Esto incrementa la capacidad del Land Cruiser para absorber los baches y ofrece un mayor contacto con el suelo, lo que implica una mejora del comportamiento todoterreno.

El resultado es que el Land Cruiser, con sus 2.850 mm de distancia entre ejes, puede superar desniveles de hasta 630 mm, sin que ninguna rueda se separe del suelo.

Por otra parte, las funciones de Control activo de altura (AHC) del vehículo se han mejorado para ampliar el alcance del ajuste de altura y reducir el tiempo necesario para bajar el vehículo. La parte delantera del Land Cruiser 200 presenta ahora 110 mm de ajuste de altura, mientras que la parte trasera puede recorrer hasta 100 mm. Pasar del modo normal al modo bajo puede llevar unos dos segundos. El Land Cruiser se eleva automáticamente al seleccionar el modo de marcha L4, y se eleva otros 20 mm cuando el sistema AHC a las 4 ruedas y AVS reconoce que el vehículo está encallado. Al conducir a gran velocidad, baja automáticamente el vehículo a fin de mejorar la estabilidad.

El subsistema de Suspensión variable adaptable (AVS) ofrece un mayor confort de conducción en carretera, y también se han adoptado nuevos parámetros de control para permitir una mayor distancia del suelo en caminos complicados.

Árbol de transmisión suave y fácil de usar

- Sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas
- Diferencial central de deslizamiento limitado Torsen®
- Nuevo conmutador giratorio para los factores de reducción

Con una potencia y un par considerablemente mejorados para ofrecer una experiencia de conducción superior, el sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas del Land Cruiser 200 necesita una nueva unidad de transferencia que reparta el par entre las ruedas delanteras y traseras y proporcione los factores de marcha altos y bajos. La nueva unidad es mucho más potente y ligera, y el centro de gravedad se ha trasladado hacia delante para mejorar el manejo, mientras que el sistema lógico de control y la conmutación se han potenciado.

En el centro de la unidad de transferencia, se encuentra un nuevo diferencial central de deslizamiento limitado Torsen® de “detección del par”, de nuevo desarrollo, que ofrece un mayor agarre en las curvas y una mejor estabilidad de conducción. Al detectar automáticamente el par motor necesario en cada eje, el diferencial puede ajustar el par entre las ruedas delanteras y traseras, para aumentar la estabilidad de conducción.

En una carretera recta y seca, la distribución del par sería de 40/60 entre la parte delantera y la trasera. No obstante, el par se puede derivar hacia las ruedas delanteras hasta un máximo del 50 %, o bien a las ruedas traseras hasta un máximo del 70 %. Estos límites han sido determinados cuidadosamente calculando la dimensión de las ruedas del diferencial Torsen® para mantener la estabilidad del vehículo, mejorar la tracción y aumentar la seguridad.

El sistema de conmutación de la transferencia se ha rediseñado completamente para lograr una mayor eficiencia operativa y comodidad. El paso de la posición H4 a L4, que se puede realizar con una velocidad del vehículo de hasta 5 km/h, se lleva a cabo mediante un sencillo y práctico conmutador giratorio. Junto a él, en el panel de control, hay un botón que puede bloquear (o liberar) el diferencial central en el momento óptimo para ayudar al Land Cruiser 200 en superficies excepcionalmente resbaladizas.

Precisión de dirección

- Sistema de dirección de relación variable (VGRS)
- Estabilidad en carretera y fuera de ella

El placer de conducción, tanto en carretera como fuera de ella, se potencia aún más gracias al Sistema de dirección de relación de desmultiplicación variable (VGRS), de serie en el acabado de lujo. La dirección se basa en un sistema de cremallera, para obtener una estabilidad máxima en línea recta a gran velocidad y un gran comportamiento del vehículo a baja velocidad.

La “relación” se define mayor alrededor del centro de la dirección y menor alrededor de la posición final. En consecuencia, la carrera de la cremallera alrededor de la posición final es mayor, a fin de reducir el funcionamiento de la dirección cuando el vehículo maniobra a baja velocidad, garantizando al mismo tiempo una respuesta óptima alrededor del centro de la dirección, lo que resulta adecuado para la conducción por autopista a alta velocidad.

La propia columna de dirección cuenta con un ajuste tanto en inclinación como telescópico con función de memoria, para que todo el mundo pueda encontrar su posición de conducción óptima. El mecanismo de absorción de energía reduce la energía de los impactos, y la columna de dirección en su conjunto está diseñada para separarse de su soporte y alejarse del conductor en caso de accidente.

Refinados motores V8 diesel y gasolina

- Nuevo V8 diesel
- Nueva evolución del V8 gasolina
- Nueva caja de cambios automática, secuencial, de seis velocidades

El nuevo Toyota Land Cruiser 200 es más que un vehículo de aventuras, para llegar a cualquier sitio. Como todoterreno deportivo moderno, presenta también unos resultados imbatibles en carretera y fuera de ella, un refinamiento magnífico y un placer de conducción superior.

Ahora, la estrella de la gama 4x4 de Toyota está disponible con dos de los motores más potentes y técnicamente avanzados que ha desarrollado nunca Toyota. Han sido desarrollados para mejorar el rendimiento global del Land Cruiser 200 en condiciones todoterreno con una mayor potencia, un intervalo de par ampliamente controlable, un bajo nivel de emisiones y un bajo consumo de combustible para su categoría.

El Land Cruiser 200 ofrece la posibilidad de una nueva motorización diesel V8 D-4D common rail de 4,5 litros, o la última versión del bien asentado motor de gasolina V8 de 4,7 litros. Con los diferentes motores, los clientes del Land Cruiser 200 pueden escoger la opción que más se ajuste a su estilo de vida y a sus necesidades, sin sacrificar el refinamiento, el confort ni el placer de conducción. Ambos motores cumplen plenamente las normativas de emisiones Euro IV; por otra parte, el Filtro de partículas diesel (DPF), disponible en algunos mercados, reduce aún más el impacto sobre el medio ambiente.

Nuevo V8 diesel

- Elevada potencia, el mejor consumo de su categoría
- Placer de conducción excepcional

En el centro de la nueva gama de motorizaciones del Toyota Land Cruiser 200 en Europa estará el motor diesel V8 D-4D de 4,5 litros, de nuevo diseño para este todoterreno de altas prestaciones. Este extraordinario nuevo motor ofrece un rendimiento y un placer de conducción excepcionales, y llega a ser tan silencioso como los motores de gasolina.

El nuevo V8 de Toyota supone la primera aplicación del mundo de la tecnología common-rail en un motor de ocho cilindros. Este motor incorpora un doble turbo para lograr la máxima potencia, y está disponible en combinación con una nueva caja de cambios secuencial de seis velocidades. El motor se ha desarrollado con base a cuatro principios fundamentales: gran potencia, bajo consumo de combustible, ruido mínimo y fiabilidad excepcional. Así, respeta los valores centrales de la gama Land Cruiser 200, ofreciendo una calidad, durabilidad y fiabilidad excelentes.

La nueva motorización V8 D-4D de 4,5 litros ofrece también un gran rendimiento y una buena eficiencia de combustible con respecto al motor L6 TD 4.2 al que sustituye, y coloca al nuevo Land Cruiser 200 por delante de la competencia, con la mejor aceleración y el mayor ahorro de combustible de su categoría.

La potencia máxima del motor de 4.461 cc es de 210 kW (286 CV DIN) a 3.600 rpm, y el par máximo alcanza los 650 Nm en toda la amplísima gama de revoluciones, de 1.600 rpm a 2.800 rpm. Estas cifras representan un aumento del 40 % de la potencia desarrollada, y un incremento del 50 % en el par con respecto a la versión anterior de seis cilindros y 4,2 litros.

En consecuencia, el nuevo Land Cruiser D-4D 4.5 tiene una velocidad máxima de 210 km/h, y acelera de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos. El consumo de combustible es el mejor su categoría, y supera en un 4 % al anterior diesel L6 TD 4.2, con 10,2 litros/100 km en consumo combinado.

Cada grupo de cilindros del V8 cuenta con un mecanismo de common-rail e inyectores de solenoide separados. Probados con éxito en los motores de cuatro cilindros, se han adoptados para asegurar la máxima fiabilidad con una elevada potencia del motor y emisiones reducidas.

La presión máxima de inyección se ha aumentado hasta los 1.800 bares (en comparación con los 1.350 bares del anterior motor L6 TD 4.2), lo que implica una inyección de combustible más ajustado y preciso , lo que permite una combustión más eficaz, más potencia y más eficiencia.

La segunda generación de tecnología common-rail ofrece asimismo un proceso de combustión más silencioso, que permite dos tiempos de inyección de piloto aparte de alrededor de 1 mm³ antes del tiempo de inyección normal, todo lo cual sucede en apenas unos milisegundos.

En consecuencia, el nivel de ruido de la combustión del motor es 3,5 dB(A) inferior al del motor anterior.

Los turbocompresores están preparados para ofrecer una respuesta rápida a las órdenes del acelerador y una gran potencia. Incorporan tecnología de geometría variable, controlada mediante un motor eléctrico de 12 voltios de corriente continua, en lugar de un diafragma de vacío. Esto significa que se puede ajustar más rápidamente y de forma continua, lo que da lugar a una mayor eficiencia y precisión.

El nuevo bloque de motor diesel está hecho de hierro-grafito compactado (CGI), que ofrece una mayor resistencia (tensión un 75 % mejor en comparación con el motor diesel anterior) con un menor peso (un 30 % inferior), para mejorar el consumo de combustible, el equilibrio de peso y el manejo.

La durabilidad del motor se incrementa mediante la incorporación de un sistema de depuración de aceite en los turbocompresores, para recoger el exceso de aceite y reducir el humo azul en todo momento y situación, como al conducir por una pendiente, al girar y al frenar. Las bancadas del motor son 1,5 veces más resistentes que en los coches convencionales. En el motor diesel, se utilizan dos soportes hidráulicos con control electrónico para absorber la vibración y aumentar el placer de conducción, a baja velocidad o en ralentí.

Se han realizado pruebas de laboratorio para simular condiciones ambientales severas y garantizar que el motor funciona sin problemas a temperaturas de entre -30°C y +50°C.

A fin de reducir las emisiones de escape, se ha adoptado un sistema de Recirculación del gas de escape (EGR) específico de motores V8, con refrigeración por agua y un refrigerador EGR multicapa de gran eficiencia. Los conductos de gas del sistema EGR están integrados en la culata para reducir la complejidad de las piezas y el peso. Por otra parte, se emplean dos “mariposas” diesel de solenoide giratorio y válvulas EGR de solenoide lineal para reducir todo el humo visible y evitar una combustión inestable.

Motor de gasolina refinado

- Nueva evolución del V8 gasolina
- 21 % más de potencia, 12 % menos de combustible

El más reciente desarrollo del motor de gasolina V8 de 4,7 litros para el nuevo Land Cruiser V8 ofrece una experiencia de conducción refinada y deportiva, con unos niveles de ruido, vibración y aspereza excepcionalmente bajos.

En comparación con el motor anterior, ofrece un mejor rendimiento (un 21 % de incremento de la potencia disponible) y una mayor eficiencia de combustible (un 12 % de reducción del consumo de combustible, en combinación con la transmisión automática de cinco velocidades).

En consecuencia, el V8 de 4,7 litros desarrolla 212 kw (288 CV DIN) a 5.400 rpm, y alcanza los 445 Nm de par a 3.400 rpm. Esto basta para permitir al Land Cruiser alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h, y una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos.

El motor de gasolina V8 está equipado con diversas tecnologías avanzadas diseñadas para mejorar el placer de conducción, aumentar el rendimiento y la eficiencia de combustible. El sistema VVT-i (Distribución variable inteligente) de Toyota está contrastado como una forma muy eficaz de incrementar el par de gama baja y la potencia de gama media, al tiempo que garantiza una eficiencia de combustible óptima mediante un control preciso.

El motor V8 gasolina incorpora asimismo el ACIS (Sistema de inducción de control acústico), que utiliza válvulas para modificar la longitud del conducto de entrada de aire en función de la velocidad del motor y los parámetros del acelerador. Esto mejora la potencia a altas vueltas y el par motor a bajas y medias revoluciones.

Se ha incluido un sistema de inyección de aire que introduce aire en los puertos de escape durante los arranques en frío para mejorar la eficiencia de calentamiento del catalizador y reducir las emisiones durante el arranque en frío.

Estas tecnologías avanzadas permiten al Land Cruiser 200 gasolina conseguir un ahorro de combustible excepcional para su rendimiento. El Land Cruiser gasolina consume 14.4 l/100 km en el ciclo combinado europeo.

Transmisiones avanzadas

- Nueva transmisión automática de seis velocidades
- Cambio con inteligencia artificial
- Selección de marcha secuencial

Se ha desarrollado una nueva transmisión automática de seis velocidades para el nuevo diesel V8 D-4D 4.5, que ofrece un rendimiento excepcional, una gran eficiencia de combustible y una conducción placentera. La nueva caja de cambios ha sido diseñada pensando sobre todo en la conducción todoterreno, con una relación óptima entre marchas, que permite disfrutar de un gran par y una conducción sorprendentemente silenciosa a gran velocidad.

La nueva caja de cambios se controla mediante un patrón de cambio secuencial que permite al conductor optar por un cambio de marcha totalmente automático (posición D) o por seleccionar manualmente entre un intervalo de marchas desde la posición secuencial (posición S).

En el modo totalmente automático, la caja de cambios incorpora el control de cambio con inteligencia artificial (AI) que determina las condiciones de la carretera y la intención del conductor para pasar a un patrón de cambio que ofrezca la conducción más eficaz. Esto permite hacer frente a las subidas o bajadas y a una conducción más deportiva, y ofrece una respuesta excelente en cualquier situación de conducción.

La nueva caja de cambios del V8 D-4D 4.5 incluye una reducción de deceleración que ayuda a reducir la velocidad del Land Cruiser y proporciona un buen ahorro de combustible, lo que contribuye a lograr una excelente eficiencia de combustible.

La caja de cambios automática de cinco velocidades actual se equipa en el motor de gasolina de 4,7 litros del V8, con mejoras en la potencia y una excelente eficiencia de combustible. Esta caja de cambios también utiliza el control de cambio con AI, y se acciona mediante un patrón de cambio secuencial.

Calidad, durabilidad y fiabilidad

- Mantenimiento de la estructura de carrocería sobre chasis
- Excelente aislamiento del ruido exterior
- Sistemas de seguridad activa y pasiva mejorados

A pesar de ofrecer un extraordinario refinamiento, más confort y una experiencia de conducción superior, el nuevo Toyota Land Cruiser 200 conserva las características que han contribuido a su atractivo de resistencia en todo el mundo y su auténtica condición de todoterreno.

Entre ellas, está la tradicional y respetada estructura de carrocería sobre chasis, que separa ambos elementos; las ayudas a la conducción de tecnología avanzada, como el Control de descenso (DAC) y el Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC), y numerosas prestaciones de seguridad activa y pasiva, incluido un nuevo sistema ABS multiterreno.

Junto con la legendaria destreza técnica de Toyota y el novedoso diseño avanzado, estas características permitirán a la nueva generación del Land Cruiser 200 seguir siendo líder mundial en cuanto a calidad, durabilidad y fiabilidad, unos atributos esenciales para los propietarios de Land Cruiser.

Toyota no ha sacrificado el diseño fundamental de carrocería sobre chasis. Mientras que otros fabricantes han pasado a un diseño monocasco, Toyota ha estado trabajando con un nuevo chasis separado y un diseño de suspensión avanzado para conseguir un placer de conducción, un refinamiento y una calidad superiores.

La contrastada estructura de carrocería sobre chasis presenta diversas ventajas para los vehículos todoterreno como el Land Cruiser 200, que tiene que mantener su capacidad de llegar a cualquier sitio. Gran parte de la resistencia del vehículo ante los impactos de la conducción todoterreno puede integrarse en el chasis, de forma que no hay que incrementar el tamaño ni el peso de la carrocería ni del habitáculo. Al mismo tiempo, se

puede diseñar el chasis de manera que pueda absorber la energía en caso de una colisión importante.

El refuerzo del chasis incrementa la resistencia a la torsión y el retorcimiento, lo que proporciona a los diseñadores una base sólida y estable sobre la que montar la carrocería. Así, se mejora la conducción y el manejo, tanto en carretera como fuera de ella, y se dispone de una mayor libertad en el diseño y el recorrido de la suspensión, además de unos puntos de montaje más estables para las conexiones de la dirección.

La separación de la carrocería y el chasis implica que el propio habitáculo se puede aislar mejor de las sacudidas y el ruido de la conducción todoterreno, lo que significa un nivel de ruido, vibración y aspereza (NVH) mucho menor, en cualquier circunstancia de conducción.

Por último, un chasis tan robusto también dispone de una capacidad de remolque de 3.500 kg, lo que se suma a la flexibilidad y la capacidad del nuevo Land Cruiser 200.

En la línea de su reputación mundial de fiabilidad y durabilidad, el nuevo Toyota Land Cruiser 200 seguirá llevando a sus pasajeros a todos los rincones del planeta sean cuales sean las condiciones.

Diseño de chasis resistente

- Mayor resistencia del raíl del chasis
- Nueva tecnología de hidroforma

Se ha diseñado un nuevo bastidor de gran resistencia y gran rigidez para alojar la carrocería del nuevo Land Cruiser 200. La altura y la anchura transversal del raíl del chasis han sido incrementadas para conseguir un raíl lateral mucho más rígido, y se utiliza acero de alta resistencia para reducir el peso sin sacrificar la resistencia.

Se ha aplicado la nueva tecnología hidroforma para fabricar piezas transversales específicas. Esto ha incrementado asimismo la resistencia conjunta con el larguero lateral,

lo que contribuye a una estructura de bastidor más rígida. La rigidez a la torsión del nuevo bastidor es 1,4 veces mayor que la del Land Cruiser anterior, y la rigidez a la flexión es 1,2 veces superior.

La zona del resorte helicoidal de la suspensión delantera ha sido reforzada para conseguir un resultado óptimo.

De hecho, se ha empleado acero de alta resistencia de forma generalizada en toda la carrocería, a la que por otra parte se le ha aplicado un tratamiento anticorrosión en gran parte de los paneles, a fin de conseguir una excelente durabilidad, incluso en algunas de las condiciones de conducción más duras del mundo.

La transmisión de ruido y vibración se ha reducido por medio de una estructura de carrocería robusta y reforzada, la instalación de material de aislamiento acústico y amortiguación de las vibraciones en toda la carrocería. Todo ello, unido a la calidad y la precisión del montaje –que se observa por ejemplo en la reducción de la distancia entre paneles y los desniveles entre superficies– y a una aerodinámica avanzada, permite a la nueva generación Land Cruiser 200 cumplir su promesa como vehículo de calidad superior.

Control de conducción activa

- Off Road ABS
- Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC)
- Control de descenso (DAC)

El nuevo Land Cruiser 200 ofrece una serie de características avanzadas de control de la conducción activa que proporcionan unos resultados inmejorables en cualquier circunstancia y superficie, para una seguridad y una confianza del conductor máximas.

El nuevo “Off Road” ABS incorpora un nuevo sistema lógico, primicia mundial, que reconoce cualquier superficie por la que conduzca, y activa automáticamente el control de frenado óptimo para cada circunstancia.

Gracias a información como la potencia del motor, el índice de aceleración y la velocidad de las ruedas, el ordenador de a bordo puede detectar la conducción en terrenos difíciles, como nieve, tierra y arena. A continuación, controla el ABS con el índice de deslizamiento óptimo para cada circunstancia, para poner a disposición de un frenado y una deceleración más eficaces.

El frenado del vehículo es también mejor gracias a la Distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y la Asistencia de frenado (BA), que detectan los frenazos de emergencia y generan automáticamente una mayor fuerza de frenado. Los frenos de disco de gran diámetro (delantero 340, trasero 345) van montados de serie, para ajustarse a las llantas de 20" y mejorar el frenado.

El Control de estabilidad del vehículo (VSC), que entra en acción cuando detecta que el Land Cruiser 200 está próximo a alcanzar los límites críticos de agarre en las curvas, ha sido mejorado con un conmutador de cierre. Esto permite al conductor desactivar el VSC y el control de tracción cuando reduzcan automáticamente la potencia del motor al intentar salir con una alta velocidad giro de las ruedas del barro, la nieve fresca u otros terrenos difíciles.

Otro nuevo avance es que ahora el Control de tracción activo (A-TRC) maximiza la tracción y la velocidad del vehículo sin aplicación del bloqueo diferencial al funcionar en una relación corta, en modo de tracción a las cuatro ruedas (L4). Al seleccionar L4, se elimina el control de potencia del motor, pero el sistema de frenado recibe un mayor control de presión hidráulica.

En el nuevo Land Cruiser 200, el A-TRC funciona en combinación con otros diversos dispositivos avanzados de control de tracción, tales como el Control de avance lento, el Control de descenso (DAC) y el Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC).

Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC)

- Disponible en todos los modelos
- Potencia la confianza del conductor

El Control de asistencia para arranque en pendientes (HAC) permite arrancar más fácilmente al inicio de una subida pronunciada o resbaladiza. Para ello, controla automáticamente el freno cuando el conductor pasa del freno al acelerador, con lo que se reduce el movimiento hacia atrás.

Controlando la rotación de las distintas ruedas, el Control de asistencia para arranque en pendientes detiene el movimiento, lo que permite al conductor arrancar sin perder el control. Esta función no solo facilita el arranque al inicio de pendientes, sino que también incrementa la confianza del conductor en la posibilidad de afrontar el reto que se le presenta.

Control de descenso

- Disponible sólo en los modelos diesel
- Evita el deslizamiento en bajadas

El Control de descenso (DAC), disponible en los modelos con motor diesel, es un sistema de control del frenado que funciona automáticamente sobre las ruedas para controlar la velocidad e impedir que el Land Cruiser 200 resbale sin control al bajar por pendientes pronunciadas.

En esas situaciones, mantener el control del vehículo puede resultar complicado debido al bloqueo de las ruedas, e incluso el freno motor puede no ser suficiente para reducir la velocidad del vehículo. El DAC proporciona un control mucho mayor en tales circunstancias del que ofrecería el pedal de freno.

El DAC es activado por el conductor, y puede hacerlo cuando está seleccionada la posición L4 en la caja de transferencia. Funciona a velocidades inferiores a 25 km/h, y con los pedales del acelerador y freno no presionados. Las velocidades se controlan entre 4 y 9 km/h si el vehículo avanza, y entre 2 y 7 km/h en marcha atrás.

En los motores de gasolina, la función de DAC se sustituye por el sistema de Control de avance lento.

Sistemas de seguridad pasiva

- El sistema precolisión detecta los accidentes
- 14 airbags de serie

El nuevo Toyota Land Cruiser 200 está diseñado para evitar accidentes en la medida de lo posible, y para ofrecer una protección máxima a los ocupantes en caso de producirse una colisión. Las prestaciones de seguridad pasiva a bordo son inteligentes, y están integradas e interconectadas para absorber la energía de los impactos y reducir el riesgo de lesiones.

Un nuevo sistema de seguridad precolisión opcional de nuevo desarrollo optimiza la retención de los pasajeros delanteros empleando un motor para tensar los cinturones de seguridad en caso de una situación de peligro. Por ejemplo, esto podría suceder si los sensores de a bordo determinan que el vehículo está girando sobre sí mismo, o ante un frenazo brusco.

Tras el impacto, unos limitadores de fuerza de dos tiempos controlan la tensión de los cinturones, y la reducen progresivamente para minimizar la fuerza potencial sobre el pecho y el abdomen. Así, los ocupantes de los asientos delanteros quedan bien sujetos, con lo que se reduce la posibilidad de lesiones.

La protección ante impactos se completa con los 14 airbags SRS disponibles en la nueva gama Land Cruiser 200. Por primera vez, tanto el conductor como el pasajero delantero cuentan con la protección de airbags de rodilla, y ambos airbags se pueden inflar en dos fases, en función de la gravedad de la colisión detectada.

Los airbags laterales vienen de serie en los asientos delanteros y en la segunda fila de asientos. Los airbags SRS de cortina, que pueden proteger hasta a seis personas ante lesiones de cabeza y hombros, están disponibles también de serie.

Los dos asientos delanteros incorporan la tecnología de Reducción de lesiones cervicales (WIL), que reduce los impactos en la zona cervical en caso de colisión posterior. Esto se

consigue mediante una estructura de reposacabezas activo que detecta el movimiento en la parte inferior del respaldo y empuja el reposacabezas hacia arriba 30 mm, y hacia delante 25 mm, a fin de reducir el movimiento del cuello y las lesiones asociadas.

Los asientos exteriores de la segunda fila incorporan de serie enganches ISO-fix para sillas infantiles, para facilitar el uso de sistemas de retención para niños. Los soportes de acople superiores se han colocado estratégicamente para impedir que interfieran con los pasajeros de la tercera fila de asientos en caso de cargas más importantes.

Además de diseñar la estructura del chasis para absorber la energía de los impactos en caso de colisión, se ha prestado una atención especial a la reducción de posibles lesiones a los peatones en caso de impacto.

La estructura del capó ha sido diseñada especialmente para garantizar que permanece rígida, aunque lo bastante capaz de absorber la energía de un impacto, mientras que el borde anterior cuenta con un reborde de absorción de impactos para garantizar su eficacia en caso de colisiones frontales con peatones más pequeños, como los niños. Existen asimismo unas zonas de absorción de impactos entre los paneles laterales y la aleta, así como una zona abierta entre la parte trasera del capó y el parabrisas, lo que permite que el capó se eche para atrás en caso de colisión.

Confort y equipamiento superiores

- Nuevo sistema de aire acondicionado
- Sistema de sonido de nueve altavoces Pioneer
- Sistema completo de navegación disponible

Los propietarios del Land Cruiser son triunfadores a quienes les gustan las cosas buenas de la vida, por lo que eligen un coche moderno, elegante y, sobre todo, cómodo y bien equipado para sus necesidades. Todas estas cualidades son manifiestas en el nuevo Land Cruiser 200.

Una potente prestancia en la carretera, unos refinados acabados interiores y un equipamiento de gran calidad destacan claramente al nuevo Land Cruiser 200 como un todoterreno especial, con la combinación perfecta de capacidad para llegar a cualquier sitio, confort y sofisticación.

El Land Cruiser 200 es más espacioso que el modelo actual, con un magnífico espacio para las piernas y la cabeza de todos los pasajeros. La configuración de siete plazas da la opción a los usuarios de escoger la disposición que mejor se ajusta a sus necesidades, mientras que el adaptable interior, con asientos que se deslizan, se inclinan y se pliegan, posibilita un uso flexible del espacio interior.

El interior presenta un encaje y unos acabados de gran precisión, así como un marcado sentido de la funcionalidad y la calidad. La detallada decoración en madera añade una dimensión adicional de estilo, y se suma a la imagen de alta calidad del Land Cruiser. La tecnología avanzada se refleja en los vanguardistas indicadores Optitron que dominan el panel de instrumentos, que indican de forma clara la velocidad, las revoluciones del motor, la posición del cambio de marchas, el cuentakilómetros y el cuentakilómetros parcial, además de información sobre el vehículo, como la velocidad de crucero y la eficiencia de combustible. La pantalla de instrumentos puede mostrar asimismo advertencias y sugerencias.

El nuevo Land Cruiser 200 se lanzará en España en un solo acabado. Así, los clientes pueden aprovechar al máximo las magníficas prestaciones y disfrutar de detalles de lujo, como los asientos de cuero y el AHC a las cuatro ruedas y la suspensión AVS.

Entre las principales características del Land Cruiser 200 están un volante de cuero con controles del sistema de sonido y del teléfono, y el sistema de Entrada inteligente y Botón de arranque de Toyota. Resultan prácticas y cómodas, y ofrecen más seguridad al conductor y a los pasajeros.

Los controles del volante, con las funciones de audio y teléfono más frecuentes, incluyen el volumen y la búsqueda de emisoras; un botón de modo de audio; un botón para

descolgar el teléfono y un control de la interfaz de reconocimiento de voz. Mediante otro botón del volante, también se puede controlar la pantalla multiinformación y se puede consultar el estado del vehículo.

El sistema de Entrada inteligente y Botón de arranque se activa por medio de una llave electrónica que se puede guardar en el bolsillo o en el bolso. De este modo, el conductor puede tener las manos libres para llevar el equipaje, por ejemplo, y por otra parte la ausencia del bloqueo de arranque convencional en la columna de dirección reduce el riesgo de lesión en caso de colisión.

Nuevo sistema de climatización

- Máximo confort para todos los pasajeros
- Control de temperatura independiente de cuatro zonas
- Aire fresco en todos los asientos

Para conducir por algunos de los rincones más inhóspitos del mundo, el Land Cruiser tiene que contar con un sistema de aire acondicionado de gran calidad, para asegurar el confort del conductor y los pasajeros en cualquier circunstancia ambiental. El sistema de aire acondicionado del Land Cruiser 200 se ha mejorado notablemente para lograr ese objetivo.

El sistema digital y totalmente automático proporciona un control independiente de la temperatura en cuatro zonas, para que todos los pasajeros puedan sentirse cómodos. El aire acondicionado del habitáculo posterior se controla por medio de un panel de control bizona independiente equipado en la parte posterior de la consola central, aunque también se puede manipular desde el panel de control principal del aire acondicionado.

En la parte delantera del habitáculo del Land Cruiser, hay hasta 14 rejillas y conductos de ventilación, con un flujo de aire de temperatura constante, controlados de forma manual o automática. Los pasajeros de los asientos traseros pueden gozar de la misma comodidad, con otros 14 conductos de ventilación en el techo, en los pilares de las puertas y a nivel del suelo. Estos conductos se dirigen tanto a la segunda como a la tercera fila, y ofrecen un control de temperatura independiente a derecha e izquierda, incluso en las plazas del fondo.

Los modelos de motor diesel están equipados con un calentador de Coeficiente de temperatura positivo (PTC) y un calentador viscoso, que potencian el efecto de calentamiento en arranque frío. También se dispone de un filtro de polen y un modo de eliminación de polen, para garantizar la calidad del aire interior y reducir la cantidad de contaminantes que acceden a la cabina de pasajeros.

Características de confort adicionales

- Sistema de sonido de nueve altavoces
- Sistema de navegación y cámara de visión trasera

El Land Cruiser 200 está equipado de serie con un sistema de sonido de alta fidelidad Pioneer con nueve altavoces y un cargador de seis CD. Mediante un sintonizador digital, se consigue una recepción óptima de la radio.

El sistema permite reproducir archivos MP3 y WMA desde un CD, y ofrece un sonido de gran calidad a los pasajeros de todos los asientos, desde los altavoces situados en las cuatro puertas y en el centro del panel de instrumentos, además de los altavoces laterales de medios y agudos, a derecha e izquierda de la parte delantera del compartimiento de pasajeros.

Otros elementos que aumentan el confort y la comodidad de los pasajeros son el retrovisor electrocromático, el control de crucero, los faros automáticos con sensor de luz y limpiaparabrisas con sensor de lluvia.

Acabado de lujo

- Interior totalmente de cuero
- Suspensión activa y control de altura

El Toyota Land Cruiser 200 incluye, de serie, características que reflejan el posicionamiento superior del vehículo. Los acabados de cuero se integran en todos los asientos, y los del

conductor y el pasajero delantero cuentan además con ajuste eléctrico y calefacción. El asiento del conductor permite memorizar los parámetros de tres posiciones distintas.

El remate lo ponen las llantas de aleación de 20 pulgadas, que ofrecen un máximo confort y funcionalidad, el Control activo de altura a las cuatro ruedas y la Suspensión variable adaptable, todo de serie.

Otras características premium

- Sistema de navegación
- Cámara trasera de aparcamiento
- Techo solar eléctrico

Una de las opciones es un completo sistema de navegación con mapas, con una pantalla más amplia de ocho pulgadas y 32.000 colores. El sistema cubre 24 países de Europa (Austria, Andorra, Bélgica, la República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, el Reino Unido, Irlanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Mónaco, Holanda, Noruega, Portugal, San Marino, España, Suecia, Suiza, el Vaticano, Polonia y Rusia) y proporciona orientación de voz en 10 idiomas europeos (inglés, alemán, francés, italiano, holandés, español, sueco, danés, noruego y portugués). El sistema cuenta con conectividad Bluetooth®, para conectar un teléfono móvil.

El Land Cruiser 200 también cuenta con un sistema ayuda al estacionamiento integrado por una cámara trasera, que envía una imagen nítida de la parte posterior del vehículo a la pantalla del monitor, junto con unas directrices para aparcar de forma más práctica y segura.

Como parte del equipamiento de serie, también está disponible un techo solar con inclinación y deslizamiento eléctricos, protección antiatasco y funcionamiento con un solo toque.

50 años de automovilismo: Éxitos en el rally Paris-Dakar

Historia

El rally Paris-Dakar, considerado la carrera automovilística más exigente del mundo, fue creada en 1979 por el aventurero francés Thierry Sabine. Desde 1981, ha sido reconocida como una carrera oficial de la Federación Internacional del automóvil y la Federación internacional de motociclismo. La carrera de 2007 fue la 29ª edición.

El nombre oficial del rally en francés es “le Dakar”, pero se suele denominar sencillamente como el “Paris-Dakar”. Cada año, se añade al nombre el patrocinador principal y/o el lugar de salida. Por ejemplo, el nombre oficial del rally que salió de Lisboa el 6 de enero de 2007 fue Euromilhoes Lisboa-Dakar 2007.

La ruta

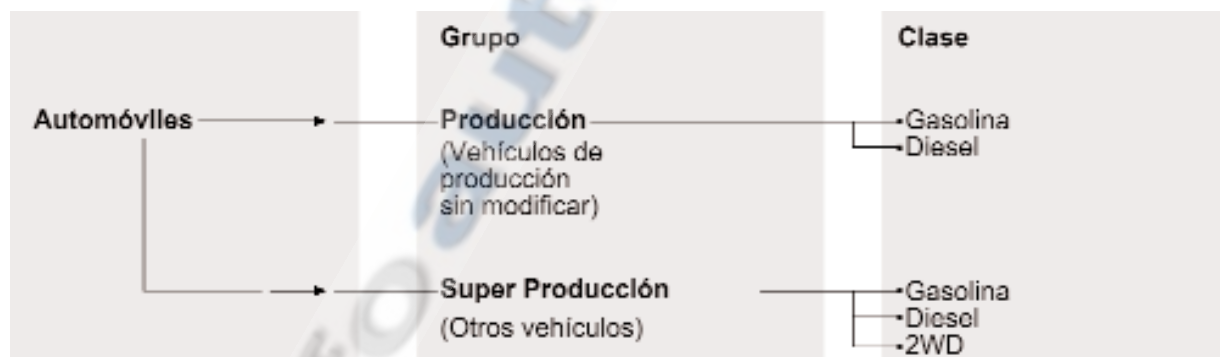
La carrera suele empezar el 1 de enero frente al Palacio de Versalles, a las afueras de París. Entre los aplausos y los ánimos de los espectadores, los corredores parten hacia el desierto del Sahara. La carrera pasa por Barcelona (España), y luego cruza hacia el continente africano. Tras entre 5.000 y 6.000 km de competición, finaliza en la capital de Senegal: Dakar.

En total, unos 450 vehículos compiten bajo un calor abrasador de hasta 50 grados durante dos o tres semanas, hasta alcanzar la línea de meta. Puesto que la carrera atraviesa el durísimo desierto del Sahara –sin apenas pueblos ni servicios de emergencia disponibles– se han producido muchas lesiones, y en ocasiones incluso muertes. Otro de los motivos por los que el rally tiene fama de ser la carrera más exigente del mundo es que el recorrido atraviesa también territorios políticamente inestables, como el Sahara Occidental. De hecho, el itinerario de la carrera cambia cada año; algunos años tanto la salida como la meta han variado. Independientemente de si hay cambios en la salida, la meta o el itinerario, la carrera suele seguir llamándose rally Paris-Dakar.

Categorías de vehículos

Una de las principales características de esta carrera es que, a diferencia del Campeonato mundial de rallys (WRC), pueden competir tanto profesionales como aficionados. Por otra parte, se puede inscribir una amplia variedad de vehículos, como turismos, coches deportivos, sidecars, buggies, etcétera. Los vehículos pueden ir desde modelos comerciales sin modificar hasta coches personalizados únicos. En consecuencia, el rally Paris-Dakar es el único que incorpora una variedad tan amplia y equilibrada de máquinas.

La categoría de vehículos de cuatro ruedas del rally Paris-Dakar está dividida a su vez en dos categorías: prototipos o vehículos comerciales modificados y vehículos comerciales no modificados. Además de los típicos turismos de cuatro ruedas, otros vehículos empleados en la carrera son las motocicletas, los camiones y los buggies. Años atrás, estas categorías constaban de tres grupos: T1 (vehículos comerciales no modificados), T2 (vehículos modificados a partir de comerciales) y T3 (prototipos). Dentro de los automóviles, se añadió a estos grupos la categoría de camiones. Sin embargo, en 2001, las clasificaciones de grupos se modificaron del siguiente modo:



Éxitos del Toyota Land Cruiser en el rally Paris-Dakar

- **1995 – 17.º: Granada-Dakar**

Éste fue el primer año de participación del equipo Araco (ahora TLC), que corrió con un único Land Cruiser 80, un modelo diesel comercial no modificado. Formó asimismo parte de las celebraciones por haber alcanzado los 2,5 millones de unidades producidas de Land Cruiser. Aunque el Land Cruiser se mantuvo en el primer lugar de la clasificación durante la primera mitad de la prueba, el primer día de la segunda mitad, el equipo perdió su camión de apoyo en el desierto de Mauritania. A pesar de la falta de piezas de repuesto, el Land Cruiser siguió luchando. Si bien no fue capaz de hacerse con el triunfo de la categoría, el Toyota consiguió finalizar la carrera cuarto en su categoría.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Ito: 4.º en su categoría

- **1996 – 18.º: Granada-Dakar**

En su segundo año, el equipo Araco trató de aumentar sus posibilidades de victoria inscribiendo dos Land Cruisers 80. El primer vehículo era pilotado por los mismos miembros del año anterior, mientras que el segundo era conducido por el veterano conductor francés de rallies G. Sarazan y el empleado de Araco (ahora Toyota Auto Body) Takashi Fujisawa como copiloto para tamaño reto. Mientras otros participantes iban quedando fuera de la carrera, los dos Land Cruisers 80 lideraron toda la prueba y consiguieron el primer y el segundo lugar de su categoría. Los dos coches obtuvieron también las dos primeras posiciones entre todos los vehículos diesel, lo que demostraba la robustez del Land Cruiser en el rally más importante del mundo.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Ito: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Sarazan- Fujisawa: 1.º en su categoría

- **1997 – 19.º: Dakar-Agades-Dakar**

La alineación del equipo Araco (ahora TLC) fue la misma que el año anterior, con los dos Land Cruisers 80 y los mismos ocupantes, pero el empleado de Araco (ahora Toyota Auto

Body) Yoshihiro Ito, el jefe de equipo del año anterior, asume la función de director del equipo. Esto constituyó un nuevo desafío para el equipo Toyota Araco. El vehículo n.º 2 demostró una velocidad arrolladora, pero por desgracia volcó a gran velocidad en la décima etapa y tuvo que abandonar. Quizás eso sirvió de inspiración al vehículo n.º 1, que aumentó el ritmo e inició el asalto a los rivales que le precedían. Si bien no pudo alcanzar a los líderes, fue capaz de acabar segundo de su categoría.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Ito: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Sarazan- Fujisawa: abandono

• 1998 – 20.º: París-Granada-Dakar

La alineación de los dos Land Cruisers permaneció igual, pero Hajime Ito (empleado de Araco, ahora Toyota Auto Body) fue designado copiloto del vehículo n.º 1, mientras que Tadahiro Tsuzuki fue nombrado director del equipo. La carrera fue tremendamente exigente, y alrededor de la mitad de los participantes abandonaron durante la primera mitad de la prueba. A pesar de ello, los dos Land Cruisers 80 del equipo demostraron de forma palmaria su increíble potencial, arrasando en las dos primeras posiciones de su categoría y alcanzando una distancia de más de 13 horas con respecto al tercer clasificado. Esta edición marcó el final del Land Cruiser 80, del que se habían producido unas 537.000 unidades desde 1990.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Ito: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Sarazan- Fujisawa: 1.º en su categoría

• 1999 – 21.º: Granada-Dakar

El 21.º rally significó la primera participación del Land Cruiser 100 y la quinta inscripción consecutiva del equipo Araco. Los conductores de los dos vehículos siguieron siendo los mismos, mientras que los copilotos cambiaron, lo que supuso el debut de G. Trouble, quien corrió como copiloto en el segundo vehículo. Esta fue también la última carrera como conductor de G. Sarazan, de 59 años de edad, lo que suponía un gran acontecimiento: ¿diría adiós a su carrera con una victoria? Dado que ésta fue la primera competición en que participaba el Land Cruiser 100, se llevaron a cabo muchas pruebas antes de la

carrera, principalmente para comprobar la resistencia alrededor de la suspensión delantera independiente. El rally empezó con confianza y, en la línea del año anterior, los dos vehículos consiguieron acabar primero y segundo en la categoría de diesel comerciales no modificados, con más de 10 horas entre ellos y el tercer clasificado. Con una impresionante victoria en su debut, el nuevo Land Cruiser 100 hizo alarde de su potencia ante el mundo.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Fujisawa: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Sarazan-Trouble: 1.º en su categoría

- **2000 – 22.º: París-Dakar-Cairo**

Planificada de más de 10.000 km. Sin embargo, la distancia se redujo al tener que cancelarse cuatro días a raíz de la información de actividades terroristas. Los nuevos conductores Ratet y Garcin, en el vehículo n.º 2, formaron un eficaz equipo francés y aprovecharon al máximo el gran potencial del ya maduro Land Cruiser 100. Por tercer año consecutivo, Toyota finalizó primero y segundo en la categoría de diesel comerciales no modificados.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Fujisawa: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Ratet-Garcin: 1.º en su categoría

- **2001 – 23.º: París-Dakar**

Este año marcó las cinco décadas desde la creación del Land Cruiser. El equipo se mantuvo igual que el año anterior y, en lo que se refiere al rally, duró más de lo habitual: 21 días. Esta ampliación, y la nueva restricción de no usar apoyo mecánico, convirtió la carrera en una batalla sin tregua. El vehículo n.º 2 sufrió una avería importante en la suspensión delantera izquierda, pero el reforzado equipo de asistencia les ayudó a sobreponerse. A pesar de que el vehículo n.º 1 tuvo que abandonar por problemas con el motor en la etapa 17.^a, por lo que no pudo repetirse el doblete ganador, el vehículo n.º 2 consiguió vencer el campeonato en su categoría.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Fujisawa: abandono

Vehículo n.º 2 - Ratet-Garcin: 1.º en su categoría

- **2002 – 24.º: Arras-Madrid-Dakar**

El fallecimiento repentino del antiguo director general del equipo, Takehiko Arakawa, animó al equipo a cumplir sus deseos de conquistar el quinto título consecutivo y otro doblete ganador en la meta final. Lanzando un imparable ataque en la recién introducida etapa maratoniana de dos días seguidos, el vehículo n.º 2 subió rápidamente en la clasificación hasta alcanzar el primer lugar de todo el grupo de vehículos comerciales no modificados, y la novena posición global, que fue el mejor resultado de la historia para Toyota. El conductor Asaga y el nuevo copiloto Daisuke Arakawa, en el vehículo n.º 1, también conquistaron el segundo lugar.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Arakawa: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Ratet-Garcin: 1.º en su categoría

- **2003 – 25.º: Telefónica-Dakar**

La prueba de este año salió de Marsella (Francia), y cruzó el continente africano en dirección al Este, hasta la meta final de Sharm el Sheikh, en Egipto. Por primera vez, el equipo inscribió tres vehículos, incluido uno de gasolina, con las miras muy altas, puestas en conquistar una victoria colectiva en toda la categoría de vehículos comerciales no modificados. El vehículo n.º 3 ofrecía unas grandes expectativas; su conductor, Katayama, tenía una larga experiencia en muchas carreras de velocidad. Por desgracia, el equipo se vio sacudido por diversos problemas ya desde el principio. Especialmente irritante fue un problema eléctrico con la bomba de combustible, que impedía que el motor arrancara, y repetidos problemas de entrada de aire causados por la finísima arena, habitual en las zonas volcánicas. En los vehículos de la categoría de comerciales no modificados, no estaba permitido modificar la abertura de limpieza del aire, por lo que la única opción era limpiar el filtro cuidadosamente a mano. Al final, en la 12.ª etapa, esta aventura de pesadilla terminó de forma prematura para el vehículo n.º 3, al volcar y verse obligado a abandonar. No obstante, los vehículos 1 y 2 prosiguieron sin problemas y continuaron su racha ganadora acabando en las dos primeras plazas de la categoría de vehículos diesel comerciales no modificados.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Arakawa: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Ratet-Garcin: 1.º en su categoría

Vehículo n.º 3 - Katayama-Trouble: abandono

• **2004 – 26.º: Telefónica-Dakar**

En su décimo año de participación en el rally París-Dakar, el equipo Toyota Araco (ahora TLC) tomó la salida en Clermont-Ferrand (Francia) en busca del séptimo título consecutivo. Siguiendo el planteamiento del año anterior, el equipo estaba formado por tres vehículos. El equipo del vehículo n.º 3, conducido por Ukyo Katayama, había estado en el desierto de Marruecos realizando entrenamientos y pruebas de vehículos en 2003. No obstante, los tres vehículos sufrieron problemas menores y antes o después tuvieron que abandonar. El vehículo n.º 3 prosiguió valientemente, gracias a la lucha del equipo Katayama-Arakawa, pero por desgracia tuvieron que abandonar justo antes de llegar a la línea de meta de la 16.ª etapa. El porcentaje de vehículos que acabó la carrera de este año fue más bajo que nunca, ya que apenas un 10 por ciento de los vehículos de la categoría de diesel comerciales no modificados completaron el rally. A pesar de que la racha de victorias consecutivas de Toyota se quedó en seis, el equipo analizó detenidamente las razones tras los resultados, y se propuso aprovechar la experiencia como incentivo para un éxito aún mayor en el futuro.

Vehículo n.º 1 - Asaga-Ito: abandono

Vehículo n.º 2 - Ratet-Lame: abandono

Vehículo n.º 3 - Katayama-Arakawa: abandono

• **2005 – 27.º: Telefónica-Dakar**

Una vez más, el equipo de Toyota en el Paris-Dakar decidió inscribir tres Land Cruisers 100, pero en esta ocasión sería bajo el estandarte del equipo Land Cruiser Toyota Auto Body (TLC), en lugar del anterior Toyota Team Araco. Puesto que los tres vehículos habían tenido que abandonar en la carrera de 2004, este año ofrecía una posibilidad de resarcimiento, ya que los miembros del equipo eran prácticamente los mismos. Las únicas excepciones fueron un empleado de Toyota Auto Body, Yasushi Numata, que fue

seleccionado como copiloto del vehículo n.º 3, mientras que Hajime Ito, quien había desempeñado las funciones de copiloto y de director, se centró exclusivamente en su cargo de director. Los tres Toyota Land Cruisers mantuvieron el liderazgo de su categoría desde el momento en que cruzaron el mar Mediterráneo. El equipo siguió mejorando constantemente su posición a medida que se iban desarrollando las etapas africanas, pero entonces empezaron a presentarse problemas, a partir del séptimo día, cuando los vehículos se adentraron en el desierto. A pesar de ello, los miembros del equipo pudieron superar todos los problemas y recuperó las tres primeras posiciones en la novena etapa, y así hasta la línea de meta, que atravesaron en el mismo orden. Acabar en los tres primeros puestos del grupo global de vehículos comerciales no modificados era algo nunca visto en el rally Dakar.

Vehículo n.º 3 - Asaga-Numata: 1.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Ratet-Cattarelli: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 1 - Katayama-Arakawa: 3.º en su categoría

• 2006 – 28.º: Euromilhoes Dakar

Como el año anterior, TLC inscribió tres Land Cruisers 100 en la carrera. El recién contratado Yoshio Ikeda formó equipo con Daisuke Arakawa (empleado de Toyota Auto Body) en el vehículo n.º 1, mientras que el vehículo n.º 2 volvió a ser pilotado por el combinado francés formado por JJ Ratet y Bruno Cattarelli. El vehículo n.º 3 contaba con los campeones vigentes Toshinori Asaga y Yasushi Numata (también empleados de Toyota Auto Body). Los tres Land Cruisers 100 consiguieron superar las etapas europeas, que acostumbran a causar graves daños a los vehículos, sin ningún incidente, y se dirigieron hacia las etapas africanas, donde podrían demostrar sus capacidades. La primera mitad de la carrera terminó con el vehículo n.º 2 en primer lugar y el vehículo n.º 1 en segundo lugar del grupo de vehículos de producción sin modificar y el vehículo n.º 3 alcanzó el cuarto puesto del mismo grupo en la categoría diesel. Por desgracia, más adelante, el vehículo n.º 3 tuvo problemas y sufrió daños en el diferencial trasero, y dado que la categoría de comerciales no modificados prohíbe la reposición de las piezas principales, el equipo se vio forzado a quitarlo. Mientras tanto, los vehículos n.º 1 y 2 se mantuvieron en las primeras posiciones, hasta finalizar de nuevo primero y segundo en el grupo T2. En cuanto al

vehículo n.º 3, a pesar de los problemas, consiguió acabar la carrera en el 26.º puesto de la clasificación general. Una vez más, los Land Cruisers demostraron su robustez y su gran nivel de rendimiento.

Vehículo n.º 1 - Ikeda-Arakawa: 2.º en su categoría

Vehículo n.º 2 - Ratet-Cattarelli: 1.º en su categoría

Vehículo n.º 3 - Asaga-Numata: No clasificado en la categoría; 26.º globalmente

• **2007 – 29.º: Euromilhoes Dakar**

TLC volvió a inscribir tres Toyota Land Cruisers en la prueba de este año. La alineación había cambiado con respecto al año anterior: El vehículo n.º 1 contaba con la pareja Ratet y Cattarelli y el vehículo n.º 2 era conducido por Mitsuhashi y Miura (copiloto empleado), mientras que Yamada y Arakawa estaban al mando del vehículo n.º 3. En la primera etapa especial, los tres tuvieron un gran comienzo, colocándose primero, segundo y tercero. El séptimo día, la última etapa de la primera parte de la carrera, los vehículos se enfrentaron a un difícil recorrido que atravesaba más de 600 km de terreno variable, que incluía pistas, tramos todoterreno y dunas. El vehículo n.º 2 mantuvo el primer puesto y el vehículo n.º 1 permaneció en el tercer lugar, mientras que el vehículo n.º 3 quedó justo detrás, en cuarto lugar. Mientras otros coches competían encarnizadamente, los tres Toyota Land Cruisers 100 de TLC fueron capaces de seguir demostrando su elevado nivel inherente de resistencia. Al final del décimo día, el vehículo n.º 2 quedó en primer lugar, el vehículo n.º 1 fue segundo y el vehículo n.º 3 acabó en cuarta posición, lo que hacía más emocionante la etapa final. Por desgracia, al día siguiente, el vehículo n.º 1 sufrió unos problemas mecánicos que le hicieron salirse de la ruta y tener un accidente. Los otros dos vehículos mantuvieron un margen de seguridad seguro a medida que avanzaban, y el vehículo n.º 2 quedó finalmente en cuarta posición. El vehículo n.º 3, que había optado por la estrategia de apoyar al n.º 2, consiguió incluso acabar tercero. El 21 de enero, el vehículo n.º 2 ganó en el grupo de comerciales no modificados, lo que suponía la tercera victoria consecutiva de TLC en esa categoría, un logro que nadie antes había conseguido.

Vehículo n.º 1 - Ratet-Cattarelli: abandono en la 11.ª etapa

Vehículo n.º 2 - Mitsuhashi-Miura - 1.º en su categoría

Vehículo n.º 3 - Yamada-Arakawa: 3.º en su categoría

Equipamiento

Land Cruiser 200 4.5 D-4D - Principales características de equipamiento de serie

Airbags de conductor y pasajero delantero, airbags laterales (2 filas), airbags de cortina (3 filas)
Airbags de rodilla de conductor y pasajero delantero
Ajuste con memoria (volante, asiento de conductor, puertas y retrovisores)
Ajuste de altura asiento conductor y pasajero (eléctrico)
Ajuste de soporte lumbar (eléctrico)
Alarma
Antena de cristal
Asiento trasero (2.ª fila) deslizante y reclinable (4:2:4)
Asientos de cuero
Asientos delanteros y traseros (segunda fila) calefatables
Asientos en la tercera fila
Climatizador auto. de 4 zonas con panel de control delantero y trasero
Consola superior (con portagafas)
Control de asistencia para arranque en pendientes y Control de descenso
Control de cruce
Cristal tintado
Desconexión de faros automática
Diferencial central (Torsen) bloqueable (100%)
Doble bloqueo y bloqueo de puertas automático
Elevavinas eléctricos (con función remota) delanteros y traseros
Entrada inteligente y Botón de arranque (con función remota)
Estribos laterales
Faros antiniebla delanteros
Filtro de polen
Ganterera refrigerada
Inmovilizador
Interruptor de desactivación del airbag de pasajero delantero
Nivelado de faros manual

Off Road ABS, EBD BA
Palanca de cambios de cuero
Pantalla multiinformación (en los indicadores)
Parachoques delantero color carrocería
Parachoques trasero color carrocería
Paso de puerta
Pretensores en cinturones de seguridad delanteros y traseros (segunda fila)
Radio, cargador de 6 CD, MP3, 9 altavoces
Reposabrazos trasero (1.ª fila)
Reposacabezas delantero activo
Retrovisor electrocromático
Retrovisores exteriores: eléctricos, color carrocería y plegables
Retrovisores exteriores: electrocromáticos, plegables y calefactables
Sensor de lluvia
Sensor de luz
Sensores de alarma de intrusión
Sistema de activación electrónico de la transfer (ruleta)
Sistema de navegación: controles de audio, micrófono, comandos por voz, Bluetooth y monitor de cámara trasera
"Spoiler" trasero
Techo solar eléctrico con función remota
VGRS (Sistema de dirección de relación variable)
Volante con mandos del sistema de audio y la pantalla multiinformación
Volante con regulación telescópica
Volante de cuero
Volante regulable en altura
VSC y A-TRC

Land Cruiser 200 4.7 VVT-i - Principales características de equipamiento de serie

Airbags de conductor y pasajero delantero, airbags laterales (2 filas), airbags de cortina (3 filas)
Airbags de rodilla de conductor y pasajero delantero

Ajuste con memoria (volante, asiento de conductor, puertas y retrovisores)
Ajuste de altura asiento conductor y pasajero (eléctrico)
Ajuste de soporte lumbar (eléctrico)
Alarma
Antena de cristal
Asiento trasero (2.ª fila) deslizante y reclinable (4:2:4)
Asientos de cuero
Asientos delanteros y traseros (segunda fila) calefatables
Asientos en la tercera fila
Climatizador auto. de 4 zonas con panel de control delantero y trasero
Consola superior (con portagafas)
Control de asistencia para arranque en pendientes y Control de avance lento
Control de cruce
Cristal tintado
Desconexión de faros automática
Diferencial central (Torsen) bloqueable (100%)
Doble bloqueo y bloqueo de puertas automático
Elevaportavoz eléctricos (con función remota) delanteros y traseros
Entrada inteligente y Botón de arranque (con función remota)
Estribos laterales
Faros antiniebla delanteros
Filtro de polen
Gantería refrigerada
Inmovilizador
Interruptor de desactivación del airbag de pasajero delantero
Nivelado de faros manual
Off Road ABS, EBD BA
Palanca de cambios de cuero
Pantalla multiinformación (en los indicadores)
Parachoques delantero color carrocería
Parachoques trasero color carrocería
Paso de puerta

Pretensores en cinturones de seguridad delanteros y traseros (segunda fila)
Radio, cargador de 6 CD, MP3, 9 altavoces
Reposabrazos trasero (1.ª fila)
Reposacabezas delantero activo
Retrovisor electrocromático
Retrovisores exteriores: eléctricos, color carrocería y plegables
Retrovisores exteriores: electrocromáticos, plegables y calefactables
Sensor de lluvia
Sensor de luz
Sensores de alarma de intrusión
Sistema de activación electrónico de la transfer (ruleta)
Sistema de navegación: controles de audio, micrófono, comandos por voz, Bluetooth y monitor de cámara trasera
"Spoiler" trasero
Techo solar eléctrico con función remota
VGRS (Sistema de dirección de relación variable)
Volante con mandos del sistema de audio y la pantalla multiinformación
Volante con regulación telescópica
Volante de cuero
Volante regulable en altura
VSC y A-TRC

Gama de Modelos

Land Cruiser 200

	4.5 D-4D	4.7 VVT-i
VXL (6A/T)	•	-
VXL (5A/T)	-	•

Gama de Colores

Land Cruiser 200

	4.5 D-4D	4.7 VVT-i
Blanco Sólido	•	•
Plata Metalizado	•	•
Gris Metalizado	•	•
Negro	•	•
Rojo Oscuro Mica Metalizado	•	•
Beige Mica Metalizado	•	•
Dorado Mica Metalizado	•	•
Verde Oscuro Mica Metalizado	•	•
Azul Grisáceo Metalizado	•	•

*Pintura metalizada de serie

Especificaciones Técnicas

Motor	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Motor	2UZ-FE	1VD-FTV
Tipo de combustible	Gasolina de 95 octanos	Gasoil de 48 cetanos
N.º de cilindros, disposición	8 cilindros, tipo V	
Mecanismo de válvulas	Correa y cascada de piñones DOHC 32 válvulas, con VVT-i	Cadena y cascada de piñones DOHC 32 válvulas
Diámetro x carrera (mm.)	94,0 x 84,0	86,0 x 96,0
Cilindrada (cc)	4.664	4.461
Relación de compresión	10,0 : 1	16,8 : 1
Alimentación	EFI	Common-rail + 2 turbo GV
Nivel de emisiones	EURO IV	
Presión de inyección (bares)	-	1.800
Potencia máxima CV DIN/rpm (kW)	288 a 5.400(212)	286 a 3.600(210)
Par máximo (Nm/rpm)	445 a 3.400	650 a 1600-2800

Transmisión		
	4.7 VVT-I V8	4.5 D-4D V8
	5 A/T	6 A/T
Tipo	Tracción 4x4 permanente	
Relaciones de marcha		
1. ^a	3,520	3,333
2. ^a	2,042	1,960
3. ^a	1,400	1,353
4. ^a	1,000	1,000
5. ^a	0,716	0,728
6. ^a	-	0,588
Marcha atrás	3,224	3,061
Relación del diferencial (delantero/trasero)	4,1/4,1	3,909/3,909

Frenos	
Delanteros (tamaño mm)	Discos ventilados (340 x 32 mm)
Traseros (tamaño mm)	Discos macizos (345 x 18 mm)
Características adicionales	Off Road ABS
	VSC + EBD + BA
	Diesel: A-TRC + HAC + DAC
	Gasolina: A-TRC + HAC + CRAWL

Dirección		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Tipo	Cremallera con VGRS	Cremallera con VGRS
Relación (:1)	14,2-17,6	14,2-17,6
Vueltas (tope a tope)	2,9	2,81
Giros (bloqueo a bloqueo)	2.66-3.30	2.66-3.30
Radio mín. de giro – neumático (m)	5,9	5,9

Neumáticos y llantas	
Llantas	20"
Tamaño neumático	285/50R20

Dimensiones exteriores	
Longitud global (mm.)	4.950
Anchura global (mm.)	1.970
Altura global (mm.)	1.865
Distancia entre ejes (mm.)	2.850
Banda de rodamiento (mm) delantera	1.640
Banda de rodamiento (mm) trasera	1.635
Voladizo delantero (mm.)	930
Voladizo trasero (mm.)	1.170
Coeficiente aerodinámico (Cd)	0,35
Radio mínimo de giro (m)	5,9

Dimensiones interiores	
	7 plazas
Longitud interior (mm.)	2.715
Anchura interior (mm.)	1.640
Altura interior (mm.)	1.200

Compartimentos de equipaje	
	7 plazas
Capacidad del compartimiento de equipaje* - con tercera fila (m³)	0,259
Capacidad del compartimiento de equipaje* - sin tercera fila (m³)	0,701
Capacidad del compartimiento de equipaje* - sin segunda ni tercera fila (m³)	1,267
Longitud del área de carga (mm)	1.720
Anchura del área de carga (mm)	1.670
Altura del área de carga (mm)	1.100

* Parte superior del respaldo

Pesos (kg)		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Tara	2.555	2.640
Peso máximo	3.300	3.300
Capacidad de remolque (con frenos)	3.500	3.500
Capacidad de remolque (sin frenos)	750	750

Consumo de combustible *		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Combinado (l/100 km)	14,4	10,2
Extra-urbano (l/100 km)	11,7	9,1
Urbano (l/100 km)	19,0	12,0
Capacidad del depósito (l)	93	93

* Según la directiva básica 80/1268/EEC, últimas enmiendas 2004/3/EC

Emisiones CO₂ *		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Combinado (g/km)	340	270
Extra-urbano (g/km)	242	276
Urbano (g/km)	449	318

* Según la directiva básica 80/1268/EEC, últimas enmiendas 2004/3/EC

Otras Emisiones*		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
CO	0,255	0,072
HC	0,040	0,005
NO _x	0,029	0,338
NC + NO _x	0,069	0,343
PM	-	0,026

* Según la directiva básica 80/1268/EEC, últimas enmiendas 2004/3/EC

Todoterreno	
Ángulo de ataque (°)	31
Ángulo de salida (°)	23
Ángulo ventral (°)	24
Inclinación lateral máxima (°)	45
Distancia mín. al suelo (mm)	225
Distancia al suelo del eje delantero (mm)	235
Distancia al suelo del eje trasero (mm)	225
Capacidad de vadeo (mm)	700

Suspensión	
Delantera	Doble triángulo
Trasera	Suspensión de eje rígido helicoidal con 4 tirantes con barra lateral

Ruido		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
Ruido en cabina dB (A)	65	65

Aceleración		
	4.7 VVT-i V8	4.5 D-4D V8
	5 A/T	6 A/T
0-100 km/h (s)	9,2	8,2
0-400 m (s)	16,9	16
Velocidad máx. (km/h)	200	210