

22. November 2024

Der neue Toyota Land Cruiser

Pressemappe

- Zurück zu den Wurzeln: Neue Modellgeneration besinnt sich auf die Ursprünge der Baureihe
- Uneingeschränkte Geländetauglichkeit in Verbindung mit einem Höchstmaß an Komfort und Funktionalität
- Neue GA-F Plattform und Leiterraahmen als robuste und hochsteife Basis
- Kraftvoller 2,8-Liter-Turbodiesel mit 205 PS und 500 Nm maximalem Drehmoment gewährleistet 3,5 Tonnen Anhängelast
- Moderne Sicherheits- und Multimediaausstattung serienmäßig
- Fahrzeuge bereits im Handel und zu Preisen ab 67.990 Euro bestellbar

Energieverbrauch Toyota Land Cruiser, 2,8-l-Turbodiesel 151 kW (205 PS) kombiniert: 10,3-10,7 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 272–281 g/km. CO₂-Klasse: G.

Köln. Vorhang auf für die Neuauflage einer Ikone: Der neue Toyota Land Cruiser setzt die ruhmreiche Tradition der legendären Geländewagen-Baureihe fort und kehrt dabei zu den Ursprüngen des Erfolgsmodells zurück. Er verbindet bewährte Eigenschaften wie Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit auf jedem Terrain mit wegweisenden neuen Technologien für mehr Komfort, Konnektivität und Sicherheit.

Das neue Modell gehört zur sogenannten „Light Duty“-Serie, die in einigen Regionen auch unter dem Zusatz „Prado“ bekannt ist und 1985 erstmals ins weltweite Land Cruiser Programm aufgenommen wurde. Nachdem sich die Modellreihe in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr dem luxuriöseren und größeren Land Cruiser 300 angenähert hat, versteht sich die Neuauflage vor allem als praktisches Fahrzeug und besinnt sich auf die Wurzeln der Baureihe.

Auf Basis der neuen GA-F Plattform stellt die robuste Leiterraahmenkonstruktion des Land Cruiser ausgezeichnete Offroad-Performance sicher. Alle Teile sind so konzipiert, dass sie sich leicht reparieren oder austauschen lassen. Der Fahrer genießt eine bessere Sicht und profitiert wie alle Insassen von hoher Funktionalität und viel Platz: Bis zu sieben Insassen können im Land Cruiser auf große Reise gehen.

Das Auto steht bereits bei den deutschen Händlern und kann zu Preisen ab 67.990 Euro bestellt werden.

Das Erbe des Land Cruiser

Der erste Land Cruiser wurde vor 73 Jahren, am 1. August 1951, als Toyota B vorgestellt und lieferte schon kurze Zeit später einen eindrucksvollen Beweis für das, was in ihm steckt: Als erstes Fahrzeug überhaupt erklomm er die Hänge des Mount Fuji bis zur sechsten Bergstation.

Seit 1954 heißt das Modell Land Cruiser, und heute ist es der am längsten produzierte Toyota überhaupt – und einer der meistverkauften. Weltweit wurden bis heute mehr als 10,4 Millionen* Fahrzeuge in mehr als 170 Ländern und Regionen abgesetzt.

Die Mission des Land Cruiser war und ist es bis heute, die Menschen selbst unter den widrigsten Umständen sicher an ihr Ziel zu bringen. Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und die Fähigkeit, raue Straßenverhältnisse zu meistern, sind seine Stärken, die für das neue Modell konsequent weiterentwickelt wurden. Eingeflossen sind darin die unterschiedlichen Erfahrungen von Kunden auf der ganzen Welt, die sich als unschätzbar wertvoll erwiesen haben. Darüber hinaus hat der Land Cruiser die Standards für Qualität und Zuverlässigkeit gesetzt, die heute für alle Toyota Modelle gelten und unverzichtbar sind.

Mit der Toyota Relax Garantie sind Land Cruiser Fahrerinnen und Fahrer zudem über bis zu 15 Jahre bzw. 250.000 Kilometer sorgenfrei unterwegs. Voraussetzung sind lediglich die turnusgemäßen, je nach Modell variierenden Wartungen und Inspektionen bei einem autorisierten Vertragspartner.

Das Land Cruiser Trio: Heavy Duty, Station Wagon und Light Duty

Unter dem Begriff „Land Cruiser“ gab es im Laufe der Jahre unzählige Modellvariationen, aber seit den 1980er Jahren besteht die Baureihe aus drei Kerntypen, die jeweils unterschiedliche Kundenwünsche erfüllen: Heavy Duty, Station Wagon und Light Duty.

Die Heavy Duty Baureihe ist auf ultimative Robustheit und Einfachheit ausgelegt und damit dem Geist des ursprünglichen Modells treu geblieben. Ihre wichtigsten Märkte sind heute Afrika, der Nahe Osten und der Pazifikraum. Ein eindrucksvolles Symbol für den beständigen Charakter dieses Modells ist, dass der Land Cruiser 70 gerade in sein fünftes Produktionsjahrzehnt eingetreten ist.

Der erste Station Wagon wurde 1967 eingeführt und markierte eine grundlegende Neuausrichtung der Toyota Strategie für den Land Cruiser. Das Modell richtete sich an Kunden, die ein allradgetriebenes Fahrzeug für die Freizeit und nicht für die Arbeit suchten – ein Fahrzeug, das sowohl im Fahrgastraum als auch im Laderaum viel Platz bot. Im Laufe der folgenden Generationen hat der Station Wagon ein luxuriöses Profil entwickelt: Mit hochmodernen Technologien für Sicherheit, Komfort und Performance bildet er die Spitze der Land Cruiser Produktpalette. Der Land Cruiser Station Wagon ist derzeit in Europa nicht erhältlich.

1984 debütierte die Light Duty Serie. Ursprünglich vor allem für den europäischen Markt entwickelt, folgen diese auch als Land Cruiser Prado bekannten Modelle dem Prinzip des Station Wagon, um breitere Zielgruppen anzusprechen. Neben den hervorragenden Offroad-Fähigkeiten ist der Light Duty auf Fahrkomfort, Stabilität und Vielseitigkeit im Alltag ausgelegt. Der jetzt vorgestellte Land Cruiser markiert die neueste Generation der Light Duty Baureihe.

**Kumulierte Zahlen von August 1951 bis Juli 2024.*

Design: Ein echter Land Cruiser für eine neue Zeit

- Außendesign vereint Tradition und Moderne
- Die Form folgt der Funktion: Übersicht und Robustheit im Fokus
- Intuitiv bedienbare Instrumente und Sitze mit gutem Halt

Der neue Land Cruiser ist auf Anhieb als vollwertiger Geländewagen erkennbar: Das robuste Design versprüht jene Stärke und Stabilität, die man von einem solchen Fahrzeug erwartet. Die Form folgt der Funktion – Toyota setzt auf eine schlichte, zeitlose Optik, die Qualität ausstrahlt.

Alle Teile sind für den Einsatz unter rauen Bedingungen konzipiert und im Schadenfall leicht zu ersetzen. Das spiegelt sich auch in der Optik wider und unterstreicht den Eindruck von Haltbarkeit und Zuverlässigkeit. Das Ergebnis ist ein Land Cruiser, der in seinen Ursprüngen verwurzelt ist und dennoch höchsten zeitgenössischen Ansprüchen gerecht wird.

Die Silhouette des neuen Land Cruiser greift die Linien früherer Modelle auf. Insbesondere der Bezug zu den 40er und 70er Serien ist unübersehbar: Neben einer starken horizontalen

Achse kennzeichnen die knapp 4,93 Meter lange Neuaufgabe ein kurzer vorderer Überhang und eine lange Motorhaube, die in eine aufrechtstehende Windschutzscheibe mündet. Auch die markanten trapezförmigen Radkästen und die konkave Oberfläche im unteren Türbereich fallen ins Auge.

Bei den Proportionen setzt der neue Land Cruiser auf Bewährtes: Die kastenförmige Kabine ist hinter der vertikalen Achse des Fahrzeugs angeordnet, was sowohl zum geräumigen Interieur als auch zum Komfort beiträgt. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs beträgt 4.925 mm, die Breite 1.980 mm und die Höhe 1.935 mm; der Radstand beträgt 2.850 mm, was Platz für bis zu sieben Insassen in drei Sitzreihen schafft.

Die Frontpartie zeigt einen charakteristischen Land-Cruiser-Look mit weit oben platzierten Scheinwerfern, mittig gruppierten Funktionsteilen und dem Toyota Schriftzug im Zentrum – eine Anordnung, die Beschädigungen in anspruchsvollem Terrain vermeidet.

Die Stoßfängerecken sind so gestaltet, dass sie sich im Schadenfall leicht austauschen lassen.

Die Scheinwerfer verfügen über eine schlanke, längliche LED-Anordnung, während die Nebelscheinwerfer tief in die Ecken der Stoßfänger eingelassen sind, auch dies wiederum mit dem Zweck, Beschädigungen zu vermeiden. Die vorderen und hinteren Ecken sind abgeschrägt, was zudem die Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs verbessert.

Um das Sichtfeld zu vergrößern und die Abmessungen besser einschätzen zu können, verfügt die Motorhaube über einen abgesenkten Mittelteil und hochgezogene Seiten. Auch die aufrechter stehende A-Säule minimiert tote Winkel und verbessert so die Sicht des Fahrers. Die Außenspiegel sind nun an den Türen angebracht, die Gürtellinie wurde in Anlehnung an den klassischen Toyota BJ70 um etwa 30 Millimeter gegenüber dem aktuellen Modell abgesenkt.

Die Karosserie zeigt einen Kontrast zwischen harten und glänzenden, leicht gewölbten Oberflächen, was dem Land Cruiser ein einfaches, modernes Aussehen verleiht. Insgesamt wirkt der Land Cruiser wie aus einem Guss. Die breite Haltung, die ausgestellten Kotflügel vorne und hinten sowie die straffe Karosserieform vermitteln Stabilität und Stärke. Am Heck sind die Rückleuchten wieder in vertikalen Kombi-Einheiten gruppiert.

Je nach Modellvariante ist der Land Cruiser auf 18- oder 20-Zoll-Leichtmetallrädern in neuem Design unterwegs. Als Optionen gibt es neben einer Dachreling auch seitliche Trittstufen und eine elektrisch öffnende Heckklappe.

Aerodynamische Details

Das markante Außendesign weist zahlreiche Details auf, die die Aerodynamik verbessern. So wurde der Höhenunterschied zwischen vorderen Säulen und Dachträger verringert sowie Außenspiegel modifiziert, um Luftverwirbelungen zu unterdrücken. Seitliche Türleisten verbessern den Luftstrom entlang der Fahrzeugseiten, während ein Heckspoiler den Luftstrom vom Fahrzeug weggleitet und den Auftrieb verringert.

Innenraum

Das Innenraum-Design unterstreicht den sicheren, funktionalen und geländetauglichen Charakter des neuen Land Cruiser und setzt auf gewohnt langlebige Materialien.

Die Instrumententafel und die oberen Türverkleidungen weisen markante horizontale Linien auf, die dem Fahrer die Orientierung unter schwierigen Bedingungen erleichtern und für eine offene Atmosphäre mit hervorragender Sicht nach außen sorgen. Die leichte Absenkung auf der Beifahrerseite verstärkt den Eindruck von Großzügigkeit und Offenheit zusätzlich.

Kombiinstrument und Multimediasystem sind zugunsten von Übersicht und Bedienung weit oben positioniert. Das digitale 12,3-Zoll-Instrumentendisplay mit gestochen scharfen Grafiken ist bei allen Lichtverhältnissen gut ablesbar, während der hochauflösende 12,3-Zoll-Touchscreen Zugriff auf das Multimediasystem und die Cloud-basierte Navigation mit Echtzeit-Verkehrsinformationen bietet. Der mit „Hey Toyota“ aktivierte Sprachassistent ermöglicht die Steuerung verschiedener Funktionen und Systeme.

Die Bedienelemente auf der breiten Mittelkonsole – ein typisches Erkennungszeichen des Land Cruiser – sind intuitiv bedienbar und vom Fahrersitz aus bequem erreichbar. Die physische Form der Schalter und die Art und Weise der Bedienung wurden vereinheitlicht: Die einfachen Kippschalter und Tasten lassen sich während der Fahrt leicht bedienen, ohne dass der Fahrer den Blick von der Straße abwenden oder seine Sitzposition ändern muss.

Wenn es abseits befestigter Straßen ruppiger wird, wissen die Insassen sowohl den Knieschutz als auch die gepolsterte Türschulter zu schätzen. Das geschwungene Profil der oberen Türverkleidung gewährt Bewegungsfreiraum für die Ellbogen. Das neue Lenkraddesign mit breiten Öffnungen zwischen den Speichen vermeidet Verletzungen der

Finger bei Schlägen in der Lenkung. In der Mitte des Lenkrads befindet sich der Toyota Schriftzug, die Funktionstasten sind links und rechts der mittleren Speiche angeordnet.

Viel Liebe zum Detail beweist Toyota auch beim Design. Akzente setzen beispielsweise das Zackenmuster um die Lüftungsdüsen und den Fahrmodusschalter sowie die dicken Polstermaterialien mit seilartigen Kedern und Zierteilen, die wie bearbeitetes Metall aussehen.

Der gesamte Innenraum wirkt wie aus einem Guss, mit einer einheitlicher Materialqualität, Haptik und Optik. Die Funktionsbereiche sind flach und hart gestaltet, während die Berührungspunkte weich sind und sich angenehm anfühlen. Mit Hilfe digitaler Designtechniken wurden verschiedene Teile zu einer Einheit zusammengefasst: So wurden beispielsweise das Kombiinstrument und das Zentraldisplay in die große Instrumententafel integriert.

Sitze und Sitzbezüge

Der neue Land Cruiser ist sowohl mit fünf als auch mit sieben Sitzen verfügbar. Das neue Design der Vordersitze sorgt für starken Halt bei Offroad-Fahrten.

Die vorderen Sitze besitzen dünnere Rückenlehnen, was die Bein- und Kniefreiheit für die Fondpassagiere verbessert, und sind mit integrierter Heizung und Belüftung erhältlich. Die dickeren Urethan-Kissen verteilen den Druck auf einen größeren Körperbereich, fördern einen optimalen Winkel des Beckens und verringern so die Belastung, die auf Hüfte und Muskeln wirkt. Die spezielle Konstruktion mit einer härteren unteren Schicht sorgt dafür, dass die Körperhaltung auch beim Abbiegen oder Spurwechsel stabil bleibt. In Verbindung mit den ausgeprägten Seitenwangen bleiben Fahrer und Beifahrer auch beim Auftreten horizontaler Kräfte in Position, wie z. B. beim Fahren über unebenen Untergrund.

In der zweiten Reihe nehmen die Insassen auf einer im Verhältnis 60:40 teilbaren Rückbank Platz. Beim Siebensitzer gibt es zudem zwei Einzelsitze in Reihe drei, die sich manuell oder elektrisch flach umklappen lassen.

Neben einer Echt- und Kunstlederausstattung bietet Toyota für die Sitze erstmals den neuen strapazierfähigen SUMITEX Stoff an, der aus einem starken Garn besteht, das aus recyceltem PET-Kunststoff aus den Toyota Werken in Japan gewonnen wird.

Laderaum

Der fünfsitzige Land Cruiser weist eine längere und breitere Ladefläche auf als das aktuelle Modell. Das Laderaumvolumen beträgt bei dachhoher Beladung üppige 1063 bis 2000 Liter.

Auch die Siebensitzer-Version profitiert von mehr Breite. Bei aufgestellten Sitzen in der dritten Sitzreihe bietet der Siebensitzer ein Laderaumvolumen von 171 Litern. Bei umgelegter dritter Sitzreihe stehen 949 Liter Volumen zur Verfügung. Sind die beiden hinteren Sitzreihen komplett umgelegt, steigt das Laderaumvolumen auf 1875 Liter.

Bequemen Zugang zum Gepäckabteil gewährt die oben angeschlagene, elektrisch öffnende Heckklappe mit separat zu öffnender Scheibe für das schnelle Verstauen kleinerer Gegenstände.

Antriebe: Effizienz und Performance im Gleichgewicht

- Modifizierter Turbodiesel mit verbesserter Fahrbarkeit
- Echtes Zugpferd: bis zu 3.500 Kilogramm Anhängelast
- 48-Volt-Mildhybrid für Ende 2025 geplant

Der überarbeitete 2,8-Liter-Turbodieselmotor¹ des neuen Land Cruiser zeigt sich in Sachen Fahrbarkeit deutlich verbessert und bietet eine optimale Balance aus Kraftstoffeffizienz und Leistung.

Der 2.755 cm³ große DOHC-Reihenvierzylinder mit Direkteinspritzung leistet 151 kW/205 PS¹ bei 3.000 U/min und ist mit einem neuen Achtgang-Automatikgetriebe kombiniert. Er produziert ein maximales Drehmoment von 500 Nm, das zwischen 1.600 und 2.800 U/min anliegt, und verleiht dem Land Cruiser die Qualitäten eines echten Zugpferds: Die maximale Anhängelast beträgt 3.500 Kilogramm.

Bei der Entwicklung des Aggregats stand die Kontrolle der Beschleunigung im Vordergrund. Ziel war es, dass die Leistungsabgabe stets präzise den Absichten des Fahrers entspricht, egal ob auf der Straße oder im Gelände, in der Stadt oder auf der Landstraße. Das Fahrgefühl sollte so direkt sein, wie man es von einem Schaltgetriebe kennt. Das Ingenieursteam sammelte dafür Erkenntnisse aus der Entwicklung des Land Cruiser 300 (nicht in Europa erhältlich) sowie Informationen über Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit des aktuellen Land Cruiser. Auch die Rückmeldungen der Kunden, die das Fahrzeug im Alltag nutzen, wurden analysiert.

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben siehe Seite 1

Im Ergebnis bietet der Antrieb des neuen Land Cruiser eine verbesserte Laufkultur mit weniger Geräuschen und Vibrationen sowie ein direktes Ansprechverhalten mit einer linearen Beschleunigung, während die Lock-up-Funktion des Achtgang-Automatikgetriebes Drehzahlspitzen unterdrückt.

Der Schlüssel zum verbesserten Drehmomentverlauf ist der effizientere Turbolader: Neu sind das Verdichterrad mit kompakten Schaufeln und der insgesamt kleinere Durchmesser der Einheit. Ein neues Riemenlayout schafft Platz für die neue elektrische Servolenkung (siehe unten) und die Einführung einer Lichtmaschine mit höherer Leistung (200 A).

Zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit trägt die höhere Effizienz des SCR-Katalysators samt größerem 17-Liter-Harnstofftank bei.

Neues Achtgang-Automatikgetriebe

Die Kraftübertragung übernimmt eine neue Achtgang-Automatik: Sie verbessert Fahreigenschaften, Effizienz und Geräuschniveau. Mit engeren Gangabstufungen, einem kompakten neuen Drehmomentwandler und weiteren optimierten Komponenten sorgt das Getriebe für rhythmische Schaltvorgänge und ein sanftes Beschleunigungsgefühl.

Der Drehmomentwandler verfügt über eine erweiterte Mehrscheiben-Überbrückungskupplung, die zum direkten Ansprechverhalten und zum niedrigeren Kraftstoffverbrauch beiträgt. Die Wandlerüberbrückung kann bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten aktiviert werden, was das Fahrgefühl weiter verbessert.

Das Getriebe profitiert außerdem von einer neuen dynamischen Dämpferstruktur, die Drehmomentschwankungen an der Antriebswelle reduziert. Sowohl der Drehmomentwandler als auch die Dämpferstruktur wurden im Hinblick auf Größe und Gewicht überarbeitet.

Das kompakte und leichte Getriebe ist auf höchste Effizienz und Langlebigkeit ausgelegt. Bei höheren Fahrzeuggeschwindigkeiten werden enge Getriebeübersetzungen verwendet, wobei die Motordrehzahl beim Schalten im oberen Bereich gleichmäßig und geringfügig verändert wird, um ein rhythmisches Gefühl zu erzeugen. Der erste Gang ist kürzer übersetzt, um das Beschleunigen beim Anfahren zu erleichtern und das Fahren im Gelände zu verbessern, während der achte Gang eine höhere Übersetzung aufweist, um Geräuschniveau und Kraftstoffverbrauch zu verringern.

Ein neuer linearer Elektromagnet, der im Vergleich zum Vorgängermodell 29 Prozent leichter ist, verbessert das Schaltverhalten. Auch die Ölpumpe mit kleinerem Durchmesser trägt zum niedrigen Geräuschniveau und der hohen Kraftstoffeffizienz bei.

48V-Mildhybridsystem

In Europa führt Toyota voraussichtlich Ende 2025 eine Mildhybridversion des Land Cruiser ein. Dabei wird der 2,8-Liter-Dieselmotor mit einem 48-V-Elektromotor-Generator, einer kompakten 48-V-Lithium-Ionen-Batterie und einem Stopp-Start-System kombiniert. Der Antrieb bietet eine hervorragende Fahrbarkeit mit sanften, komfortablen und direkten Fahreigenschaften. Auch die Fähigkeit des Land Cruiser, schwierige Bedingungen zu meistern, bleibt in dieser Antriebsvariante erhalten.

Permanenter Allradantrieb

Der permanente Allradantrieb des Land Cruiser weist eine überarbeitete Struktur der Kardanwelle auf, die auf Langlebigkeit und leiseren Betrieb ausgelegt ist. Die modifizierten Differenziale – das Mittendifferenzial wurde überarbeitet, das elektronisch sperrbare hintere Differenzial gezielt verstärkt – verbessern Kraftstoffeffizienz, Leistung und Zuverlässigkeit und schaffen so ein optimales Gleichgewicht aus Traktion im Gelände und Stabilität auf der Straße. Die Differenzialsperre wurde von einem Motor- auf ein Magnetsystem umgestellt und spricht nun in rund 0,15 Sekunden an – 85 Prozent schneller als bisher.

Die Verteilereinheit wurde ebenfalls überarbeitet und bietet jetzt eine bessere Haltbarkeit, einen Stellmotor mit mehr Drehmoment sowie einen optimierten Korrosionsschutz. Ein neuer Kippschalter für die Auswahl der Modi H4 und L4 sowie neue Schalter für die Differenzialsperre befinden sich auf der Mittelkonsole neben dem Automatikwählhebel.

Stabilität auf und abseits befestigter Straßen

- Neue GA-F Plattform und neuer Leiterraum als hochfeste Basis
- Effizient und präzise: Erster Land Cruiser mit elektrischer Servolenkung
- Stabilisator-Abkopplung, Multi-Terrain Select und weitere Technologien für anspruchsvolle Geländefahrten

Der Land Cruiser bringt seine Insassen sicher überall hin und wieder zurück und meistert dabei selbst schwierige Geländebedingungen: Dieses Versprechen löst Toyota ein, indem sich das Unternehmen auf die Ursprünge des Modells besinnt und auf die grundlegenden Stärken des Fahrzeugs konzentriert.

Ein wichtiges Kriterium war dabei auch die leichte Manövrierbarkeit: Der Land Cruiser ist nicht nur für das Gelände konstruiert, sondern lässt sich auch im Alltag von jedermann leicht und komfortabel fahren: dank guter Übersicht nach allen Seiten, einfach zu verstehenden und zu bedienenden Schaltern und einem Fahrzeug, das direkt und getreu der Absichten des Fahrers reagiert.

Härtetests

Im Rahmen der Entwicklung wurde das neue Modell bis an die Grenzen seiner Belastbarkeit getestet – insbesondere auf einer eigens gebauten neuen Offroad-Teststrecke: Der gefürchtete Course F auf dem Shibetsu-Testgelände in Japan bildet eine Reihe der schwierigsten Fahrbedingungen auf der ganzen Welt originalgetreu nach.

Die Strecke umfasst Hänge, schlammige Pisten, felsige Straßen und Buckelpisten, die jeweils unterschiedliche Anforderungen an das Fahrzeug stellen. Toyota hat diese Anlage nicht nur genutzt, um die Geländegängigkeit des neuen Land Cruiser zu bestätigen und zu verbessern, sondern auch um die Alltagstauglichkeit und Funktionalität zu verfeinern. Weitere umfangreiche Tests erfolgten im Nahen Osten und in Australien.

Leistungsfähigkeit basiert auf neuer GA-F Plattform und Leiterrahmen

Die Grundlage für die hohe Leistungsfähigkeit des neuen Land Cruiser auf und abseits der Straßen bilden die neue GA-F-Plattform und die Leiterrahmen-Konstruktion, auf die der europäische Land Cruiser genauso vertraut wie schon der Land Cruiser 300.

Die Fahrzeugstruktur besitzt dadurch eine deutlich höhere Festigkeit und Steifigkeit, die durch eine Kombination von gezielten Konstruktionstechniken erreicht wird. Das neue Modell verfügt über 84 zusätzliche Schweißpunkte, die sich in kurzem Abstand an den Seitentüren und den unteren Schwellerkanten befinden, und verwendet zum ersten Mal Strukturkleber, um die Steifigkeit an jenen Stellen zu erhöhen, an denen Blechteile aufeinandertreffen.

Anstelle von Verstärkungen sorgen in den Seitenholmen und Querträgern maßgeschneiderte Schweißnähte für eine hohe Steifigkeit bei gleichzeitiger Gewichtseinsparung. Dicke Stahlbleche und hochfeste Materialien an strategischen Stellen des Rahmens gewährleisten eine robuste Festigkeit.

Insgesamt wurde die Torsionssteifigkeit des Rahmens um 50 Prozent erhöht, Karosserie und Rahmen zusammen sind 30 Prozent steifer. Die Folge ist ein direkteres Fahrverhalten.

Erster Land Cruiser mit elektrischer Servolenkung

Als erster Land Cruiser fährt die neue Modellgeneration mit einer elektrischen Servolenkung (EPS) vor: Im Vergleich zu hydraulischen Lösungen bietet sie ein sanfteres und direktes Lenkverhalten sowie eine leichtere Manövrierbarkeit bei jeder Geschwindigkeit; störende Rückmeldungen auf unebenem Untergrund werden minimiert. Das Zahnstangensystem spart zudem Energie, da die elektrische Kraft nur bei Bedarf eingesetzt wird – also nicht im Leerlauf oder bei Geradeausfahrten.

Um dem Fahrer eine gute Rückmeldung zu geben, wurde die Steifigkeit der Lenksäule erhöht sowie Lenkwelle und Lenkrohr vergrößert. Mit der EPS ziehen auch neue Fahrerassistenzsysteme wie ein Spurhalteassistent als Teil von Toyota Safety Sense in die Modellreihe ein.

Neues Bremssystem

Das neue elektronisch gesteuerte Bremssystem reagiert unmittelbar auf die Wünsche des Fahrers. Kontrolle, Leistung und Steifigkeit wurden optimiert, um ein natürliches und lineares Bremsgefühl zu erzeugen.

In Ergänzung zum konventionellen Drucksystem kommt ein bedarfsgesteuertes System zum Einsatz, das von der Stabilitätskontrolle bereitgestellt wird und das Bremsgefühl verbessert. Die kooperative Bremssteuerung kombiniert die hydraulische mit der regenerativen Bremskraft des Motors, was maximale Leistung bei höchster Kraftstoffeffizienz sicherstellt.

Die vorderen Scheibenbremsen haben einen Durchmesser von 340 Millimetern, hinten sind es 335 Millimeter. Die elektronische Feststellbremse wirkt auf die Hinterräder. An steilen Gefällstrecken sorgt der Bergabfahrassistent (Downhill Assist Control – DAC) für eine stabile Verzögerung, ohne dass die Räder blockieren. Das System kann bei Geschwindigkeiten zwischen 4 und 30 km/h im Antriebsmodus H4 und L4 eingesetzt werden.

Crawl Control

Die Crawl Control des Land Cruiser hält eine niedrige und stabile Geschwindigkeit beim Fahren im Gelände und bergab. Sie steuert das Motordrehmoment und den Bremsdruck, um sowohl ein Durchdrehen als auch ein Blockieren der Räder zu vermeiden. Der Fahrer kann sich dabei ganz auf das Lenken konzentrieren.

Die Crawl Control arbeitet im L4-Modus. Über den Drehschalter in der Mittelkonsole kann der Fahrer aus fünf Geschwindigkeitseinstellungen wählen, die für unterschiedliche Untergründe und Gefälle geeignet sind.

Aufhängung

Der Land Cruiser verfügt über eine neue unabhängige Doppelquerlenker-Radaufhängung mit verlängertem Hub vorne und eine Vierlenker-Starrachse hinten. Die Vorderachse besteht aus hochfesten, leichten Komponenten, die dauerhaft eine zuverlässige Leistung sicherstellen. Der vergrößerte Nachlauf verbessert die Stabilität, verkleinerte Achsschenkelversatzwinkel und ein vergrößerter Anti-Dive-Winkel optimieren die Stabilität beim Bremsen.

Auch die Starrachse profitiert von zahlreichen Verbesserungen, mit denen Toyota unter anderem das Gewicht verringert und die Zuverlässigkeit erhöht hat. Der Stabilisator beispielsweise besteht aus einem leichteren, aber steiferen Material. Während die Halterung einen dünneren Achsquerschnitt und eine optimierte Wandstärke aufweist, hilft der vergrößerte Anti-Lift-Winkel, ein Abheben des Hinterrads zu verhindern. Die gesamte Geometrie wurde so optimiert, dass die Bewegung jedes einzelnen Verbindungsstücks leichtgängig und linear ist, was zu einem komfortablen Fahrverhalten beiträgt.

Stabilisator-Abkopplung

Als erster Toyota fährt der neue Land Cruiser mit einem Stabilisator-Disconnect-Mechanismus (SDM) vor, der sowohl die Leistung im Gelände als auch den Fahrkomfort im Alltag verbessert.

Über einen Schalter in der Mittelkonsole kann der Fahrer den vorderen Stabilisator entriegeln und so den Federweg vergrößern. Die verlängerte Radaufhängung trägt bei niedriger Geschwindigkeit und auf unebenem, felsigem Untergrund dazu bei, dass alle vier Räder Bodenkontakt halten und das Fahrzeug leichter manövrierbar ist.

Gegenüber dem aktuellen Modell verfügt der neue Land Cruiser bereits standardmäßig über eine um zehn Prozent größere Radverschränkung; bei aktiviertem SDM erhöht sich diese um weitere zehn Prozent.

Da sich die Radaufhängung frei ausdehnen und zusammenziehen kann, wird die Wanksteifigkeit reduziert und Karosseriebewegungen werden unterdrückt, was in

unwegsamem Gelände einen höheren Fahrkomfort auf allen Plätzen bedeutet. Bei steigendem Fahrtempo wird der Stabilisator automatisch wieder verriegelt.

Multi-Terrain Select

Das „Multi-Terrain Select“-System (MTS) passt die Lenkung, Antriebskraft und hydraulische Bremssteuerung des Fahrzeugs an verschiedene Fahrszenarien im Gelände an. Im neuen „Auto“-Modus erfolgen diese Anpassungen an wechselnde Bedingungen vollautomatisch, ohne dass der Fahrer aktiv werden muss.

Das MTS wird über die Steuerung des Antriebsstrangs und den Multifunktionsdrehesalter in der Mittelkonsole aktiviert. Im L4-Betrieb sind die Optionen „Schlamm“, „Sand“, „Felsen“ und „Auto“ verfügbar, im H4-Betrieb lässt sich zwischen „Schlamm“, „Sand“, „Schmutz“, „Tiefschnee“ und „Auto“ wählen.

Panoramamonitor/Multi-Terrain-Monitor

Der Panoramamonitor (PVM) des Land Cruiser bietet einen vollständigen Überblick über die unmittelbare Fahrzeugumgebung. Der Fahrer kann zwischen vier Kameras wechseln, um tote Winkel zu überprüfen. Die einzelnen Ansichten können dabei auch zu einem Gesamtbild kombiniert werden.

Mithilfe des Multi-Terrain-Monitors (MTM) können Insassen auch einen Blick unter das Fahrzeug werfen, was das Manövrieren in schwierigem Gelände erleichtert. Dabei werden die Position der Hinterräder und der Untergrund angezeigt. Neu ist die Unterbodenansicht mit Leitlinien, die die Position des Fahrzeugs und der Reifen anzeigt. Beim Tippen auf die Bilder erhält der Fahrer noch detailliertere Ansichten.

Der PVM kann bis zu einer Geschwindigkeit von 12 km/h genutzt werden und lässt sich erstmals sowohl per Sprachsteuerung als auch über einen Schalter in der Mittelkonsole aktivieren. Die Rückfahrkamera-Reinigung garantiert ein klares Bild.

Umfassend verbesserter Akustikkomfort

- Geräusche und Vibrationen wirkungsvoll verringert
- Lärmquellen identifiziert und reduziert
- Verbesserte Schalldämmung in Armaturentafel und Fahrzeugboden

Trotz des robusten, auf extreme Bedingungen ausgelegten Charakters müssen Insassen im

neuen Land Cruiser weder auf Ruhe noch auf Komfort verzichten.

So wurde die Anzahl der Punkte, an denen Schall in die Kabine eindringen kann, auf ein Minimum reduziert. Zudem ist die neue Leiterraumkonstruktion weniger anfällig für Geräusche.

Darüber hinaus wurden zahlreiche Lärmquellen identifiziert und reduziert. Dazu zählen beispielsweise eine verbesserte Dichtung und Dämmung an den A- und B-Säulen und an den Türen sowie schallabsorbierendes Material an Lufteinlasssystem und Radlaufverkleidungen. Selbst das Reifenprofil wurde so berechnet, dass die Geräusentwicklung reduziert wird.

Im Vergleich zum aktuellen Modell gibt es im Armaturenbrett eine dickere Schallisolierung mit einer Zwischenschicht, die einen größeren Bereich abdeckt. Auch der Fahrzeugboden wurde mit dämmendem Material ausgestattet. Die höhere Steifigkeit der neuen GA-F Plattform und des Leiterraums minimiert zudem die Beweglichkeit der einzelnen Teile und dämpft so Vibrationen.

Zusätzlichen Komfort versprechen ein Neigungskontrollsystem, das zum ruhigen Fahrverhalten beiträgt, die neu konstruierte Motoraufhängung, Polsterungen zwischen Karosserie und Leiterraum sowie die Sitzrahmen, die nun nicht mehr an einer Zwischenhalterung befestigt sind, sondern direkt an der Karosserie.

Hohe aktive und passive Sicherheit

- Toyota Safety Sense der neuesten Generation mit verbesserter Erkennungsleistung
- Aktiver Notlenkassistent unterstützt beim kontrollierten Ausweichen von Hindernissen
- Ausstiegsassistent minimiert das Risiko von „Dooring“-Unfällen

Die hohe Steifigkeit der GA-F Plattform und des Leiterraums sorgt für eine hohe passive Sicherheit und schützt die Insassen des Land Cruiser bei einer Kollision. Damit es gar nicht erst zu einem Unfall kommt, verfügt die neue Modellgeneration aber auch über ein umfangreiches Arsenal aktiver Assistenz- und Sicherheitssysteme, die frühzeitig auf Gefahren hinweisen und so helfen, Crashes zu vermeiden.

Das Paket umfasst die neueste Generation von Toyota Safety Sense mit neuen und verbesserten Sicherheitssystemen und Funktionen. Dank neuer Kamera- und

Radarsensoren bietet Toyota Safety Sense eine noch bessere Erkennung von Unfallrisiken und eine größere Reichweite. Auf diese Weise werden nun noch mehr unterschiedliche Gefahrenquellen – andere Fahrzeuge, Fußgänger und Hindernisse – sowohl in der Nähe als auch in der Ferne erkannt.

Davon profitiert etwa das erweiterte Pre-Collision Notbremssystem (PCS), das nun beispielsweise auch beim Abbiegen an Kreuzungen unterstützt und sowohl querende Fußgänger und Motorräder als auch querende und entgegenkommende Fahrzeuge (über zwei Fahrspuren) erkennen kann.

Wenn ein Fahrer lenken muss, um einer Gefahr auszuweichen, z. B. einem Fußgänger am Straßenrand, einem Radfahrer oder einem geparkten Fahrzeug, besteht die Gefahr, dass er die Fahrspur verlässt. Der neue aktive Notlenkassistent als Teil des PCS erkennt die Gefahr und unterstützt den Fahrer beim Lenken und sanften Abbremsen, um das Fahrzeug in der Fahrspur zu halten. Hinzu kommt eine Beschleunigungsunterdrückung, die auf plötzliche Gaspedalbetätigung bei niedriger Geschwindigkeit reagiert. Sie regelt die Antriebskraft und die Bremsen, wenn der Fahrer bei einem Hindernis in unmittelbarer Nähe stark beschleunigt, um eine Kollision zu vermeiden.

Die dynamische Geschwindigkeitsregelanlage (DRCC) bietet eine breitere Palette von Unterstützungsfunktionen, die die Sicherheit erhöhen und den Fahrer entlasten. Wenn der Fahrer den Blinker betätigt, um ein Überholmanöver einzuleiten, sorgt das System für eine Vorbeschleunigung; wird ein anderes Fahrzeug auf der Überholspur erkannt, wird die Beschleunigung unterdrückt.

Das System kann auch ein unbeabsichtigtes Überholen eines anderen Fahrzeugs auf der falschen Seite vermeiden, und es umfasst einen Verzögerungsassistenten, der das Fahrzeug sanft abbremst, wenn es auf eine Fahrspur wechselt, auf der sich ein langsames Fahrzeug befindet.

Die DRCC erkennt jetzt früher, wenn ein vorausfahrendes Fahrzeug abbiegt, so dass die Verzögerung weniger abrupt erfolgt. Zudem wird dabei auch das zweite vorausfahrende Fahrzeug berücksichtigt. In Situationen, in denen das unmittelbar vorausfahrende Fahrzeug auf eine andere Spur wechselt, erfolgt auf diese Weise eine sanftere Steuerung der Geschwindigkeit. Die verbesserte Kurvenerkennung ermöglicht eine bessere Anpassung des Tempos in Kurven. Für die Abstandseinstellung gibt es jetzt vier Optionen, um den Vorlieben des Fahrers und den Verkehrsbedingungen gerecht zu werden.

Der proaktive Fahrassistent (PDA) bietet weitere Unterstützung bei niedriger Geschwindigkeit: Er erkennt Gefahren wie geparkte Fahrzeuge sowie Fußgänger und Radfahrer auf der Fahrbahn und unterstützt den Fahrer mit Lenk- und Bremsmanövern. Der Verzögerungsassistent sorgt für ein sanftes Abbremsen, wenn der Fahrer beim Annähern an ein langsames vorausfahrendes Fahrzeug oder beim Einfahren in eine Kurve vom Gaspedal geht.

Neu im Land Cruiser ist der Front Cross Traffic Alert, der mit Hilfe des vorderen Seitenradars Fahrzeuge erkennt, die sich von den Seiten nähern, und den Fahrer per Signalton und eine Anzeige im optionalen Head-up-Display warnt. Besonders hilfreich ist das System in unübersichtlichen Kreuzungen.

Neu ist auch das Nothaltesystem: Bei aktiviertem Spurhalteassistenten registriert das System, wenn der Fahrer über einen bestimmten Zeitraum hinweg weder lenkt noch bremst oder Gas gibt. Reagiert er nicht auf eine Warnung, wird die Warnblinkanlage eingeschaltet und das Fahrzeug zum Stillstand gebracht.

Der Ausstiegsassistent minimiert das Risiko sogenannter „Dooring“-Unfälle: Plötzlich öffnende Türen sind gefährlich, wenn sich von hinten Fahrzeuge oder Fahrräder nähern – der Assistent macht optisch und akustisch auf diese Gefahr aufmerksam.

Größtes Land Cruiser Fantreffen der Welt in Deutschland

- 21. Buschtaxi-Treffen fand im September 2024 statt
- Rund 1.400 Fahrzeuge aus über 20 Nationen in Thüringen

In Deutschland hat der Land Cruiser eine große Fangemeinde, die sich einmal jährlich zum legendären Buschtaxi-Treffen zusammenfindet: Auf dem Areal der Burg Ohrdruf in Thüringen fand Anfang September 2024 das 21. Buschtaxi-Treffen statt, zu dem rund 1.400 Fahrzeuge aus rund 20 Nationen kamen. Beim weltgrößten Land Cruiser Fantreffen erwartete die Besucher ein buntes Programm mit Workshops, Vorführungen, Rundgängen, Fragestunden und Filmen. Auf der beliebten Verschränkungsrampe konnten Land Cruiser Fahrer auch in diesem Jahr wieder die Flexibilität ihrer Fahrwerke testen. Highlight war der Besuch von Toyota Chefentwickler Sadayoshi Koyari, der das komplette Wochenende über beim Buschtaxi-Treffen vor Ort war und den Fans Rede und Antwort stand. Koyari ist seit 1985 für Toyota tätig und leitete 17 Jahre lang die Entwicklung des Land Cruiser.

Auch 2025 wird das Buschtaxi-Treffen wieder stattfinden.

Diese Meldung und weitere Informationen rund um Toyota finden Sie auch unter:

www.toyota-media.de

Ihr Ansprechpartner bei redaktionellen Rückfragen:

Caspar Winkelmann, Tel. (02234) 102-2238, Fax (02234) 102-992238

Caspar.Winkelmann@toyota.de