



Eine gute Figur macht der neue Toyota Land Cruiser V8 auf der Straße – und mit bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast auch als „Zugpferd“.

# TOYOTA LAND CRUISER V8 KRÖNT DAS OFFROADER-ANGEBOT

**Toyota krönt nun mit dem neuen Land Cruiser V8 sein Offroader-Angebot in Deutschland und stellt dafür ein 210 kW/285 PS starkes 4,5-Liter D-4D Dieseltriebwerk oder einen 4,7-Liter-Benziner mit 212 kW/288 PS zur Wahl. Gleichzeitig präsentiert sich der 2003 gestartete Land Cruiser mit einer erweiterten Ausstattung dezent überarbeitet und der RAV4 rundet in seinem dritten Verkaufsjahr unverändert die Allradler-Palette nach unten ab.**

Dank seiner überragenden Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit entwickelte sich der Land Cruiser im Lauf seiner Modellgeschichte zu einem legendären Klassiker. Seit seiner Markteinführung 1951 in Japan wurden mehr als fünf Millionen Land Cruiser verkauft und heute wird er nicht nur an neun Standorten in fünf Ländern produziert, sondern weltweit in 140

Ländern gefahren. Der neue Land Cruiser V8 ist bereits die achte Generation des Station Wagon mit langem Radstand. Der RAV4 als „Recreational Active Vehicle with 4-Wheel-Drive“ begründete erst 1994 ein neues Marktsegment, erhielt ab 2000 einen Nachfolger und setzt nun in der dritten Generation die Erfolgsstory der kompakten SUV-Baureihe fort.

## **Jetzt vier Ausstattungsstufen**

Die aktuelle Generation des Land Cruiser ist seit Oktober 2007 nach der Modellpflege als Drei- oder Fünftürer stets mit permanentem Allradantrieb in vier Ausstattungsstufen erhältlich, deren Namensgebung den anderen Baureihen angepasst wurde. Der inzwischen 127 kW/173 PS starke Dreiliter-Vierzylinder-Common-Rail-Direkteinspritzer ist serienmäßig mit Sechsgang-Schaltgetriebe und optional mit der Fünfstufen-Automatik kombiniert, die stets zum Vierliter-V6-Benziner mit 183 kW/249 PS gehört. Entsprechend kosten die Diesel-Modelle von 34.700 Euro bis 55.500 Euro und für 57.450 Euro gibt es den Benziner in der Top-Version Executive. Dank variablem Turbolader und Ladeluftkühler bietet der Diesel mit vier Ventilen pro Zylinder bereits ab 1.600 Umdrehungen pro Minute 410 Nm maximales Drehmo-

ment. Zwei Ausgleichswellen und elektrohydraulische Schwingungsdämpfung sorgen für ausgeprägte Laufruhe. Mit 175 km/h sind Handschalter und Automatik-Version gleich schnell und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h ist mit 11,2 oder 11,5 Sekunden nahezu identisch. Auch der Durchschnittsverbrauch von 9,2 oder 9,0 Liter Diesel je 100 Kilometer unterscheidet sich kaum. Entsprechend liegen die die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 240 g/km. Der Ottomotor schafft mit 380 Nm Drehmoment 180 km/h Spitze, spurtet in 9,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und kommt durchschnittlich mit 12,4 Liter je 100 Kilometer aus, was 291 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß entspricht.

## **Volle Offroad-Kompetenz**

Zum echten Vollblut-Offroader macht den Land Cruiser eine hin-



sichtlich Sicherheit und Gewicht optimierte Rahmenkonstruktion. Bei 4,37 oder 4,85 Meter Länge hat die dreitürige Version im Vergleich zum Vorgänger neun Zentimeter und die fünftürige Variante 13 Zentimeter mehr Radstand. Auch die Spurweite ist um sieben Zentimeter gewachsen. Dies bringt zusammen mit kürzeren Überhängen nicht nur verbessertes Fahrverhalten, sondern auch deutlich mehr Platz im Innenraum. Dem für die Passagiere gebotenen Raumkomfort einer Luxuslimousine entsprechen 620 Liter Kofferraumvolumen beim Fünftürer völlig, 403 Liter beim Dreitürer jedoch nicht ganz. Technische Innovationen erleichtern auf befestigten Straßen und im Gelände „unbegrenzte Fahrfreude“. Das Verteilergetriebe mit Torsen-Differenzial verteilt die Kraft variabel – im Normalfall 60 Prozent nach hinten und 40 Prozent nach vorn – und ist zu 100 Prozent sperrbar. Die elektronische Hill-start Assist Control HAC erleichtert Anfahren am Hang und die Downhill Assist Control DAC ergänzt bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die geringere Motorbremswirkung bei Bergabfahrt durch individuellen Bremsengriff.

### Sicherheits-/Assistenz-Systeme

Die aktive Traktionskontrolle A-TRC wirkt ähnlich wie ein Differenzial mit begrenztem Schlupf, aber ohne störende Einflüsse auf die Lenkung. Das aktive Federungssystem TEMS vermindert bei Kurvenfahrt die Karoserieneigung und wirkt Achslastverlagerungen beim Anfahren oder Bremsen entgegen. An der Mehrlenker-Hinterachse ermöglicht eine Luftfederung mit automatischem Niveaueausgleich die Karosserie (für mehr Bodenfreiheit) um drei Zentimeter anzuheben oder zum leichteren Beladen, um dieses Maß abzusinken. ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD und Bremsassistent gehören ebenso zum Sicherheitspaket wie die elektronische Stabilitätskontrolle VSC, die Tendenzen zum Über- oder Untersteuern entgegen wirkt und den Land Cruiser auch in extremen Kurvensituationen auf Kurs hält. Zum zweistufig auslösenden Fahrer- und Beifahrerairbag kommen Seitenairbags vorne und Kopfairbags von der A- bis zu C-Säule.

### Karosserie auf Leiterrahmen

Auch beim Land Cruiser V8 verwendet Toyota weiterhin die bewährte Konstruktion mit Leiterrahmen und

aufgesetzter Karosserie. Geringfügig zugelegt haben die Länge auf 4,95 Meter, die Breite auf 1,97 Meter und die Höhe auf 1,91 Meter. Als Fünfsitzer ist der Land Cruiser V8 besonders bequem, weil sich alle drei Plätze der im Verhältnis 40 : 20 : 40 geteilten zweiten Sitzreihe einzeln um jeweils zehn Zentimeter in Längsrichtung verschieben lassen und die Neigung der Rückenlehnen verstellbar ist. Im 655 Liter fassenden Kofferraum können zwei zusätzliche Plätze aufgeklappt werden und nach dem Versenken des gesamten Fondgestühls entstehen maximal 2.320 Liter. Über die technische Ausstattung des normalen Land Cruiser hinaus verfügt die V8-Basisversion über ein zu 100 Prozent sperrbares Zentraldifferenzial und die dynamische Fahrwerkskontrolle KDSS, während die Executive-Variante serienmäßig (jeweils „aktiv“) das Dämpfungssystem AVS, die Lenkunterstützung VGRS und die Niveauregulierung AHC enthält. Zur Top-Version gehören über Einparkhilfe und Zwei-Zonen-Klimaautomatik hinaus auch Komplettlederausstattung mit elektrisch einstellbaren und beheizbaren Vordersitzen, DVD-Navigationssystem, elektrisches Glas-Schiebe-/Hebedach, Pre-Crash-Sicherheitsgurtsystem, geländeabhängige Geschwindigkeitsregelung und 20-Zoll-Leichtmetallräder.

### Nur Achtzylinder-Triebwerke

Getreu der Modellbezeichnung kommen im Land Cruiser V8 nur Achtzylinder-Motoren zum Einsatz. Der 210 kW/286 PS starke 4,5-Liter-D-4D Diesel mit 650 Nm maximalem Drehmoment ist stets an eine neue Sechsstufen-Automatik mit sequenziellem Schaltmodus gekoppelt. Damit sind bei 10,2 Liter Durchschnittsverbrauch und 270 g/km CO<sub>2</sub>-Emission die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 8,2 Sekunden und 210 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich. Als kultivierte Alternative zum Diesel, den voraussichtlich 90 Prozent der deutschen Kunden wählen, steht auch ein 212 kW/288 PS starker 4,7-Liter-Benziner in Kombination mit einer Fünfstufen-Automatik zur Wahl, der im Durchschnitt 14,4 Liter Super verbraucht. Mit „nur“ 445 Nm dauert der Standardspurt 9,2 Sekunden und 200 km/h Spitze werden erreicht. In der V8-Basisversion gibt es nur den Diesel für 69.900 und im Executive beide Triebwerke für 79.900 Euro. Einzelradaufhängung vorn und eine Mehrlenkerachse hinten nutzen Schraubenfedern und verbinden op-



Schweres Gelände und beachtliche Schräglagen sind für den Land Cruiser V8 kein Problem.



Einladend präsentieren sich Vordersitze und Cockpit des Land Cruiser V8 auf bestem Pkw-Niveau.



Ab der Ausstattungsstufe Land Cruiser „Sol“ befindet sich das Reserverad unter dem Fahrzeugheck.



Gegen Aufpreis verfügbar ist ab der Ausstattungsvariante Land Cruiser „Luna“ die dritte Sitzreihe.

## Auto der Woche



Kurze Überhänge und markant ausgestellte Radhäuser bestimmen das Erscheinungsbild des dreitürigen Land Cruiser.



Toyotas Designsprache „Vibrant Clarity“ unterstreicht auch beim RAV4 den hochwertigen Charakter, ohne die Offroadtauglichkeit zu leugnen.



Alle RAV4 – außer der Top-Version – tragen das Reserverad auf der rechts angeschlagenen Hecktür.



Eine fast ebene Ladefläche entsteht im RAV4 durch Umklappen der dreigeteilten Rückbank.

timale Geländetauglichkeit mit gutem Fahrkomfort auf der Straße. Bei der Top-Version kann die Fahrzeughöhe in fünf Stufen um zehn Zentimeter angehoben oder abgesenkt werden.

### Stets fünftüriges Komfort-SUV

Den RAV4 gibt es nur noch als Fünftürer. Drei Leichtmetall-Vierzylinder stehen zur Wahl: Der Zweiliter-Benziner hat 112 kW/152 PS und Fünfgang-Schaltgetriebe oder Vierstufen-Automatik, während es vom 2,2-Liter Turbodiesel-Direkteinspritzer eine 100 kW/136 PS-Variante mit Oxidationskatalysator oder eine 130 kW/177 PS starke Top-Version mit dem revolutionären Abgasreinigungssystem D-CAT jeweils in Kombination mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gibt. So erhält man die Grundvariante RAV4 mit dem Benziner ab 26.600 Euro oder dem schwächeren Diesel ab 28.600 Euro. In der mittleren Ausstattungsversion Sol ist ab 33.200 Euro alternativ der Selbstzünder mit D-CAT erhältlich. Im Top-Modell Executive krönt dieses Spitzentriebwerk ab 36.400 Euro das Angebot. Mehr denn je ist der RAV4 eine große Kombi-Li-

mousine mit 4,32 Meter Länge (ohne Reserverad) und 1,82 Meter Breite. Das bringt in Verbindung mit 1,69 Meter Höhe (ohne optionale Dachreling) beachtliche Bein- und Kopffreiheit. Der Gepäckraum fasst wegen der in Längsrichtung um 17 Zentimeter verschiebbaren Rücksitze 450 bis 586 Liter. Nach Umklappen der im Verhältnis 40:60 geteilten Fondbank mit neigungverstellbaren Lehnen entstehen maximal 1,75 Kubikmeter Stauraum.

### Windschlüpfig und geräuscharm

Umfangreiche aerodynamische Maßnahmen von glattflächiger Unterverkleidung bis zum Heckspoiler tragen beim RAV4 mit zum besten Luftwiderstandsbeiwert 0,31 bei. Zusätzlich sorgen Dämmplatten und Windschutzscheibe mit Akustik-Film für ein niedriges Geräuschniveau im Innenraum. McPherson-Federbeine vorn und Mehrlenker-Hinterachse sowie elektrische Servolenkung leisten einen weiteren Beitrag zum Fahrkomfort. Der passiven Sicherheit dienen das Schleudertrauma-Schutzsystem WIL in den Vordersitzen, Fah-

rer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn und hinten und ein Knieairbag für den Fahrer. Zur Top-Version 2.2 D-CAT Executive gehört auch ein Reifendruck-Warnsystem für die Run-Flat-Tires der Größe 235/55 auf 18-Zoll-Leichtmetallrädern. Vierkanal-ABS, Brems-Assistent, Antriebsschlupfregelung TRC und das Fahrzeugstabilitätsprogramm VSC+ hat jeder RAV4. Komplettiert werden die elektronischen Fahrhilfen durch die Berganfahrkontrolle HAC und – mit Vierstufen-Automatik – die Bergabfahrkontrolle DAC.

### Besonders sauberer D-CAT

Der 2,2-Liter-D-CAT glänzt mit 400 Nm maximalem Drehmoment und ist hinsichtlich Rußpartikelaustritt und Stickoxid-Emissionen einer der saubersten Diesel der Welt. Bei vorbildlichem Geräuschniveau erfolgt der Spurt von 0 auf 100 km/h in 9,3 Sekunden und 200 km/h Höchstgeschwindigkeit werden erreicht. In Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsganggetriebe genügen durchschnittlich 7,0 Liter Diesel je 100 Kilometer. Der im Hubraum identische

D-4D entwickelt 310 Nm, beschleunigt den RAV4 in 10,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, bringt 180 km/h Spitze und kommt sogar mit 6,6 Liter im Durchschnitt aus. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der beiden Diesel betragen 175 oder 185 g/km. Der Zweiliter-Benziner mit variabler Ventilsteuerung und 194 Nm erreicht manuell oder automatisch geschaltet 10,6 oder 12,0 Sekunden Beschleunigungszeit und 185 oder 175 km/h Höchstgeschwindigkeit. Im Mittel beträgt der Verbrauch 8,6 oder 9,0 Liter und die CO<sub>2</sub>-Emission 202 oder 212 g/km. Mit aktivem Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung liefert der RAV4 auch auf rutschiger Fahrbahn ein hohes Maß an Traktion und Fahrstabilität.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

**Autohandel**

**NEUE DIESEL-TRIEBWERKE  
UND VOLVO SICHERHEITSSYSTEM**