

# NUEVO HILUX

MAYO 2016

ES



**TOYOTA**

SIEMPRE  
**MEJOR**



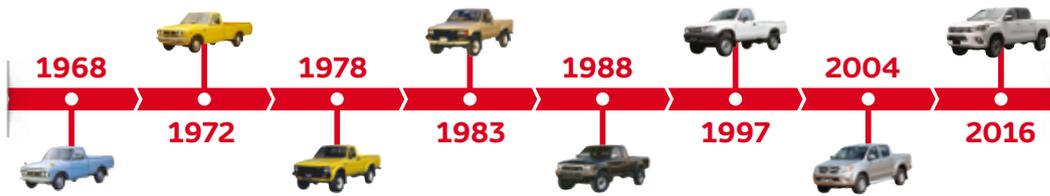


# ÍNDICE

## NUEVO HILUX

<b>6</b>	UNA NUEVA ERA PARA EL PICK-UP, PERO HILUX POR LOS CUATRO COSTADOS	<b>24</b>	DINÁMICA DE CONDUCCIÓN Y CAPACIDAD TODOTERRENO
<b>10</b>	ENTREVISTA: HIROKI NAKAJIMA, INGENIERO JEFE EJECUTIVO DE HILUX	<b>30</b>	SEGURIDAD
<b>12</b>	DISEÑO	<b>34</b>	ESPECIFICACIONES
<b>18</b>	NUEVOS MOTOR DIÉSEL Y TRANSMISIONES PARA EL MEJOR COSTE TOTAL DE MANTENIMIENTO DE LA CATEGORÍA	<b>37</b>	BANCO DE IMÁGENES

Toyota Motor Europe se reserva el derecho de modificar cualquier detalle sobre las especificaciones y el equipamiento sin previo aviso. Los detalles de las especificaciones y el equipamiento también pueden sufrir cambios en función de las condiciones y los requisitos locales. Consulte con el departamento de prensa en su país los posibles cambios que puedan requerirse en su zona. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles su zona. Los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.



## HILUX *sigue* SORPRENDIENDO



Hilux en el corazón del Eyjafallajökull, cuando la erupción del volcán islandés provocó el caos en los cielos europeos



Hilux es el único vehículo del mundo que ha llegado tanto al Polo Norte como al Polo Sur



Toyota GAZOO Racing SA Hilux lanzado a la tercera plaza en la general del Rally Dakar 2016

# NUEVO HILUX



**NUEVO MOTOR DIÉSEL**

**2.4 D-4D**  
110 kW / 400 Nm



**3 NUEVOS SISTEMAS DE CONTROL DE FRENADO**



A-TRC



DAC



HAC



**3.5 TONELADAS DE CAPACIDAD DE REMOLQUE**



Remolque seguro gracias al Control de balanceo del remolque



**388 puntos de soldadura (+120)**

carrocería más rígida



**Bastidor portante más resistente**

ofrece una rigidez a la torsión un 20% superior



**Acero de alta resistencia de 590 Mpa**

combina un peso ligero con una resistencia óptima de la carrocería



**20% más de desplazamiento de las ruedas**

para niveles aún mayores de capacidad todoterreno

# UNA NUEVA ERA PARA EL PICK-UP, PERO HILUX POR LOS CUATRO COSTADOS

- Una presencia dominante en el mercado mundial de pick-up durante cerca de 50 años
- Ventas mundiales acumuladas por encima de 18 millones de unidades
- Pick-up más vendido de Europa



## UNA NUEVA ERA PARA EL PICK-UP, PERO HILUX POR LOS CUATRO COSTADOS

**LANZADO POR PRIMERA VEZ EN 1968**, y un año más tarde en toda Europa, el legendario Toyota Hilux ha ejercido una presencia dominante en el mercado mundial de pick-up durante cerca de 50 años.

Hasta la fecha, el pick-up preferido en todo el mundo ha alcanzado unas ventas globales acumuladas de más de 18 millones de unidades. En Europa se vendieron unos 34.000 Hilux en 2015, lo que representa una cuota de mercado del 23,1% en su segmento y encumbra a Hilux como el pick-up más vendido de Europa.

Conocido por su calidad, durabilidad y fiabilidad —Quality, Durability and Reliability (QDR)—, el imparable Hilux sigue sorprendiendo al conquistar el Polo Norte, los volcanes islandeses y la Antártida, además de subir al podio en más de una etapa del Rally Dakar.

Disponible con carrocería de cabina sencilla, cabina extra de cuatro plazas y doble cabina de cinco plazas, la octava generación de Hilux parte de su legendaria reputación y su inigualable QDR y redefine la robustez con un nuevo bastidor portante más firme, una estructura de plataforma reforzada, una mayor capacidad 4x4 y una mejor potencia de remolque.

Al mismo tiempo, el nuevo Hilux responde a un aumento del uso recreativo de los pick-ups en los últimos años con un diseño nuevo y contemporáneo, más confort, equipamiento avanzado y mayor seguridad, y ofrece más elegancia y una conducción más tranquila que nunca.

El nuevo Hilux, que satisface las demandas de los usuarios de una máquina de trabajo duradera y al mismo tiempo un elegante y cómodo 4x4 recreativo, ha sido diseñado para ofrecer a todos sus clientes mejoras sustanciales en seis ámbitos clave:

**Diseño:** Dureza, fiabilidad, resistencia y durabilidad, en combinación con nuevos niveles de refinamiento y una imagen de la que incluso los usuarios de negocios se sentirán orgullosos.

**Confort:** Un interior más espacioso y cómodo que combina la funcionalidad de un todocamino con los niveles de ruido, vibraciones y aspereza del habitáculo de un turismo.

**Seguridad:** Una carrocería con estructura de alta resistencia y absorción de impactos, Toyota Safety Sense con Sistema de Seguridad Precolisión y función de Detección de Peatones, LDA y RSA y unos completos sistemas de control del frenado, que incluye ABS, EBD, VSC y Control de Balanceo del Remolque —Trailer Sway Control (TSC)—.

**Calidad, durabilidad y fiabilidad:** Un nuevo y más resistente bastidor portante, una estructura de plataforma reforzada y los sistemas de Control de Tracción Activo —Active Traction Control (A-TRC)—, Control de Descenso —Downhill Assist Control (DAC)— y Control de Asistencia para Arranque en Pendientes —Hill-start Assist Control (HAC)— elevan la capacidad 4x4 del vehículo al mismo nivel que el Land Cruiser.

**HASTA LA FECHA, EL PICK-UP PREFERIDO EN TODO EL MUNDO HA ALCANZADO UNAS VENTAS GLOBALES ACUMULADAS DE MÁS DE 18 MILLONES DE UNIDADES**

**Capacidad como vehículo comercial:** Una plataforma de carga más amplia y firme y una mayor capacidad de remolque, de hasta 3,5 toneladas.  
**Coste total de mantenimiento:** Nuevo motor 2.4 D-4D con un consumo de combustible líder en la categoría.

Más potente, resistente y con mayor capacidad todoterreno que nunca, el nuevo Hilux sigue siendo un Hilux por los cuatro costados. Sin embargo, anuncia una nueva era para el pick-up, con el estilo, el confort, la seguridad y la tecnología avanzada para satisfacer a los usuarios más exigentes tanto dentro como fuera del uso profesional.

El nuevo Toyota Hilux, que satisface las demandas de la base más amplia de clientes hasta la fecha, aspira a superar las 40.000 unidades vendidas al año en Europa.



## ENTREVISTA: HIROKI NAKAJIMA, INGENIERO JEFE EJECUTIVO DE HILUX



### ***¿Cómo arrancó el proceso de desarrollo del nuevo Hilux?***

Mi lema es ‘Ver para creer’ así que me propuse visitar tantos países donde se vendiera Hilux como fuera posible. De los 172 países de todo el mundo, visité más de 110, para hablar de primera mano con usuarios reales y para conocer las condiciones en que se conducía Hilux.

### ***¿Qué aprendió durante esos viajes?***

Las conversaciones con los usuarios reales revelaron muchos aspectos interesantes, aunque el más destacable de todos fue la opinión de que Hilux había perdido parte de su dureza. Como Ingeniero Jefe, sabía que eso no tenía nada que ver con su capacidad para circular por carretera. Me di cuenta entonces de que, mientras que nosotros habíamos asociado la dureza a la durabilidad técnica, la idea de dureza que tenían los usuarios había superado de largo el concepto de durabilidad, y ahora ya esperaban niveles igualmente elevados de confort y seguridad a bordo para potenciar el uso cotidiano del vehículo.

### ***¿Cuál fue el objetivo de desarrollo del equipo para el nuevo Hilux?***

A partir de una exhaustiva revisión del modelo actual, todo el equipo de desarrollo se entusiasmó con la idea de crear un pick-up que lo superara en todos los sentidos, pero sobre todo en términos de dureza, que destacara como referente de Hilux a lo largo de los años.

Ese planteamiento nos llevó directamente a nuestro concepto de desarrollo: ‘Más duro de lo que podamos imaginar’. Nuestro objetivo requería hacer todo lo posible por crear un vehículo que sobresaliera en calidad, durabilidad y fiabilidad, y que además incorporara avances en

otros varios aspectos, como la seguridad, la accesibilidad y el coste de mantenimiento.

### ***¿Qué clase de desafíos se han presentado durante el proceso de desarrollo?***

El mercado evoluciona continuamente, y vemos que los consumidores dan más importancia a valores como el confort, la experiencia de conducción y el diseño atractivo. Al mismo tiempo, los reguladores controlan que nuestras emisiones sean más limpias, y los costes energéticos crecientes dan lugar a una demanda de más ahorro de combustible, sin sacrificar el rendimiento.

Mientras tanto, el uso sigue ampliándose desde una base tradicional de flotas comerciales para incluir un aspecto más recreativo, así como a familias que buscan un habitáculo de estilo todocamino, para quienes Hilux puede cubrir también sus necesidades de transporte diarias.

Todas esas demandas presentaban un gran desafío, porque a mí Hilux me parecía un vehículo comercial. No me inspiraba una sensación de pasión. Por eso quería que la nueva generación de Hilux ofreciera también un potente valor emocional.

Puesto que sabíamos que nuestro nuevo Hilux tenía que incorporar todas esas nuevas realidades del mercado, nos propusimos crear un valor único para la nueva generación, que cautivara tanto a los usuarios actuales como al nuevo y creciente abanico de clientes de todo el mundo. Este cambio de planteamiento ofrecía nuevas y valiosas perspectivas, porque cuando empezamos a valorar el actual Hilux no como pick-up sino como vehículo para uso diario, pudimos detectar muchos aspectos con margen de mejora.

Los niveles de ruido podían ser inferiores, la aceleración podría ser más suave y el interior podía ser más lujoso. Al final, nos apartamos de la visión convencional de los vehículos comerciales e ideamos una norma totalmente nueva para los pick-ups.

### ***¿Cómo resumiría el nuevo Hilux?***

El nuevo Hilux ha sido diseñado para colmar expectativas, y abrir una nueva era de concepción respecto al pick-up. Mientras que el nuevo Hilux ha avanzado en todos los sentidos, sin perder la dureza por la que siempre ha sido reconocido e incorporando su nuevo valor emocional, con solo explicar cada uno de esos puntos no se traslada la esencia de este nuevo modelo. Es cuando te sientas al volante y empiezas a conducir el nuevo Hilux cuando descubres el nuevo sentido de dureza refinada y sientes la pasión que ha creado una nueva era para el pick-up.

**AL FINAL, NOS APARTAMOS  
DE LA VISIÓN CONVENCIONAL  
DE LOS VEHÍCULOS  
COMERCIALES E IDEAMOS  
UNA NORMA TOTALMENTE  
NUEVA PARA LOS PICK-UP**

# DISEÑO

- Resistencia y fiabilidad combinadas con nuevos niveles de sofisticación
- Interior más espacioso con niveles de confort de los todocamino
- Plataforma de carga más grande, resistente y práctica



# DISEÑO

## DISEÑO EXTERIOR: LA RESISTENCIA REDEFINIDA

La resistencia y durabilidad reforzada de cada generación de Hilux se combinan ahora con los nuevos niveles de sofisticación que demanda un creciente mercado de usuarios no profesionales, más enfocados al ocio, para crear el exclusivo atractivo de la nueva generación de Hilux.

Y en ningún sitio se expresa más claramente esa combinación única de resistencia y refinamiento que en el nuevo frontal. Allí se combina el elegante estilo 'Keen Look' (Imagen potente) de una rejilla superior unificada y el diseño de los faros con la imagen reforzada de un profundo y potente paragolpes que acoge la gran rejilla inferior 'Under Priority' (Prioridad inferior).

Debajo del característico capó en forma de 'concha' que envuelve los pasos de las ruedas delanteras para reforzar la nueva y sólida presencia de Hilux en la carretera, la segunda barra horizontal de la rejilla superior recorre el nuevo Hilux de extremo a extremo, hasta llegar a los grupos ópticos para dar forma a la firma luminosa exclusiva de las Luces de Circulación Diurna —Daytime Running Lamp (DRL)—, que cuentan con 12 LED blancos.

Con la firma 'Hilux' integrada en el lateral de la carcasa, los nuevos grupos ópticos delanteros envuelven los pasos de rueda para enfatizar aún más la anchura del nuevo pick-up. La tecnología avanzada del diseño de los faros 'Keen Look' incorpora asimismo unos potentes proyectores LED de cruce, disponibles en el nivel de equipamiento VXL.

Por debajo, el diseño del paragolpes subraya la resistente y duradera funcionalidad que se espera de cualquier Hilux. La forma trapezoidal de la rejilla inferior reafirma el lenguaje de diseño 'Under Priority' de Toyota, mientras que la colocación de los faros antiniebla en los

extremos del paragolpes refuerza la presencia delantera sólida y estable del nuevo pick-up.

Las esquinas inferiores y la base del nuevo paragolpes, que fluyen suavemente hacia un nuevo chasis inferior más robusto y ancho, han sido modelados para optimizar la distancia al suelo incluso en las condiciones todoterreno más extremas.

En los laterales, el nuevo Hilux abandona el diseño visualmente separado por encima de los guardabarros en favor de una transición más natural del paragolpes frontal hacia los potentes pasos de ruedas delanteros, para conferirle una imagen más refinada.

Se incorpora tanto dinamismo como resistencia en el perfil del nuevo pick-up de Toyota, gracias al uso de un grueso travesaño inferior en las puertas que conecta los pasos de las ruedas delanteras y traseras —estas últimas también integradas ahora plenamente en la carrocería— antes de seguir una curva ascendente que envuelve los pilotos.

Se ha añadido un mayor estilo al diseño con la adopción de un pilar B oculto en la fluida silueta inclinada hacia atrás de las versiones de cabina extra y doble cabina, y la opción de unas nuevas llantas de aleación de 17" y 18". Las versiones de cabina extra cuentan con puertas de apertura hacia atrás que facilitan la entrada, mientras que los modelos de doble cabina cuentan con una línea de cintura cromada que enlaza la cabina con la plataforma trasera y unifica el diseño global.

El techo de la cabina se ha modelado a conciencia para mejorar el estilo y la funcionalidad. Ahora presenta una forma aerodinámica en V de estilo pagoda, que ayuda a canalizar el aire por encima del techo y por los lados del vehículo, en lugar de hacia la plataforma, donde el portón trasero ofrecería resistencia. Se han tenido en cuenta incluso

pequeños detalles como la antena, que se ha reubicado más adelante para que no moleste con cargas voluminosas o al colocar accesorios en la plataforma.

Flanqueado por unos pilotos de nuevo diseño que incorporan unas aletas aeroestabilizadoras para mejorar la eficiencia aerodinámica, la parte posterior del nuevo Hilux cuenta con un paragolpes de acero más cercano al suelo, que a su vez incorpora un estribo más alto que mejora la accesibilidad a la plataforma con el portón trasero cerrado. Ahora la cámara de visión trasera se ha colocado en tirador de apertura del portón, con lo que queda más integrada y mejora la visibilidad.

El nuevo Hilux está disponible en cinco colores básicos y tres nuevos colores más llamativos: Naranja, Rojo y Azul.

### **DISEÑO INTERIOR: DURADERO Y SOFISTICADO, CON TECNOLOGÍA INNOVADORA**

El interior del nuevo Hilux, al que se accede mediante un sistema de entrada y arranque inteligente con una elegante llave, combina la durabilidad y funcionalidad exigibles a cualquier vehículo de trabajo con niveles de refinamiento, sofisticación y equipamiento propios de un todocamino o SUV.

El énfasis horizontal del diseño del salpicadero, limpio y despejado, combina la elegancia de una calidad de primera clase con la fuerza de un entorno de trabajo. El salpicadero incorpora unas nuevas rejillas de ventilación cruzadas de tipo aleta, ajustable mediante un mando giratorio.

La consola central está dominada por la integración de un sistema multimedia con una robusta pantalla táctil de tipo tableta de 7". La unidad, que se controla manualmente mediante unos sencillos e intuitivos mandos táctiles, se ha situado más cerca de los asientos delanteros, para facilitar su uso.

El nuevo cuadro de mandos del conductor presenta las esferas analógicas del tacómetro y el velocímetro, grandes y claras, a ambos lados de una pantalla multiinformación TFT en color de 4,2". El contenido de la pantalla se puede cambiar de forma rápida y sencilla

mediante un mando montado en el volante, y la información más pertinente en cada caso aparece en la parte superior, para que el conductor tenga que apartar la vista de la carretera lo menos posible.

El nuevo volante, que presenta un audaz diseño de radios horizontales que combina con el estilo del salpicadero, se puede ajustar además en altura e inclinación, y cuenta con soporte para los pulgares y un aro con costuras más grueso que garantiza un agarre más cómodo para todos los conductores.

Los mandos integrados —incluido un interruptor basculante de cuatro posiciones— permiten controlar de forma rápida y sencilla el equipo de sonido con seis altavoces y la pantalla multiinformación, así como el funcionamiento vinculado de la pantalla multiinformación y la de la pantalla de 7".

Con un control de la temperatura y el caudal de aire regulado mediante mandos giratorios y una clara pantalla LCD, el nuevo climatizador ofrece a los ocupantes una funcionalidad de calefacción y aire acondicionado considerablemente mejorada. Gracias al uso de un compresor optimizado, el sistema puede generar un aire más fresco cuando el motor funciona al ralentí.

En línea con el diseño interior del nuevo Hilux, de orientación más recreativa, la palanca de cambio se ha acortado para que el cambio de marchas sea más ágil y similar al de un turismo. Por otra parte, ahora es más sencillo seleccionar el modo de conducción, incluida la tracción a las cuatro ruedas, gracias a unos mandos muy fáciles de usar.

La gran calidad percibida y las texturas del interior del nuevo Hilux se refuerzan con la unificación visual del revestimiento metálico que embellece el salpicadero, los paneles de las puertas, el cuadro de mandos, el volante y el pomo de la palanca de cambio. También se consigue una mayor armonía visual gracias a la adopción de una luz azul generalizada y la retroiluminación azul del cuadro de mandos.

### **INTERIOR: MÁS ESPACIO, MÁS CONFORT Y MÁS ALMACENAMIENTO**

El nuevo Hilux ofrece un mayor espacio interior y unos asientos más cómodos, así como toda una serie de prácticos compartimentos de

## DISEÑO

almacenamiento, esenciales para un vehículo que se siente como pez en el agua tanto en entornos profesionales como recreativos.

El nivel de la cintura del conductor se ha elevado 10 mm, y el margen de ajuste en altura se ha incrementado 15 mm. También se ha añadido una función de inclinación delantera a los controles de regulación eléctrica y esto, en conjunción con la incorporación del ajuste en altura del volante, ofrece una posición de conducción ideal a un abanico más amplio de ocupantes.

Los asientos delanteros, que ofrecen a los ocupantes más espacio superior y a los lados, con 8 y 19 mm más, respectivamente, cuentan con una nueva estructura, con un cojín acolchado más largo y ancho, optimizado para proporcionar un excelente confort en recorridos largos. El tamaño del refuerzo lateral del respaldo del asiento también ha aumentado, para mejorar la sujeción lateral.

En los modelos de cabina extra y cabina doble, también se ha optimizado la estructura y los cojines de los asientos traseros, lo que da lugar a un mejor soporte del cuerpo y las piernas. Este mayor confort se refuerza aún más por el menor grosor del respaldo del asiento delantero, que deja más sitio para los pies y 10 mm más de espacio para las rodillas de los ocupantes traseros.

Los asientos traseros plegables pueden presentar una división 60:40, para potenciar la flexibilidad de la versión de doble cabina. Gracias a su ligera estructura se requiere un menor esfuerzo para plegarlos, mientras que el reposabrazos central es lo bastante ancho para que lo usen los dos ocupantes a la vez.

La tapicería negra de los asientos del nuevo Hilux está disponible con tres acabados distintos. Las versiones GX ofrecen una tela resistente

para los usuarios profesionales, mientras que el interior del acabado VX presenta una tela de gran calidad más suave, aunque igualmente duradera, para los usuarios que utilicen Hilux tanto para el trabajo como para el ocio. Las variantes VXL, más enfocadas a usuarios no profesionales, que conciben su Hilux como un SUV, están tapizados totalmente en cuero.

El nuevo Hilux cuenta con un volumen de almacenamiento líder en su categoría. La guantera dividida incorpora un compartimento inferior con cierre, mientras que el compartimento superior está conectado al climatizador, y se puede utilizar como nevera para guardar dos botellas de 500 ml.

Debajo de la tapa del reposabrazos acolchado, en el portaobjetos de la consola central se pueden guardar hasta 22 CD y puede disponerse de una toma de corriente de 220V. El compartimento superior desplegable resulta práctico para artículos como gafas de sol, y los portavasos integrados en el salpicadero para el conductor y el pasajero están situados delante de las rejillas de ventilación laterales, para lograr así enfriar las bebidas.

En el túnel de transmisión se encuentra otro portavasos, más grande, y una bandeja de almacenamiento, al lado de la cual hay dos tomas de 12V —una en las versiones GX— y unos puertos AUX y USB para conectar smartphones y dispositivos portátiles. Por otra parte, en los bolsillos de las puertas delanteras cabe una botella de plástico de 1 litro.

La parte trasera de los modelos de doble cabina cuenta además con unos grandes bolsillos en las puertas, dos portavasos en el reposabrazos, unos bolsillos con unos prácticos ganchos en el respaldo de los asientos delanteros, ganchos en el techo y compartimentos de almacenamiento bajo los asientos.

## **LOS VALORES DE NVH DEL HABITÁCULO, REDUCIDOS A LOS NIVELES DE UN TURISMO**

Para que los ocupantes puedan disfrutar plenamente del más sofisticado y cómodo interior del nuevo Hilux, la llegada de ruido del motor, la carretera y el viento al habitáculo se ha reducido a niveles líderes en la categoría.

Se han adoptado por todo el vehículo unas completas medidas de absorción y aislamiento acústicos. Se ha inyectado en toda la estructura de la carrocería una espuma de expansión, y se ha empleado espuma en todas las juntas para evitar la transmisión del ruido.

El separador del guardabarros y los protectores superior e inferior sellan las juntas del armazón del capó y el pilar delantero con la aleta delantera, y ayudan a aislar acústicamente el compartimento del motor y limitar la transmisión de sonido desde el motor y la admisión de aire. Los puntos de soldadura entre la cubierta del panel del capó y el reborde originan un sello al ruido y las vibraciones del capó, y aíslan aún más el ruido del compartimento del motor, mientras que el silenciador externo del salpicadero es ahora 1,5 más grueso, para reducir el ruido al ralentí.

En combinación con el aislamiento acústico del compartimento del motor, el nuevo propulsor 2.4 D-4D ha sido sometido a medidas de supresión del ruido y las vibraciones. El ruido de la combustión del motor se ha reducido optimizando las formas de los puertos de admisión y el sistema de recirculación del gas de escape —Exhaust Gas Recirculation (EGR)—, así como el colector de admisión, eliminando las variaciones de entrada en cada cilindro.

La tracción delantera se ha modificado de un mecanismo de engranajes a uno de cadena, con lo que disminuyen los ruidos mecánicos provocados por las fluctuaciones de velocidad al ralentí. La forma del colector de admisión se ha optimizado para reducir el ruido del motor. El colector de escape optimiza la capacidad de retención del convertidor catalítico, con lo que descienden

las características de ruido de los motores turbo. Y, al mejorar la gestión de las vibraciones del propio turbocompresor, la rigidez del soporte de este también ha mejorado. Por otra parte, se ha adoptado una cubierta aislante del cárter de aceite, una tapa de la culata de poliamida y una cubierta del motor de resina, todo lo cual contribuye a reducir aún más el ruido del motor.

Por último, con respecto al ruido del viento y de la carretera, se han añadido unos rebordes al revestimiento de las ventanillas para que penetre menos ruido, se han incorporado juntas entre las puertas delanteras y traseras, se ha ampliado el alcance de aplicación de burletes aislantes en la zona de balanceo para incrementar el rendimiento de la barrera acústica, y se ha ampliado el tamaño de los orificios de drenaje de las puertas para reducir aún más la penetración de ruido.

## **PLATAFORMA DE CARGA: MÁS GRANDE, RESISTENTE Y PRÁCTICA**

La plataforma de carga del nuevo Hilux es ahora más grande, resistente y práctica.

La anchura máxima de la plataforma de carga ha aumentado de 1.544 hasta 1.645 mm, un valor líder en la categoría. El portón trasero cuenta con unas bisagras más resistentes, de tipo eslabón, y se han colocado unas placas de soporte de acero de alta resistencia para los montantes que lo aguantan en posición abierta.

La propia plataforma es también más resistente, para reducir la deformación y los daños al cargar y descargar material. Se han rediseñado los montantes del suelo y se han añadido travesaños al panel del suelo. El panel de cabecera también se ha reforzado, y se ha optimizado la forma del montante de refuerzo del paso de rueda y la tapa del orificio de servicio del portón trasero.

Entre el equipamiento opcional para la plataforma de carga se encuentra una serie de cubiertas, incluida una cubierta rígida y una desplegable de aluminio con cierre, o cubiertas de lona rígidas con o sin barras superiores.

# NUEVOS MOTOR DIÉSEL Y TRANSMISIONES PARA EL MEJOR COSTE TOTAL DE MANTENIMIENTO DE LA CATEGORÍA

- Nuevo motor 2.4 D-4D, que combina una entrega de par ampliamente mejorada con un consumo de combustible líder en la categoría
- Nueva transmisión automática de seis velocidades Super ECT y transmisión manual de seis velocidades mejorada
- Transmisión avanzada para soportar el elevado par motor



## NUEVOS MOTOR DIÉSEL Y TRANSMISIONES PARA EL MEJOR COSTE TOTAL DE MANTENIMIENTO DE LA CATEGORÍA

### NUEVA TECNOLOGÍA DE MOTOR GLOBAL DIESEL 2.4 D-4D

A pesar de tener unos 100 cc menos de cilindrada que su predecesor, el motor Global Diesel (GD) 2.4 D-4D de nuevo desarrollo combina una entrega del par claramente mejorada en las franjas de velocidad baja y media con un consumo de combustible líder en la categoría.

El nuevo motor DOHC de cuatro cilindros y 16 válvulas cuenta con un turbocompresor de boquilla variable con intercambiador de calor. La unidad 2.4 D-4D, de 2.393 cc, desarrolla 110 kW (150 CV) a 3.400 rpm y un par máximo de 400 Nm entre 1.600 y 2.000 rpm.

Las versiones con tracción a un solo eje se combinan con una transmisión manual mejorada de seis velocidades, mientras que los modelos con tracción total ofrecen la opción de caja de cambios manual de seis velocidades mejorada o una nueva transmisión automática Super ECT también de seis velocidades.

El nuevo Hilux acelera de 0 a 100 km/h en 12,8 segundos (T/A6) o 13,2 segundos (TM6). Las versiones 4x2 alcanzan una velocidad punta de 175 km/h, mientras que las variantes 4x4 llegan a 170 km/h.

Con una eficiencia de combustible alrededor de un 9% mejor que la del motor al que sustituye, de mayor cilindrada, el nuevo 2.4 D-4D presenta unas cifras de consumo de combustible líderes en la categoría, de solo 6,4 l/100 km y unas emisiones de CO<sub>2</sub> de apenas 169 g/km.

Combinando un menor tiempo invertido en reparaciones, una eficiencia de combustible superior y unos costes de mantenimiento reducidos, la nueva unidad ofrece a los clientes el menor coste total de mantenimiento de la categoría.

El nuevo 2.4 D-4D incorpora un completo abanico de medidas diseñadas para reducir peso, mejorar la eficiencia de la combustión y atenuar la fricción.

Se ha adoptado una cubierta del motor de resina y una tapa de culata de poliamida, y además se ha reducido el grosor del conjunto de la culata. La reducción de peso resultante contribuye notablemente a rebajar el consumo energético y, con ello, a mejorar la eficiencia de combustible.

La eficiencia optimizada de los puertos de admisión y escape, así como del sistema de inyección de combustible, se han optimizado para maximizar el par. Se utilizan dos puertos de admisión al mismo tiempo, en función del régimen del motor: un puerto tangencial que produce un intenso remolino, agitando la mezcla de aire y combustible

**EL MOTOR 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL (GD) RECIENTEMENTE DESARROLLADO POR TOYOTA COMBINA UNA GRAN ENTREGA DE PAR A BAJO Y MEDIO RÉGIMEN CON UN CONSUMO DE COMBUSTIBLE LÍDER EN LA CATEGORÍA**

para potenciar la eficiencia de la combustión, y un puerto helicoidal que alcanza un gran caudal.

El motor incorpora un sistema de inyección de combustible de tipo common-rail controlado electrónicamente que consigue una presión superior y un control de la inyección más avanzado, y se ha adoptado una nueva forma del pistón de acuerdo con la nueva forma de la cámara de combustión.

Antes de la inyección principal se produce una inyección piloto precisa según el estado del aire ambiente para acortar el retraso de la ignición, combinando una combustión estable, incluso en los entornos más inhóspitos del mundo, con un funcionamiento silencioso y una elevada eficiencia térmica.

El nuevo turbocompresor es un 30% más pequeño que su predecesor, y cuenta con una turbina de nuevo desarrollo para una mayor eficiencia, así como un nuevo rodete que proporciona una respuesta instantánea de la aceleración y desarrolla un par máximo en un régimen muy amplio. El nuevo 2.4 D-4D está equipado con un sistema de Recirculación de Gases de Escape —Exhaust Gas Recirculation (EGR)— con una función de bypass del refrigerante.

El posicionamiento adyacente del catalizador combina un funcionamiento más limpio con un tamaño alrededor del 30% inferior y una reducción del número de componentes del sistema de escape, de 18 a solo tres. Gracias a la eliminación de hasta el 99% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) mediante el uso del sistema de Reducción Catalítica Selectiva —Selective Catalytic Reduction (SCR)— de urea de Toyota, el nuevo Hilux 2.4 D-4D cumple con la norma Euro 6.

La fricción mecánica en el interior del motor se ha reducido al mínimo gracias a la adopción de una bomba de vacío de alta eficiencia, un tren de válvulas de tipo balancín de rodillos y una cadena de distribución de baja fricción, lo que también mejora la eficiencia de la combustión.

### **TRANSMISIÓN MANUAL DE SEIS VELOCIDADES MEJORADA**

Las relaciones de multiplicación de la transmisión manual de seis velocidades se han optimizado para ofrecer un factor un 10% inferior en la primera marcha y un 23% superior en la sexta con respecto a la caja anterior de cinco velocidades, lo que mejora la entrega de par a baja velocidad y el ahorro de combustible a alta velocidad.

Los componentes de soporte del sistema de cambio utilizan múltiples cojinetes, que dan lugar a un cambio suave y una mayor satisfacción del usuario. La combinación de engranajes se ha ajustado mediante un micrómetro para conseguir una transmisión del par lo más suave posible. También se ha añadido un interruptor de activación del embrague para evitar una aceleración repentina si la transmisión está engranada al arrancar el motor.

Se ha reducido asimismo el ruido y las vibraciones generados al engranar las marchas. Por otra parte, se ha optimizado la longitud y el grosor de los montantes de la caja de transmisión para reducir al mínimo el ruido y la vibración que genera o transmite.

Para garantizar la durabilidad y fiabilidad exigibles a cualquier vehículo todoterreno, se ha optimizado la forma de los engranajes y el número de dientes para conseguir más potencia, y se ha incrementado



## NUEVOS MOTOR DIÉSEL Y TRANSMISIONES PARA EL MEJOR COSTE TOTAL DE MANTENIMIENTO DE LA CATEGORÍA

la tolerancia de carga de cada marcha. Las estructuras de soporte de cojinetes en la parte delantera de la contramarcha han cambiado. El actual cojinete de rodillos ha sido sustituido por un cojinete combinado de rodillo y bola para equilibrar de forma eficaz la carga en dirección axial y radial.

### **TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA CONTROLADA ELECTRÓNICAMENTE SUPER ECT DE 6 VELOCIDADES MEJORADA**

La Transmisión automática controlada electrónicamente Super ECT de 6 velocidades de Hilux cuenta con varios nuevos sistemas de control diseñados para mejorar el consumo de combustible y el rendimiento de la conducción.

El Sistema de Control de Utilización Eficaz de las Marchas a Gran Velocidad determina la disponibilidad de marchas a gran velocidad en tiempo real, en función de las condiciones de la conducción. Por ejemplo, teniendo en cuenta la carga del vehículo y los parámetros del acelerador, el sistema determinará si está disponible la sexta marcha o si el vehículo debe permanecer en quinta para conseguir un equilibrio óptimo entre potencia de conducción y eficiencia de combustible.

Por su parte, el Sistema de Control de Reducción de Marcha en Deceleración optimiza el cambio a marchas más cortas al decelerar, para mejorar la eficiencia de combustible. El suministro de combustible se corta automáticamente durante los periodos de freno motor, a menos que la velocidad del motor baje de un régimen determinado, cuando se reanuda la inyección de combustible para evitar que el motor se cale. Paralelamente, la transmisión maximiza el freno motor

seleccionando una marcha más corta para evitar que la velocidad del motor baje del régimen indicado, ampliando los periodos de corte de combustible para potenciar notablemente el ahorro de combustible.

Mientras, el Sistema de Control de Cambio con Inteligencia Artificial (AI-SHIFT) incorpora un control de cierre inmediato y apertura inmediata del acelerador. El primero hace que sea más fácil mantener la marcha engranada en cada momento cuando se suelta repentinamente el pedal del acelerador, de forma que aumenta la fuerza del freno motor y la respuesta al volver a acelerar. El segundo baja de marcha inmediatamente si se pisa repentinamente el pedal del acelerador, lo que mejora la respuesta de la aceleración.

### **SISTEMA STOP & START**

El sistema Stop & Start de Hilux está entre los más avanzados del mercado actual, diseñado para ahorrar combustible y mantener a los ocupantes cómodos, incluso en las condiciones meteorológicas más adversas del mundo.

El motor de arranque, más potente y duradero, permite volver a arrancar el motor en solo 0,2 segundos. Al volver a arrancar, el régimen del motor se reduce y entra en acción el Control de Asistencia para Arranque en Pendientes, para un arranque más suave.

El Sistema de Almacenamiento Refrigerado extiende el funcionamiento del aire acondicionado durante 60 segundos tras apagar el motor, tres veces más que los sistemas convencionales, mientras que el Control de Reserva de la Batería asegura que todos



los sistemas electrónicos —como el equipo de sonido y el sistema de navegación— permanezcan plenamente operativos al apagar el motor.

El conductor es informado del estado del motor a través de una nueva pantalla multiinformación, donde también puede activar el nuevo modo de control 'Largo' del sistema. Esta función permite alargar el tiempo de parada al ralenti y múltiples ciclos de parada y arranque —lo que resulta particularmente útil con tráfico intenso y largos tiempos de espera—, para reducir aún más el consumo de combustible.

#### **TRANSMISIÓN RENOVADA, CON PAR SUPERIOR**

La transmisión de Hilux se ha actualizado para soportar la mayor entrega de par del motor. El diámetro del eje de salida en la caja de transferencia se ha incrementado, y se han adoptado unos nuevos diferenciales para asumir las mayores cargas de par. El árbol de transmisión se ha optimizado para un par superior y una mayor velocidad punta del vehículo, y se ha añadido un amortiguador torsional para reducir al mínimo el ruido y las vibraciones (NV).

#### **NUOVO INTERRUPTOR DE MODO DE CONDUCCIÓN**

Ahora el nuevo Hilux está equipado con un interruptor de 'Modo de Conducción', que permite elegir entre dos programas: ECO y POWER. El modo ECO reduce el consumo de energía en lo referente a aceleración, calefacción y refrigeración para potenciar el ahorro de combustible, mientras que el modo POWER ofrece al conductor una respuesta más ágil al pedal del acelerador, para disfrutar de una experiencia de conducción más intensa.

# DINÁMICA DE CONDUCCIÓN Y CAPACIDAD TODOTERRENO

- Bastidor portante de nuevo desarrollo, que ofrece una rigidez a la torsión un 20% superior
- Suspensión revisada que permite un 20% más de desplazamiento de las ruedas
- Nuevos sistemas de control de los frenos, para una mayor capacidad todoterreno



## DINÁMICA DE CONDUCCIÓN Y CAPACIDAD TODOTERRENO

### CHASIS Y CARROCERÍA MÁS RESISTENTES Y DURADEROS

El nuevo Hilux cuenta con un bastidor portante de nuevo desarrollo, que ofrece una rigidez a la torsión un 20% superior. Está diseñado para combinar un mejor manejo, confort de marcha, nivel de ruido y vibraciones y seguridad en caso de colisión, con una durabilidad excepcional incluso en los entornos de conducción más extremos.

El grosor de los raíles laterales y los travesaños del bastidor se ha incrementado unos 30 mm, y la sección transversal de los travesaños se ha optimizado. Así, en conjunción con el refuerzo de la estructura de soporte del bastidor, mejora la resistencia a la deformación de los travesaños y la resistencia a la fatiga de la suspensión y los anclajes del árbol de transmisión delantero. Estas medidas mejoran el manejo del vehículo en carreteras accidentadas, así como la distancia al suelo del nuevo Hilux.

La modificación de la forma de los componentes de instalación de la suspensión y su mayor grosor potencia la resistencia a la fatiga de los anclajes de la suspensión y el enganche de remolque, lo que confiere al nuevo Hilux una mayor capacidad del eje, y le permite remolcar hasta 3,5 toneladas en los modelos 4x4 de cabina sencilla y extra y hasta 3,2 toneladas en las versiones de cabina doble.

La optimización de las secciones transversales de los raíles laterales y la mayor rigidez de la conexión entre estos y los travesaños mejora la rigidez del bastidor frente a retorcimientos o inclinaciones. De este modo, mejora la respuesta a la guiñada y el confort de marcha del vehículo, además de reducirse las vibraciones del suelo y el ruido del motor que llega al habitáculo.

La deformación del bastidor portante en caso de colisión también se reduce, para ofrecer la mejor protección a los ocupantes de

la categoría. Con el triple de resistencia a la deformación que su predecesor, una cubierta inferior más robusta y ancha protege mejor los componentes esenciales debajo del nuevo Hilux con tracción total.

El área cubierta se ha ampliado, se ha reforzado y se ha incrementado el grosor del panel, lo que mitiga el riesgo de dañar el manguito de la dirección asistida y el tornillo excéntrico. Ahora se puede reparar el motor sin necesidad de retirar la cubierta inferior, lo que reduce los costes de reparación y, en consecuencia, el coste total de mantenimiento.

Con una mayor rigidez de los puntos de conexión al chasis, la nueva carrocería incorpora un alto contenido de acero de alta resistencia de 590 MPa, que combina un peso ligero con una resistencia óptima de la carrocería.

También cuenta con un total de 388 puntos de soldadura, 120 más que en el Hilux actual. El incremento resultante de la rigidez de la carrocería limita la deformación, y mejora así la precisión de la dirección y la respuesta para ofrecer una experiencia de conducción más intensa.

Por último, el nuevo Hilux tiene un comportamiento anticorrosión superior, que garantiza una larga duración del chasis y la carrocería,

**EL NUEVO HILUX CUENTA  
CON UN BASTIDOR PORTANTE  
DE NUEVO DESARROLLO, QUE  
OFRECE UNA RIGIDEZ A LA  
TORSIÓN UN 20% SUPERIOR**

incluso en los entornos más severos. El ancho de los raíles laterales y los travesaños del bastidor se ha incrementado unos 30 mm, y alcanza una resistencia a la corrosión de 20 años.

En todas las piezas de la cubierta inferior exterior del vehículo se ha empleado acero galvanizado (GA), con propiedades anticorrosivas, y también ampliamente en la parte superior del habitáculo y la plataforma. El área de recubrimiento inferior del vehículo se ha incrementado sustancialmente, y así disminuye la penetración de agua y tierra entre las juntas de los paneles. También se ha aplicado de forma óptima una cera anticorrosiva y un revestimiento reforzado en la parte superior de la carrocería, en aquellos lugares más propensos a la corrosión.

### **SISTEMA ELECTRÓNICO DE COMPENSACIÓN DE CABECEO**

El nuevo Hilux está equipado con el Sistema Electrónico de Compensación de Cabeceo de Toyota. Al ajustar automáticamente el par del motor en respuesta directa a las condiciones del pavimento, el sistema consigue reducir la inclinación de la carrocería y mejorar así el confort de marcha y el manejo.



El Sistema Electrónico de Compensación del Cabeceo utiliza la información de un sensor de velocidad de las ruedas para determinar si la parte delantera del vehículo se eleva o desciende por las ondulaciones del pavimento. Cuando la parte delantera del vehículo se levanta, la cabeza de los ocupantes del vehículo se inclina hacia atrás. El sistema reduce momentáneamente el par motor para compensar y reducir el movimiento de la cabeza de los ocupantes. Cuando el frontal del vehículo baja, la cabeza de los ocupantes se inclina hacia delante y el sistema añade par para compensar igualmente.

Aunque el ajuste que hace el sistema del par motor se mide en incrementos extremadamente pequeños, tiene un efecto apreciable en marcha. El confort de marcha mejora con la percepción de una conducción más suave, debida al menor movimiento de la carrocería, y la precisión de la dirección alrededor de la línea central mejora gracias al mayor agarre de los neumáticos al suelo.

### **SUSPENSIÓN REVISADA, DIRECCIÓN ASISTIDA MEJORADA Y NUEVOS NEUMÁTICOS TODOTERRENO**

La resistente y duradera suspensión de ballesta y el sistema de suspensión trasera con dos amortiguadores del nuevo Hilux han sido revisados en profundidad para combinar las capacidades todoterreno que se esperan de una máquina de carga reforzada con tracción a las cuatro ruedas con un confort de marcha y una estabilidad de manejo similares a los de un todocamino de lujo.

La longitud de la suspensión de ballesta se ha incrementado 100 mm, hasta los 1.400 mm, para así eliminar las vibraciones del pavimento, y el punto de sujeción de la suspensión posterior se ha trasladado a la parte delantera del resorte. Al desplazar el punto de sujeción 100 mm hacia delante y rebajarlo 25 mm, aumenta la estabilidad de la dirección.

La suspensión de ballesta también se ha montado 50 mm más separada del bastidor portante. Esto, combinado con el mayor grosor de la barra estabilizadora delantera, contribuye a una mayor estabilidad en las curvas y cuando el vehículo va cargado.

## DINÁMICA DE CONDUCCIÓN Y CAPACIDAD TODOTERRENO

El anclaje del amortiguador se ha ajustado, y el amortiguador trasero se ha desplazado adelante para equilibrar la fuerza de amortiguación entre los dos, lo que mejora la estabilidad en línea recta.

El tamaño de los cilindros del amortiguador también es ahora mayor, lo que hace posible generar fuerza de amortiguación con una carrera corta y combatir mejor así las pequeñas vibraciones. Por otra parte, las características de amortiguación de los amortiguadores se han optimizado para ofrecer una marcha plana a baja velocidad y reducir el impacto de las sacudidas al circular a media y alta velocidad.

Estas modificaciones de la suspensión trasera también han facilitado un incremento sustancial de la articulación del eje trasero; el desplazamiento de las ruedas ha aumentado un 20%, lo que garantiza una capacidad todoterreno aún mayor en terrenos rocosos o muy accidentados.

La columna de dirección se ha rediseñado para reducir la transferencia de vibraciones desde la superficie de la vía, y el propio sistema de dirección asistida se ha ajustado. La relación de la cremallera se ha revisado, y las características de asistencia de la dirección asistida se han optimizado para mejorar la sensibilidad de la dirección. Ahora hace falta menos esfuerzo a baja velocidad, al tiempo que mejora el comportamiento del vehículo en curvas cerradas, mientras que el mayor peso de la dirección aumenta la estabilidad a alta velocidad.

Los nuevos neumáticos todoterreno de 17" complementan esas mejoras de la suspensión y la dirección con un mayor confort de marcha en carretera y un agarre superior en caminos. Las versiones de Hilux con llantas de 18" montan unos nuevos neumáticos de carretera diseñados para minimizar el ruido y circular más cómodamente por carretera.

### SELECCIÓN DE TRACCIÓN TODOTERRENO, CON RELACIÓN DE TRANSMISIÓN ALTA Y BAJA

Junto con su extraordinaria capacidad todoterreno, el nuevo Hilux está equipado con un sistema activable de tracción a las cuatro ruedas, con una caja de transferencia de alta y baja relación, y diferenciales delantero y trasero de deslizamiento limitado con bloqueo.

Un nuevo diferencial de deslizamiento limitado de alta capacidad se hace cargo del incremento de par del motor. La unidad es ahora más ligera, gracias a la reducción del número de piñones, de cuatro a dos, y a la miniaturización del rodamiento lateral.

La fiabilidad también ha mejorado gracias al tratamiento térmico del rodamiento delantero, al recubrimiento Kanigen del árbol de piñón y a las modificaciones del retén. El consumo de combustible ha disminuido con la adopción de unos rodamientos de rodillos cónicos muy eficientes y el uso de aceite diferencial de baja viscosidad.

Al mejorar la eficacia y la fiabilidad, el bloqueo diferencial electromagnético cuenta ahora con un accionador de solenoide integrado.



A través del nuevo interruptor de selección del modo de conducción montado en el salpicadero, el Sistema de Diferencial de Desconexión Automática de Hilux desconecta el diferencial delantero cuando se selecciona la tracción a dos ruedas, con lo que mejora el refinamiento, el consumo de combustible y el tacto de conducción en carretera.

Para una mayor comodidad, se puede pasar de tracción a las cuatro ruedas a tracción a dos ruedas sobre la marcha, y viceversa a velocidades inferiores a 50 km/h.

El diferencial delantero cuenta ahora con un sensor de temperatura del aceite para reducir el riesgo de sobrecalentamiento en modo de tracción total. Si la temperatura del aceite sube de forma anómala, el sistema avisa al conductor para que pase al modo de tracción a dos ruedas. Si la tracción a dos ruedas no se activa en 30 segundos, la velocidad del vehículo se limitará automáticamente a 120 km/h.

### **NUEVOS SISTEMAS DE CONTROL DE LOS FRENOS, PARA UNA MAYOR CAPACIDAD TODOTERRENO**

Para complementar su motorización con tracción a las cuatro ruedas con alta y baja relación, una nueva gama de sistemas de control de frenado lleva la capacidad todoterreno del nuevo Hilux al nivel del Land Cruiser.

Un sistema de Control de Tracción Activo —Active Traction Control (A-TRC)— utiliza la presión del líquido de frenos y el control del motor para distribuir adecuadamente el par entre las cuatro ruedas, y proporcionar una tracción superior a la ofrecida por un diferencial de deslizamiento limitado.

Al detectar una pérdida de tracción en una o más de las ruedas motrices, el sistema frena automáticamente las ruedas en cuestión y simultáneamente redistribuye el par motor a las que tienen agarre. De este modo, la capacidad todoterreno de Hilux mejora considerablemente en terrenos resbaladizos y rocosos.

El Control de Descenso —Downhill Assist Control (DAC)—, que funciona marcha adelante o atrás, ayuda al conductor a regular la velocidad del vehículo en pendientes pronunciadas, resbaladizas o

accidentadas. En circunstancias en que el freno motor por sí solo es insuficiente para reducir la velocidad del vehículo, el sistema controla automáticamente la presión del líquido de frenos para mantener una velocidad de descenso baja y constante, sin que el conductor toque los pedales del freno o el acelerador.

A velocidades inferiores a 25 km/h, con una velocidad hacia adelante controlada de entre 5 y 7 km/h y marcha atrás de entre 3 y 5 km/h, el DAC permite al conductor bajar pendientes pronunciadas de forma estable, sin que las ruedas se bloqueen, y concentrarse en la dirección del nuevo Hilux.

El Control de Asistencia para Arranque en Pendientes —Hill-start Assist Control (HAC)— evita que el vehículo se vaya hacia atrás al arrancar en subida, cuando el conductor suelta del pedal de freno. El sistema mantiene temporalmente frenadas las cuatro ruedas durante un máximo de dos segundos, para que el vehículo no se vaya hacia atrás.

### **EXCEPCIONAL CAPACIDAD DE REMOLQUE**

En combinación, la entrega de par a baja y media velocidad del nuevo motor 2.4 D-4D Global Diesel de Toyota, notablemente mejorada, y la mayor robustez del nuevo bastidor portante han incrementado la capacidad de remolque del nuevo Hilux hasta un máximo de 3,5 toneladas.

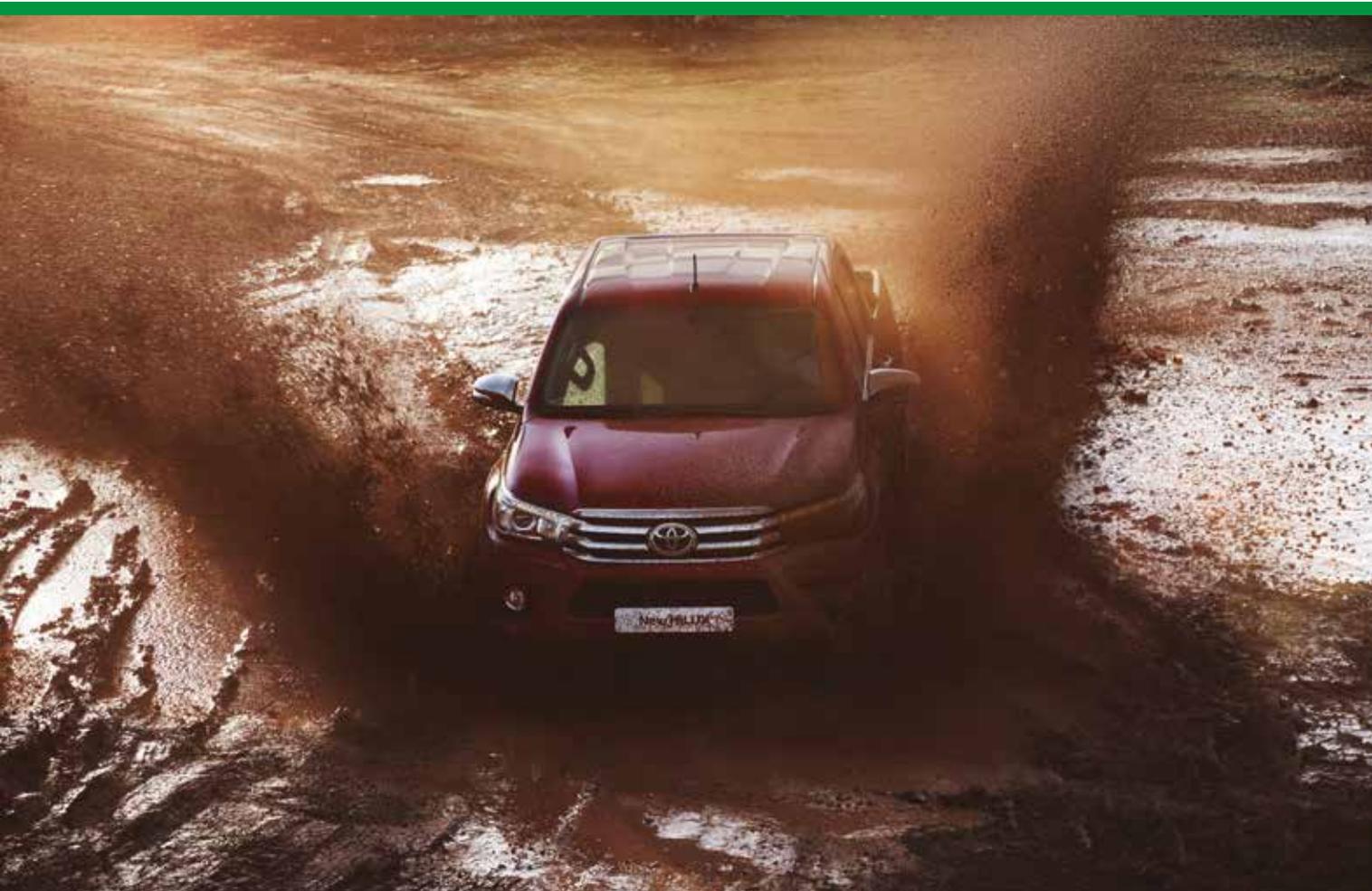
Para garantizar un rendimiento fiable con la elevada carga constante que esa considerable capacidad de remolque puede crear, se han adoptado varias medidas para mejorar la refrigeración de la transmisión.

Todos los modelos Hilux presentan un nuevo diseño de radiador. Además de incrementar el número de tubos y expandir el área de disipación térmica, también se ha optimizado la forma de aleta y el caudal del refrigerante. Como consecuencia, la disipación térmica ha mejorado un 10,4%.

El intercambiador de calor se ha posicionado delante del radiador para mejorar su eficiencia. Además, todos los modelos equipados con transmisión automática cuentan con un ligero refrigerador de aceite de láminas de aluminio que mejora la disipación térmica un 18,6%, para ofrecer una refrigeración superior al circular con una carga elevada.

# SEGURIDAD

- Mejores prestaciones de seguridad y protección de los ocupantes, gracias al robusto bastidor portante
- Toyota Safety Sense, que incorpora PCS con función de Detección de Peatones, LDA y RSA
- Completos sistemas de control de los frenos, incluido Control de Balanceo del Remolque



## SEGURIDAD

### **ESTRUCTURA DE CHASIS Y CARROCERÍA DE ALTA RESISTENCIA Y ABSORCIÓN DE IMPACTOS**

El nuevo bastidor portante de Hilux, más robusto, ofrece una mayor resistencia a la deformación, mientras que su capacidad de absorber energía se ha incrementado un 15% con respecto a su predecesor. Así, mejora la seguridad y la protección de los ocupantes.

El chasis absorbe las fuerzas de la colisión en tres fases, para reducir el efecto de los impactos sobre la carrocería, el motor y el interior. Para empezar, la zona de extensión delantera del raíl lateral se aplasta y se dobla. En segundo lugar, el raíl lateral se hunde verticalmente, cerca de la torre de suspensión. Y, en tercer lugar, el raíl lateral se pliega hacia adentro con un alcance limitado.

Si queda energía residual por impactos delanteros o laterales no absorbida por la deformación de la estructura del bastidor, se distribuye con eficacia por las piezas estructurales de la parte superior, inferior y del suelo de la carrocería. La propia carrocería incorpora un alto contenido de acero de alta resistencia de 590 MPa, que combina un peso ligero con una resistencia óptima para ayudar a mitigar las lesiones de los ocupantes.

El riesgo de lesiones a peatones también se ha reducido gracias a la adopción de estructuras que absorben los impactos en el paragolpes delantero, la estructura de soporte del guardabarros y la estructura del capó, y reducen así la fuerza del impacto en la cabeza y las piernas de los peatones en caso de colisión.

### **TOYOTA SAFETY SENSE**

Combinando una cámara y un radar de ondas milimétricas para conseguir un alto nivel de detección, el sistema Toyota Safety Sense de Hilux

(opcional) cuenta con Sistema de Seguridad Precolisión —Pre-Collision System (PCS)— con una función de Detección de Peatones, Avisador de Cambio Involuntario de Carril —Lane Departure Alert (LDA)— y Reconocimiento de Señales de Tráfico —Road Sign Assist (RSA)—.

A velocidades de entre 10 km/h y 170 km/h, el Sistema de Seguridad Precolisión detecta vehículos por delante del nuestro y reduce el riesgo de chocar con ellos. Si existe la posibilidad de una colisión, indica al conductor que frene mediante una alerta sonora y visual. El PCS también ayuda al sistema de frenos aplicando una fuerza de frenado adicional cuando el conductor pisa el pedal. Si el conductor no reacciona a tiempo, el sistema aplica automáticamente los frenos y reduce la velocidad en unos 40 km/h o incluso detiene completamente el vehículo, para evitar la colisión o mitigar la fuerza del impacto.

El sistema también puede detectar posibles colisiones con peatones, en cuyo caso la aplicación automática de los frenos funciona

**EL NUEVO BASTIDOR PORTANTE DEL HILUX, MÁS ROBUSTO, OFRECE UNA MAYOR RESISTENCIA A LA DEFORMACIÓN, MIENTRAS QUE SU CAPACIDAD DE ABSORBER ENERGÍA SE HA INCREMENTADO UN 15% CON RESPECTO A SU PREDECESOR**

a velocidades de entre 10 y 80 km/h, y puede reducir la velocidad unos 30 km/h.

El Avisador de Cambio Involuntario de Carril detecta las líneas del carril y ayuda a evitar accidentes y colisiones frontales provocadas por salidas de carril. Si el vehículo empieza a desviarse del carril por el que se circula sin haber encendido los intermitentes, el sistema advierte al conductor con una alerta sonora y visual, y acciona la dirección para ayudar a evitar la salida del carril.

El Reconocimiento de Señales de Tráfico identifica las señales, como los límites de velocidad y la prohibición de adelantar, e informa al conductor en la pantalla multiinformación.

Gracias al menor riesgo de verse implicados en accidentes de tráfico, los vehículos equipados con Toyota Safety Sense pueden disfrutar de una prima de seguro más reducida o una clasificación del seguro más ventajosa<sup>1</sup>.

### **COMPLETOS SISTEMAS DE CONTROL DE LOS FRENOS**

El nuevo Hilux está equipado con una completa serie de sistemas de control de los frenos que ayudan a evitar accidentes, maximizan la estabilidad del vehículo e incluso ayudan a los conductores a controlar los remolques en condiciones de conducción complicadas.

El sistema antibloqueo de frenos —Anti-lock Brake System (ABS)— impide que las ruedas se bloqueen al frenar a fondo. La Asistencia de Frenado —Brake Assist (BA)— genera una gran fuerza de frenado en caso de emergencia, para complementar el esfuerzo del conductor, quien puede no ser capaz de pisar el pedal con la fuerza suficiente.

El Aviso Intermitente de Luces de Emergencia enciende automáticamente los intermitentes en caso de una frenada de emergencia, para avisar a los vehículos que vienen detrás y reducir la posibilidad de una colisión posterior.

La Distribución Electrónica de la Fuerza de Frenado —Electronic Brakeforce Distribution (EBD)— reparte automáticamente la fuerza de frenado entre las ruedas delanteras y traseras, en función del estado del vehículo y del pavimento. Con ello, no solo se optimiza el

frenado, sino que también disminuye la fuerza con que hay que pisar el pedal para frenar con eficacia.

El Control de Estabilidad —Vehicle Stability Control (VSC)— se activa cuando unos sensores detectan un subviraje o un sobreviraje mientras el vehículo está girando. El sistema utiliza el control automático de la salida del motor y de los frenos de cada rueda para contrarrestar los efectos del subviraje o sobreviraje, lo que mejora notablemente la estabilidad del vehículo y, con ello, la seguridad.

Cuando un remolque se balancea porque sopla viento cruzado, por las irregularidades del pavimento o por los movimientos de volante del conductor, el Control de Balanceo del Remolque —Trailer Sway Control (TSC)— utiliza los controles de frenado y del motor para eliminar el movimiento del remolque antes de que resulte excesivo e incontrolable.

Como se explica más arriba, el nuevo Hilux cuenta además con otros tres nuevos dispositivos de control de los frenos: un sistema de Control de Tracción Activo —Active Traction Control (A-TRC)—, Control de Descenso —Downhill Assist Control (DAC)— y Control de Asistencia para Arranque en Pendientes —Hill-start Assist Control (HAC)—, que combinan unos niveles de seguridad considerablemente superiores con una asistencia al conductor sencilla e intuitiva incluso en las más extremas condiciones todoterreno.

### **AIRBAGS SRS Y CINTURONES DE TRES PUNTOS**

El nuevo Hilux de doble cabina está equipado con siete airbags con Sistema de Sujeción Suplementario —Supplemental Restraint System (SRS)—. Son los airbags frontales y laterales de conductor y pasajero, airbag de rodilla para el conductor y airbags de cortina que cubren los asientos delanteros y traseros.

Todos los asientos delanteros y traseros cuentan con cinturones de seguridad con tres puntos de anclaje, pretensores y función de limitación de fuerza. También existe un recordatorio de abrochar los cinturones para todos los asientos, y los asientos traseros están equipados con anclajes ISOFIX para sillas infantiles.

<sup>1</sup>Según el mercado

## ESPECIFICACIONES

MOTOR	2.4 D-4D 2X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6AT
Código del motor	2GD-FTV		
Tipo	4 cilindros en línea		
Tipo de combustible	Diésel		
Mecanismo de válvulas	DOHC 16 válvulas		
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	2.393		
Diámetro x carrera (mm)	92,0 x 90,0		
Relación de compresión (-:1)	15,6		
Potencia máx. (CV DIN) kw a rpm	(150)110 a 3.400		
Par máx. (Nm a rpm)	400 a 1.600-2.000		

TRANSMISIÓN	2.4 D-4D 2X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6AT
Tipo	6MT		6AT
Relaciones de transmisión			
1. <sup>a</sup>	4,784		3.600
2. <sup>a</sup>	2,423		2.090
3. <sup>a</sup>	1,443		1.488
4. <sup>a</sup>	1,000		1.000
5. <sup>a</sup>	0,777		0.687
6. <sup>a</sup>	0,643		0.580
Marcha atrás	4,066		3.732
Relación de desmultiplicación diferencial (transmisión final)	3.583		4,100

FRENOS	2.4 D-4D 2X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6MT	2.4 D-4D 4X4 6AT
Delanteros	Freno de disco ventilado con mordaza fija, 4 cilindros		
Traseros	Freno de tambor de tracción-remolque		
Sistemas de ayuda	ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC		
<b>SUSPENSIÓN</b>			
Delantera	Doble triángulo		
Trasera	Suspensión de ballesta de eje rígido		
<b>DIRECCIÓN</b>			
Tipo de sistema de dirección	Cremallera		
Tipo de dirección asistida	Hidráulica		
Radio mín. de giro rueda/ carrocería (m)	12,8/13,4		
<b>NEUMÁTICOS Y LLANTAS</b>			
Neumáticos	265/65R17		
Ruedas	17 x 7 1/2J		

PRESTACIONES	CABINA SENCILLA		CABINA EXTRA		DOBLE CABINA		
	2x4 M/T	4x4 M/T	2x4 M/T	4x4 M/T	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Velocidad máx. (km/h)	175	170	175	170	175	170	170
Aceleración (0-100 km/h)	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2	12,8
<b>CONSUMO DE COMBUSTIBLE</b>							
Combinado (l/100 km)	6,8	7,1	6,8	7,0 (con S/S)	6,8 (con S/S)	7,0 (con S/S)	7,8 (con S/S)
Capacidad del depósito	80						
<b>EMISIONES DE CO2</b>							
Combinado (g/km)	178	187	177	185 (con S/S)	177 (con S/S)	185 (con S/S)	204 (con S/S)

PESO	CABINA SENCILLA		CABINA EXTRA		DOBLE CABINA		
	2x4 M/T	4x4 M/T	2x4 M/T	4x4 M/T	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Tara (kg)	1.700-1.725	1.800-1.850	1.790-1.825	1.915-1.965	1.955-2.005	2.100-2.160	2.095-2.155
Peso máximo (kg)			3.000	3.150	3.050	3.210	3.210
<b>CAPACIDAD DE REMOLQUE</b>							
Frenado (kg)	3.200	3.500	3.200	3.500	2.800	3.200	3.200
Sin frenar (kg)	750	750	750	750	750	750	750

## ESPECIFICACIONES

DIMENSIONES EXTERIORES	CABINA SENCILLA	CABINA EXTRA	DOBLE CABINA
Longitud total (mm)	5.330	5.330	5.330
Anchura total (mm)	1.800	1.855	1.855
Altura global (mm)	1.795	1.810	1.815
Distancia entre ejes (mm)	3.085	3.085	3.085
Ancho de vía delantero (mm)	1.495	1.535	1.535
Ancho de vía trasero (mm)	1.510	1.550	1.550
Voladizo delantero (mm)	1.000	1.000	1.000
Voladizo trasero (mm)	1.250	1.250	1.250
Distancia mín. al suelo (mm)	277	289	293
Ángulo de ataque (grados)	30	31	31
Ángulo de salida (grados)	25	26	26
Coefficiente de resistencia (Cd)		0,394*	

DIMENSIONES INTERIORES	CABINA SENCILLA	CABINA EXTRA	DOBLE CABINA
Longitud interior (mm)	932	1.404	1.697
Anchura interior (mm)	1.480	1.480	1.480 (delante) / 1.410 (detrás)
Altura interior (mm)	1.175	1.170	1.170
Distancia de acoplamiento (mm)	N/A	N/A	841
Espacio sobre la cabeza (mm)	997	997 (delante) / 969 (detrás)	997 (delante) / 969 (detrás)
<b>PLATAFORMA</b>			
Longitud (mm)	2.315	1.810	1.525
Anchura máx. (mm)	1.645	1.645	1.645
Altura (mm)	480	480	480

\* en función de la especificación del vehículo

# BANCO DE IMÁGENES

## NUEVO HILUX

### Contenido:

- Archivos Word, Excel y PDF  
(hace falta Acrobat Reader 7.0)
- Imágenes de alta y baja resolución .jpg

---

### Solo para uso editorial.

Este USB está limitado exclusivamente a un uso profesional; no será utilizado para ningún otro propósito, ni será puesto a disposición de terceros, sin el consentimiento anteriormente escrito de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruselas, Bélgica.

---

**Más imágenes disponibles en [newsroom.toyota.eu](http://newsroom.toyota.eu)**





HILUX\_Exterior\_01\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_02\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_03\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_04\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_05\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_06\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_07\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_08\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_09\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_10\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_11\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_12\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_13\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_14\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_15\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_16\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_17\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_18\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_19\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_20\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_21\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_22\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_23\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_24\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_25\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_26\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_27\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_28\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_29\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_30\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_31\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_32\_DPL.JPG





HILUX\_Exterior\_49\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_50\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_51\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_52\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_53\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_54\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_55\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_56\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_57\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_58\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_59\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_60\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_61\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_62\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_63\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_64\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_65\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_66\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_67\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_68\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_69\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_70\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_71\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_72\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_73\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_74\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_75\_DPL.JPG



HILUX\_Exterior\_76\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_01\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_02\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_03\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_04\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_05\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_06\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_07\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_08\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_09\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_10\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_11\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_12\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_13\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_14\_DPL.JPG



HILUX\_Detail\_15\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_01\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_02\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_03\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_04\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_05\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_06\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_07\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_08\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_09\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_10\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_11\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_12\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_13\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_14\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_15\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_16\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_17\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_18\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_19\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_20\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_21\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_22\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_23\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_24\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_25\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_26\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_27\_DPL.JPG



HILUX\_Interior\_28\_DPL.JPG



1st gen 1968.JPG



2nd gen 1972.JPG



3rd gen 1978.JPG



4th gen 1983.JPG



5th gen 1988.JPG



6th gen 1997.JPG



7th gen 2004.JPG



8th gen 2015.JPG



Hilux\_grey\_highres.JPG



Hilux Icelandic volcano 2010.JPG



Hilux Southpole.JPG



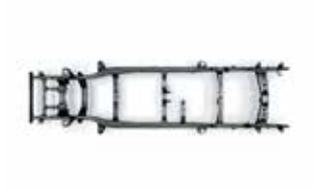
dakar-testing-10.JPG



hiroki\_nakajima.jpg



HILUX\_Technical\_01\_DPL.JPG



HILUX\_Technical\_02\_DPL.JPG



## TOYOTA MOTOR EUROPE

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

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



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

