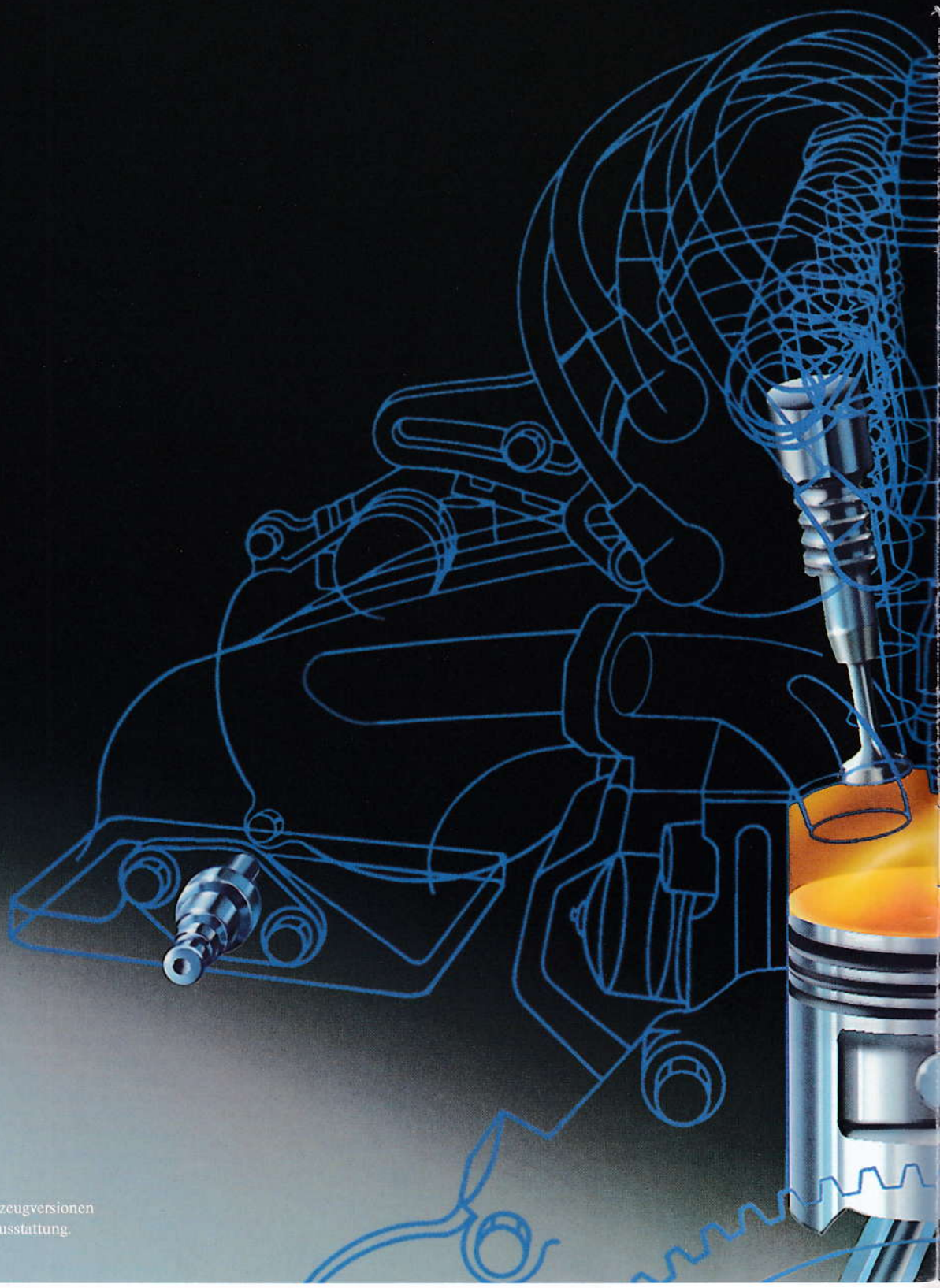


Der neue Carina.



Neues aus der Luftfahrt.

Das erste Auto mit Düsenantrieb etwa? Viel besser! Der neue Carina GLi ist ein Senkrechtstarter im ökonomischen Sinne, versehen mit einem ganz und gar außergewöhnlichen Antriebskonzept – dem Toyota Magermix-Motor. Und der stellt die herkömmlichen Verbrauchswerte der 100-PS-Klasse souverän ins Abseits. Dabei ist die Idee des Magermix-Motors gar nicht mal so neu – rein theoretisch. In der praktischen Umset-



Die in diesem Prospekt gezeigten Fahrzeugversionen entsprechen nicht immer der Grundausstattung.

zung stieß die automobiler Forschung jahrelang an die Grenzen des Möglichen; sprich, es klappte nicht. Aber Toyota wäre nicht Toyota, wenn wir – wie viele andere – aufgegeben hätten. Nichts ist unmöglich, und darum gibt es ihn heute, den außerordentlichen Antrieb. Von Toyota, dem Motorspezialisten.

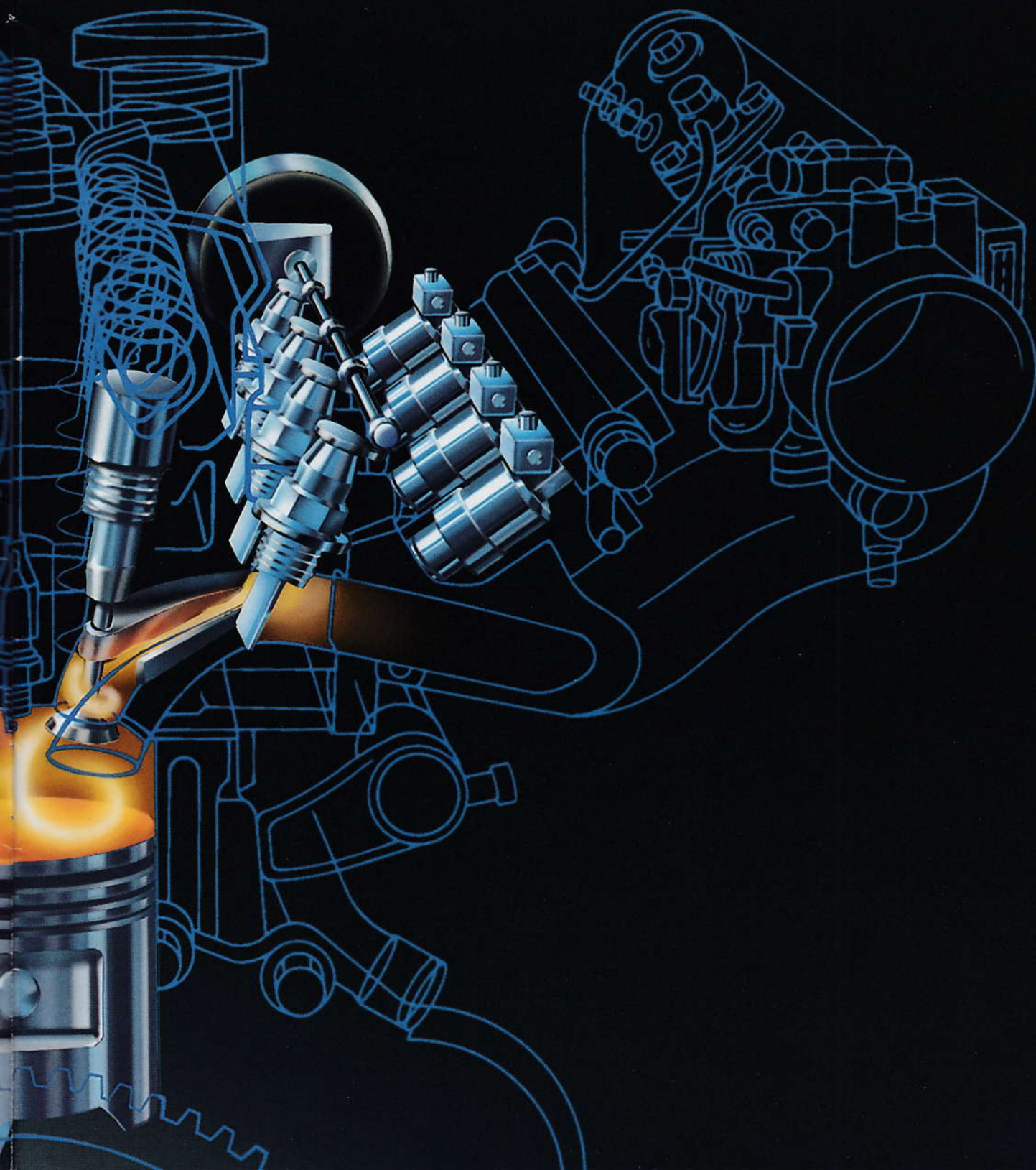
Mager am neuen Magermix-Motor ist der Verbrauch, geradezu extrem mager. Demgegenüber leistet er mehr

als üblich. Wie er das macht? Mit Luft! Herkömmliche Motoren verbrennen auf 1 Teil Kraftstoff rund 15 Teile Luft, im Magermix-Motor bis zu 25 Teile. Ein solches Gemisch hielt man bis vor kurzem für unentzündbar. Erst Toyotas Idee des speziellen Gemisch-Verwirbelungsprinzips hat dann gezündet.

Ergo haben Autos auf Magerstufe ganz einfach den längeren Atem. Magere 6,33 l im ECE-Drittelmix. Und das,

wie beim neuen Carina GLi, mit 75 kW/102 PS! Denn der Magermix-Motor basiert auf einer Technologie, die Toyota – mit Verlaub gesagt – berühmt gemacht hat: der Mehrventiltechnik. Im Grunde ist der Magermix-Motor ein kraftvoller 16-Ventiler mit elektronischem Motormanagement, nachgeschalteter Schadstoffreinigung und ausgezeichneter Laufkultur.

So einfach ist das – wenn's erst mal jemand erfunden hat.



Wie man sich abhebt, ohne abzuheben.



Bestimmte Autos findet man selten. Solche, die dezent zu repräsentieren wissen. Die mit aller Selbstverständlichkeit bieten, was in ihrer Klasse erstaunlich, wenn nicht gar sensationell ist. Was an diesen Autos gefällt, ist die Bescheidenheit des Besseren, und darum sind sie auch so rar. Sie schätzen dieses Niveau? Schön – was halten Sie davon, das erste Serienauto der Welt mit 16 V Magermix-

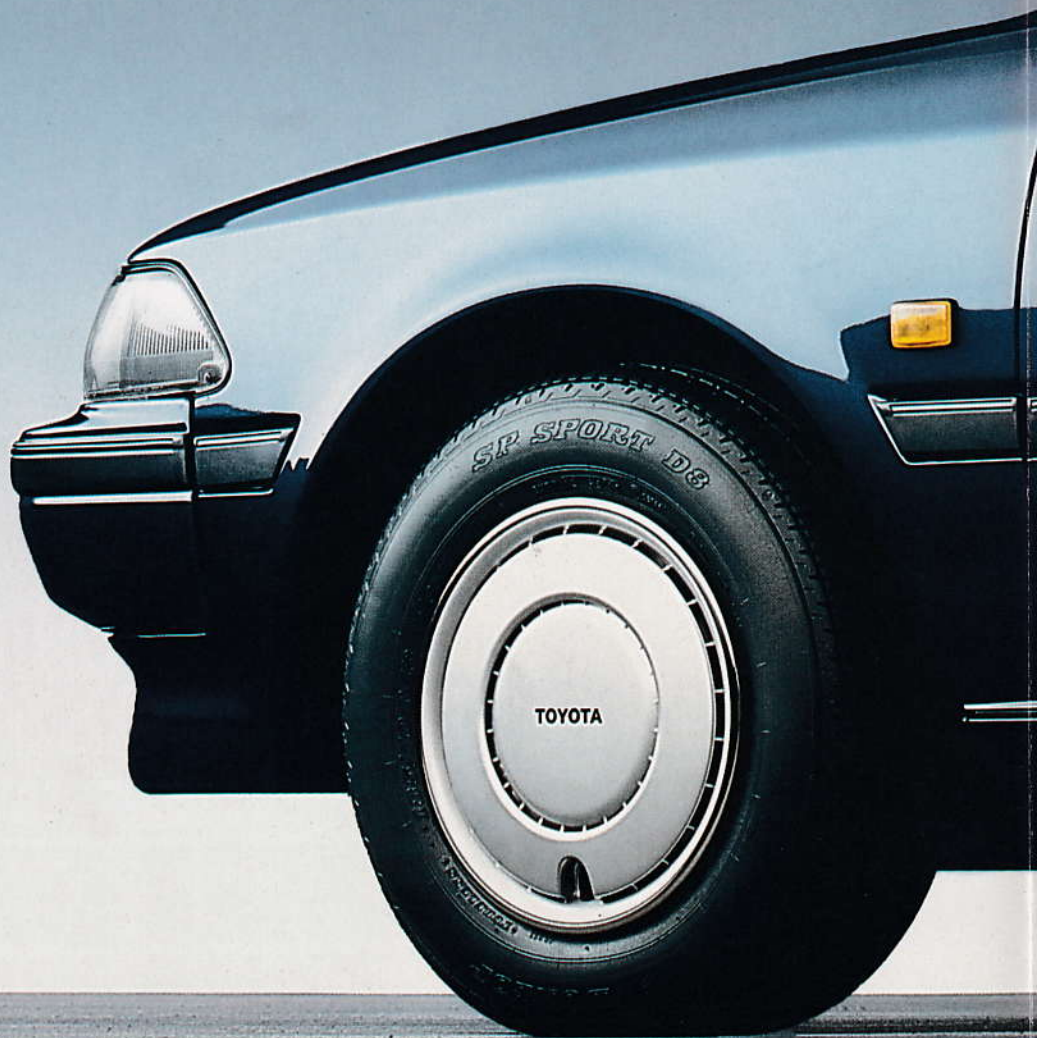
Motor zu fahren? Den neuen Carina GLi. Da hätten Sie eines dieser seltenen Autos. Samt dem technischen Vorsprung, der den Abstand zur Mittelklasse deutlich macht. 75 kW/102 PS Leistung aus 1,6 l Hubraum – bei einem Verbrauch von nur 6,33 l im ECE-Drittelmix! 5-Gang-Getriebe und Katalysator, in Verbindung mit dem Magermix-Antrieb ein technisches Vollblutkonzept. Das

Raumangebot läßt sich schlicht als großzügig bezeichnen. Mit einer Komplettausstattung im wahrsten Sinne des Wortes. Das alles in einem optischen Rahmen, der gefällt, ohne selbstgefällig zu sein.

Denn es ist eine Frage von Stil, wie man spektakuläre Technik verpackt. Elegant oder arrogant? Die Antwort dürfte über jeden Zweifel erhaben sein.



Die Carina Limousine GLi.









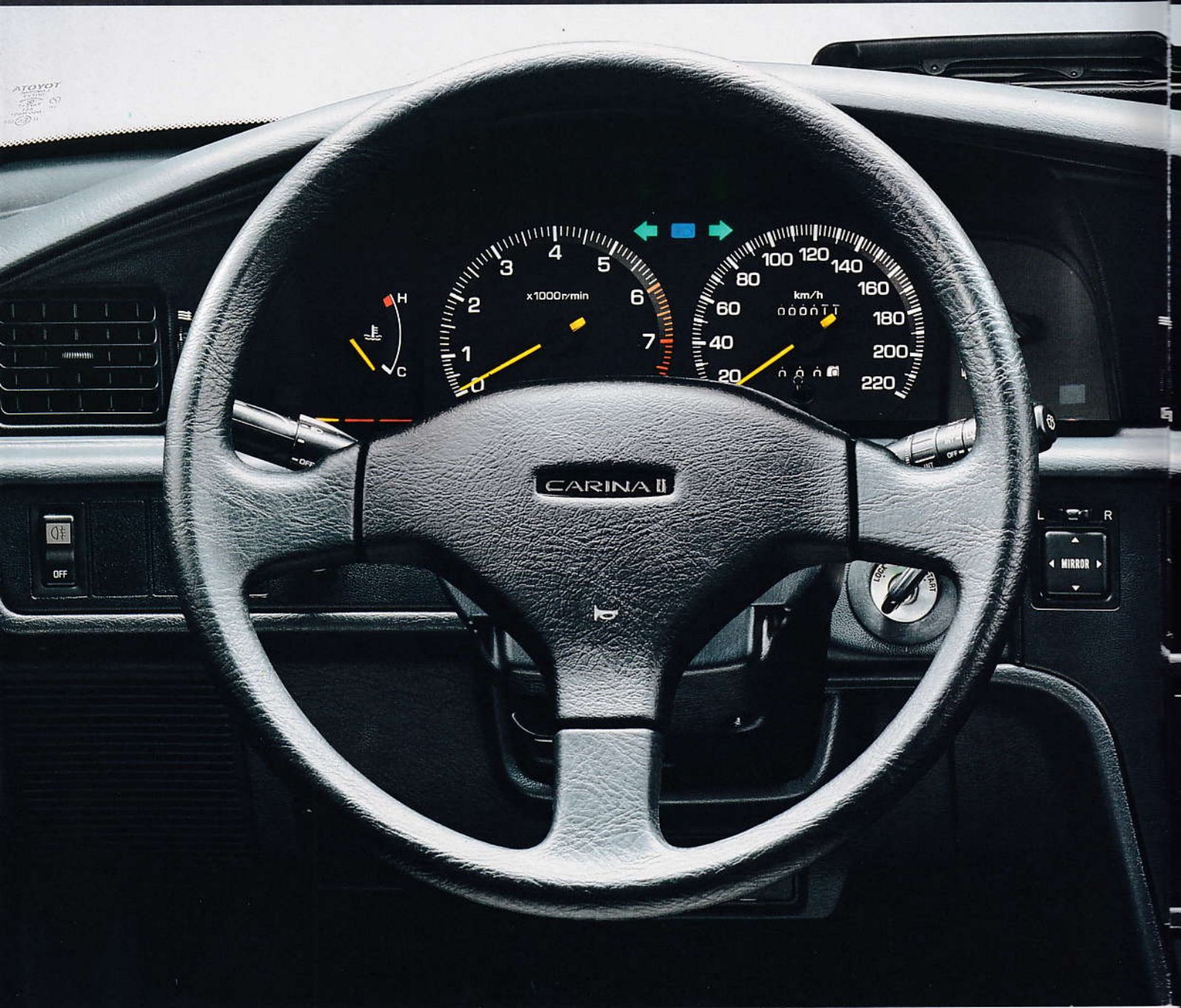
GLi 16Vmm



TOYOTA CARINA

CARINA

Unüblich – wie üblich.



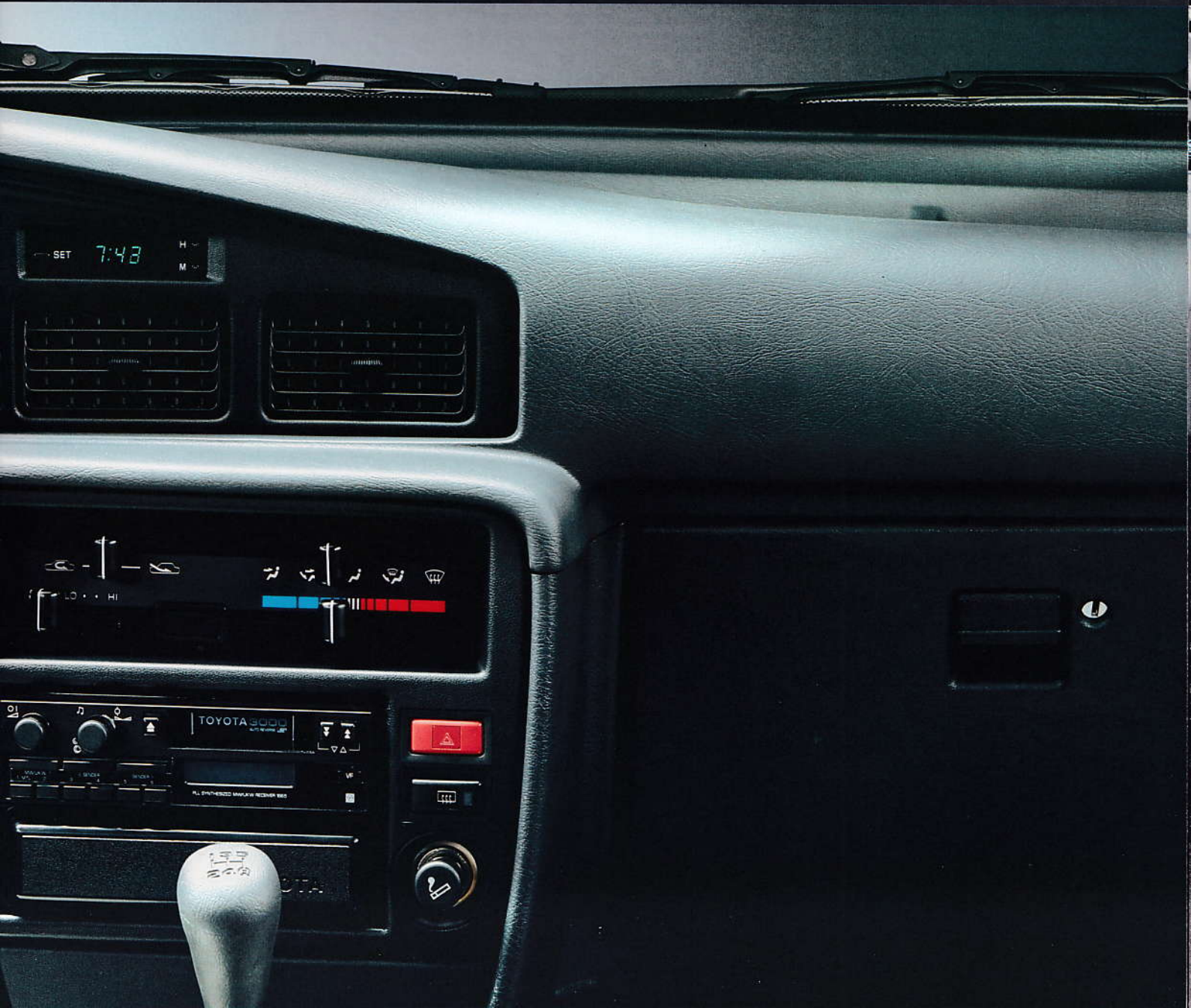
Was Serienausstattungen betrifft, haben Sie heute im wesentlichen die Wahl zwischen vollständig und rückständig. Kein Wunder, daß die Komplett-Variante da gerne als „überdurchschnittlich“ und „klassenunüblich“ hingestellt wird. Sei's drum – wir halten sie ganz einfach für angemessen. Wenn Toyota ein Auto ausstattet, können Sie sinnvolle Extras inklusive erwarten. Nicht zu knapp und ganz besonders vom neuen Carina GLi. Das zeigt sich auf den ersten Blick. Das Cockpit verdient die Bezeichnung Ergonomie auf jedem Zentimeter. Hochwertig und sehr gefällig die Anmutung, alles versehen mit einer angenehmen Prise Luxus.



Das griffige 3-Speichen-Lenkrad läßt sich auf beliebige Höhe einstellen. Servolenkung versteht sich von selbst. Ebenso wie elektrische Fensterheber vorn und hinten, Zentralverriegelung und elektrisch einstellbare Außenspiegel. Heck- und Tankklappe reagieren auf Fernverriegelung. Alle Instrumente sind funktionell und übersichtlich plaziert. Und wer aus-



steigen will, ohne zuvor das Licht ausgemacht zu haben, erntet lautstarken Protest. Da ist Carina rigoros. Soweit ein Auszug aus der Carina-Ausstattungsliste. Die ist natürlich noch um einiges länger. Und die Freude um so größer.



Wahre Größe zeigt sich im Detail.



Nehmen Sie Platz. Aber nehmen Sie reichlich. Sie werden feststellen, daß man im Carina GLi nicht nur außerordentlich viel Bewegungsfreiheit, sondern auch ein Höchstmaß an Bequemlichkeit genießt. Die Sitze, ausgestattet mit verstärktem Kern, lassen sich stufenlos verstellen bis in Liegeposition, Fahrersitz und Gurte außerdem in der Höhe. Zigaretten, Snacks und Straßenkarten, was man halt so mitnimmt, passen bequem in die geräumigen Taschen hinter den Frontsitzen (im Handschuhfach ist dann endlich mal Platz fürs Make-up). Was da nicht mehr reingeht, kommt unter den Sitz. Unordentlich? Mitnichten, da sind zusätzliche Ablageboxen - eine weitere kleine Lektion in Sachen Raumausnutzung.



Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne können Sie umklappen, dann haben Sie fast einen Combi. Ansonsten geht es hinten nicht minder komfortabel zu als auf den vorderen Rängen.

Bei aller Weiträumigkeit - eigentlich sind es die Details, die im neuen Carina bestechen. Die eingeformten

Armlehnen und großzügigen Ablageflächen in den Türverkleidungen. Hochwertige Sitzbezüge. Rundum Teppichboden. Ausnahmslos beste Materialien und eine exzellente Verarbeitung. Sie haben schließlich nichts von einer Komplettausstattung, die irgendwann aus allen Nähten geht.



**Zur Abwechslung eine Alternative,
die nicht jeder hat. Der Carina Liftback GLi.**



Der Liftback, bemerkte ein kluger Kopf aus der Szene erst kürzlich, sei die einzige Möglichkeit, Limousine zu fahren, ohne Limousine zu fahren. Demgemäß muß ein gelungener Liftback (es gibt nicht so viele) einige Voraussetzungen erfüllen: Er darf, was Raum, Komfort und Leistung betrifft, der klassischen Limousine in nichts nachstehen. Muß aber als eigenständige Design-Variante den Individualisten gleichermaßen überzeugen. Darum wird ein ordentlicher Liftback auch immer mit Heckklappe gebaut. Ganz besonders gelungene Liftbacks (von denen es nun wirklich nicht viele gibt!) besitzen außer einer sehr schönen, fast rahmenlosen Heckklappe die



Fähigkeit, diese so geschickt mit großflächigen Leuchteinheiten zu kombinieren, daß die problemlose Beladbarkeit nicht im mindesten darunter leidet.

Und dann gibt es Ausnahmereisnerungen, wo man stundenlang rätselt, was sie – neben den bereits erwähnten Vorzügen – so angenehm vom mobilen Konformismus abhebt. Irgendein

Designtrick vielleicht ... Am 16 V Magermix-Motor mit seinen 75 kW/102 PS alleine kann's ja nicht liegen. Das bisher einzig bekannte Exemplar dieser Sorte Liftback haben wir – mit Ihrem Einverständnis – zum Maßstab erhoben. Fragen Sie nach Carina.

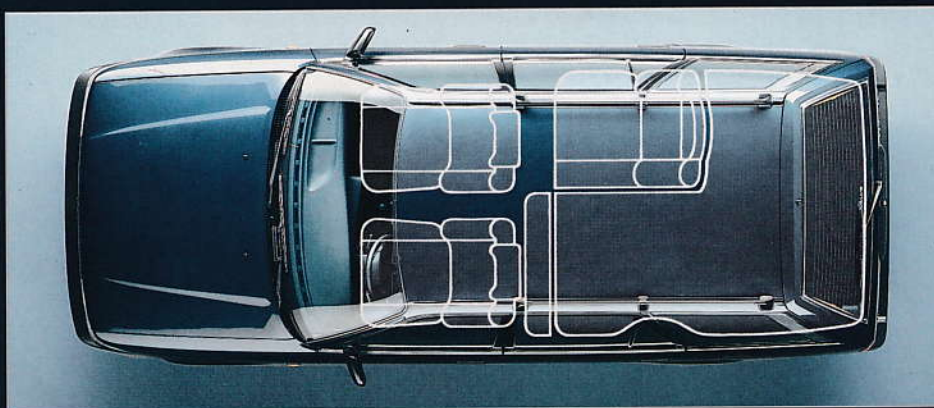


**Manchmal ist ein schönes Design
sehr von Nutzen. Der Carina Combi XL.**



Zweckmäßigkeit geht vor Schönheit, Sie wissen schon – die alte Entschuldigung für lieblose Verpackungen. Dabei ist gerade ein Combi, Inbegriff automobiler Zweckmäßigkeit, die definitive Herausforderung für jeden Autodesigner. Soviel Heck, was man daraus alles machen kann!

Nun, wir haben was draus gemacht. Den Carina Combi. Mit allen Qualitäten, die man von einem Combi erwarten darf. Einem großvolumigen Innenleben, robust und kompromißlos funktionell. Absolut praxisorientiert! Die Vollverkleidung mit Teppichboden beispielsweise haben wir uns geschenkt, damit Sie Carina hart



rannehmen können. Ganz besonders dann, wenn Sie ihn beruflich brauchen, denn auch dafür ist er konzipiert. Hinten also richtig robust, dafür vorne mehr Ausstattungskomfort, als man in dieser Kategorie gewöhnlich findet. Noch weiter vorne kraftvolle 16-Ventil-Technik mit 66 kW/90 PS aus 1,6 Litern. Da steckt reichlich Leistung

drin, gepaart mit überraschend niedrigen Verbrauchswerten.

Zum Beruf berufen, könnte man also sagen. Wenn er nicht so elegant wäre. So repräsentativ. So schick und sportlich. Es wäre glatt möglich, daß demnächst einige Leute Combi fahren, die eigentlich gar keinen brauchen.



**Der Klassenstandard ist nicht
länger Klassenstandard. Die XL-Versionen.**



Sie haben die Wahl, wie Sie es von Toyota gewohnt sind. Carina Limousine und Liftback in der 16 V Magermix-Version zu fahren oder in der XL-Ausführung: 16 Ventile, 66 kW/90 PS, 1,6 Liter Hubraum und 5-Gang-Getriebe. Was letztere Version angeht, war uns allerdings vieles zu mager, was in der Mittelklasse bislang als üblich galt.

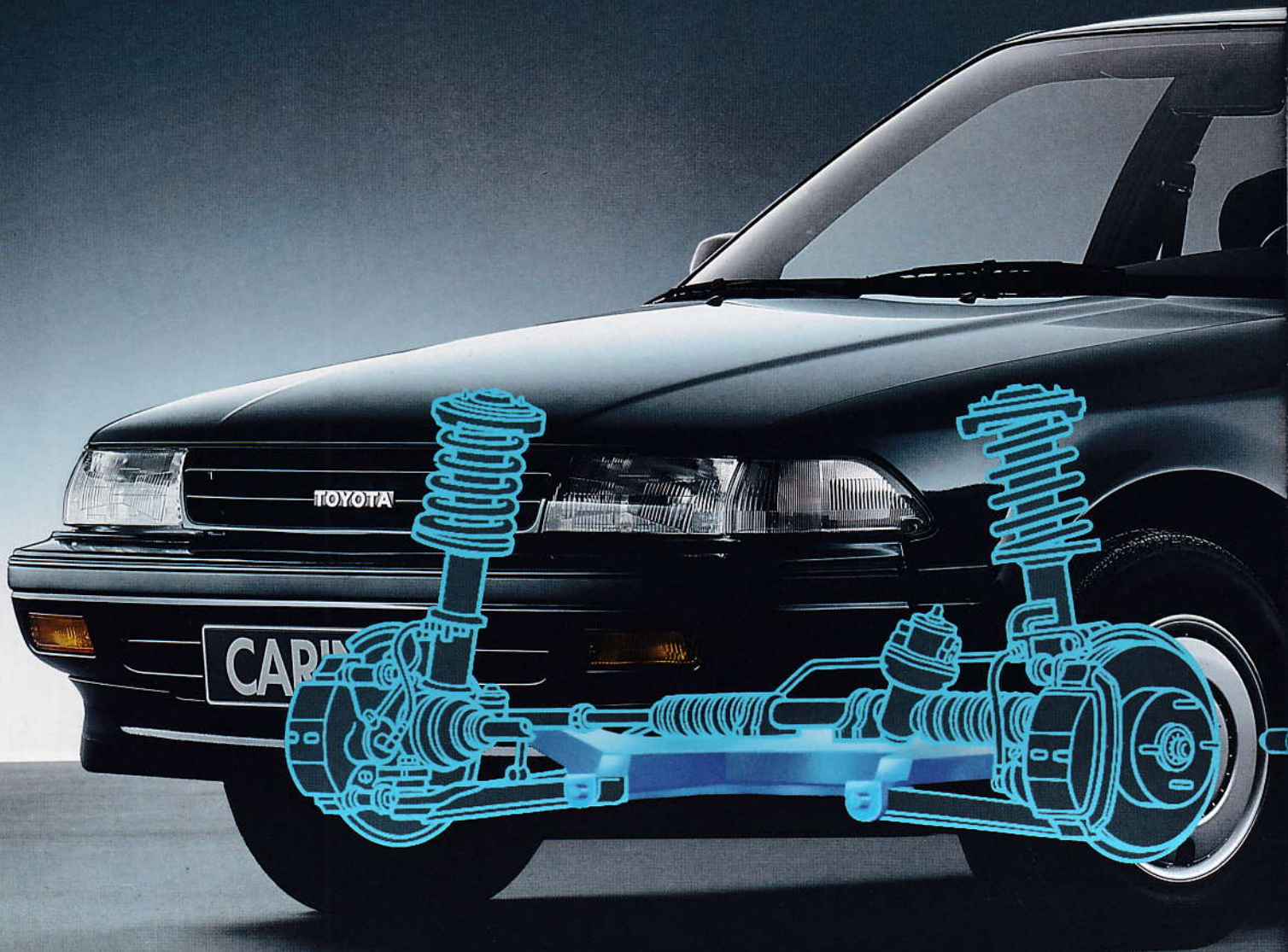
Demgemäß liegt die XL-Version um einiges über dem gewohnten Mittelmaß. Komfort und Extras reichlich:

von innen verstellbare Außenspiegel, Servolenkung, höhenverstellbarer Fahrersitz und ebensolche Gurte, Fernentriegelung von Heck- und Tankklappe, viele schätzenswerte Details.

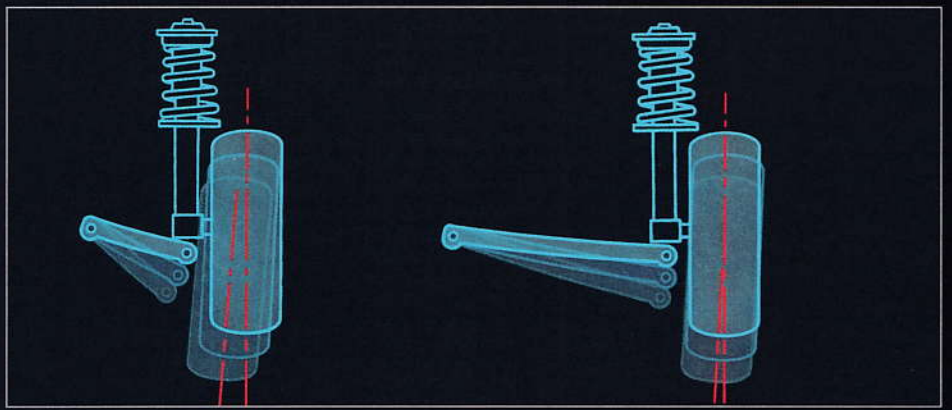
Allerhand für die Optik: in Wagenfarbe lackierte Stoßstangen und schwarzmatte Fensterrahmen. Entspannung ist angesagt: Ruhesitze mit verstellbaren Kopfstützen, und die Tür- und Seitenverkleidungen warten mit eingeformten Armlehnen und großzügigen Ablageflächen auf. Alles in allem ein Kompliment an Autofahrer, die ebenso zu rechnen wie zu leben verstehen.



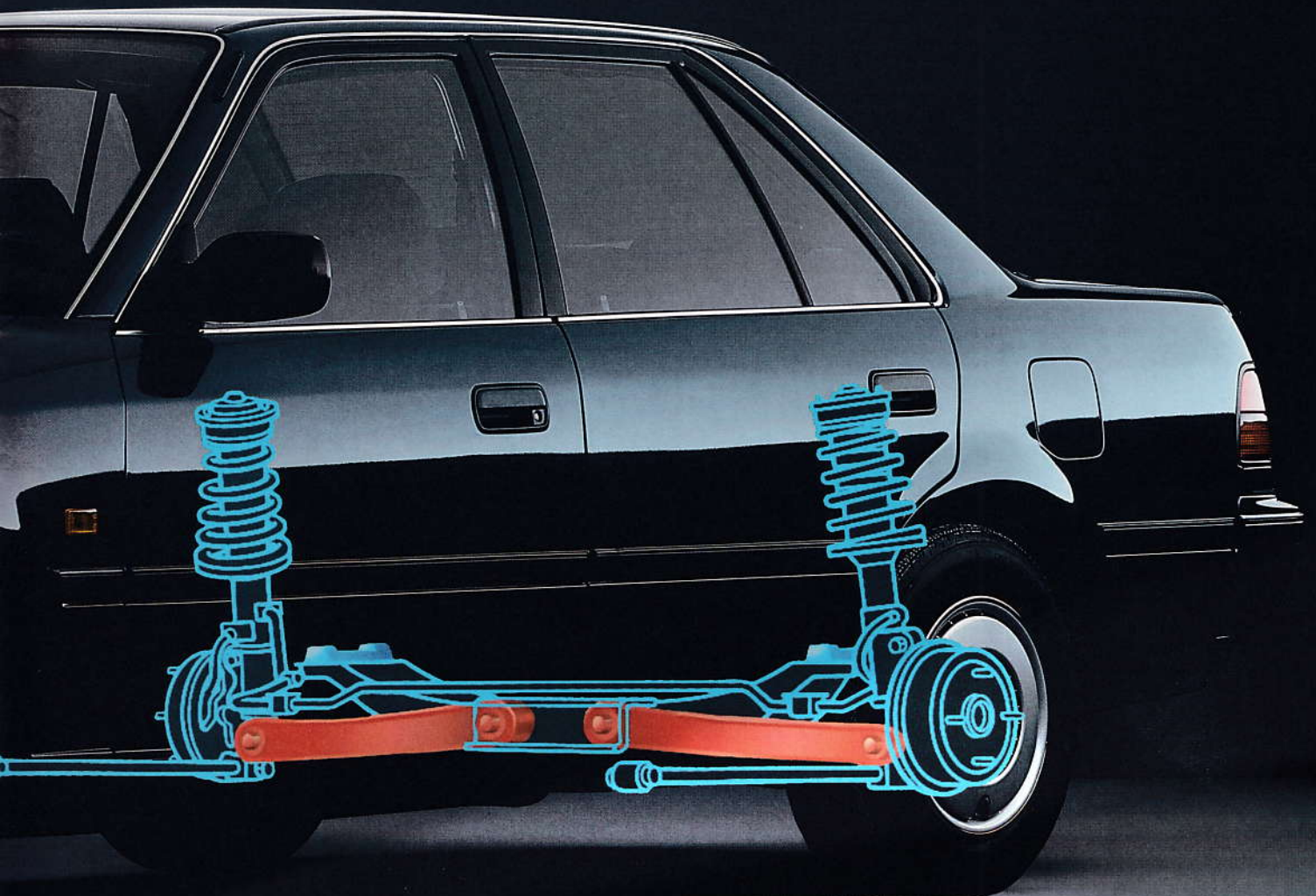
Der Kommentar zur Lage der Traktion.



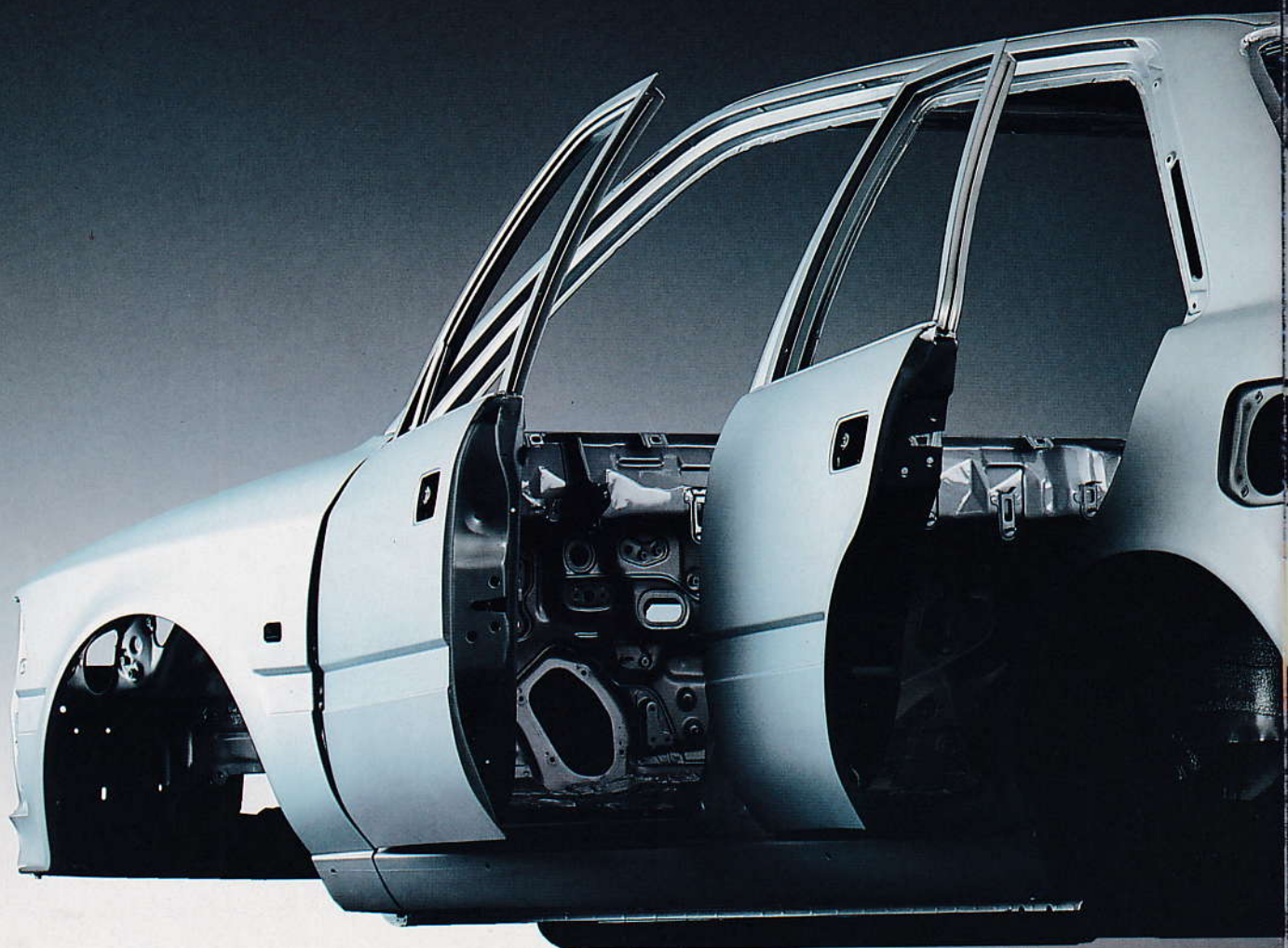
Ein Auto ist so bequem, so sicher und so stark wie sein Fahrwerk. Weshalb der neue Carina, an Leistung ja in beiden Motorversionen nicht eben arm, über ein neuartiges, hochstandardisiertes Sicherheits-Fahrwerk verfügt. Sozusagen die adäquate Umsetzung dessen, was unter der Motorhaube vonstatten geht (siehe dazu auch erste Doppelseite, falls nicht schon gesehen). Viermal Einzerradaufhängung, zusätzliche Hilfsrahmen und Stabilisatoren garantieren eine ausgezeichnete Straßenlage und Kurvenstabilität. Der Radsturz bleibt im gesamten Federweg fast konstant – egal, wie schwer Sie den Carina belasten (siehe Grafik: links das herkömmliche, rechts das neuartige Toyota-Prinzip). Die vorderen Brems Scheiben sind innenbelüftet,



was höchste thermische Belastung zuläßt. 200-mm-Trommelbremsen bringen im hinteren Bereich maximale Verzögerungswerte. 9-Zoll-Bremskraftverstärker und HR-Reifen mit hohen Geschwindigkeitsreserven weit über 200 km/h sorgen dafür, daß der Carina in allen Lagen spurt. Womit der Drittgrößte im internationalen Automobilgeschehen einmal mehr den Unterschied zwischen Fahrwerk und Fuhrwerk demonstriert hätte.



**Gehen wir der 6-Jahres-Garantie
auf den Grund.**



Gegen Rost haben wir was! Genauer gesagt eine besondere Mischbauweise, die darin besteht, diverse Schutzschichten und Bleche unterschiedlichster Dicke zu einer langlebigen, äußerst korrosionsbeständigen Karosserie zu verbinden.

Der wesentliche Unterschied zur Vollverzinkung ist dabei die Verwendung doppelt legierter Stahlbleche speziell an allen korrosiv hochbeanspruchten Stellen: Excelite® heißt das Zauber-

wort. Eisen-Zink-Beschichtungen, die derzeit als das Nonplusultra an Haltbarkeit gelten. Da Sie andererseits ja keinen Panzerwagen fahren wollen, haben wir die weniger korrosionsgefährdeten Partien mit anderen Techniken bis hin zur klassischen kataphoretischen Grundlackierung gesichert. Wo der Steinschlag droht, sind zusätzliche Schutzschilde aus Kunststoff in den Radkästen verarbeitet. Und sämtliche gefährdete Falze

und Bördelungen werden durch flexible Kunststoffstreifen und Elastikversiegelung gegen die schleichende Korrosion „von innen“ geschützt.

Diese Mischbauweise ist technologisch mit einigem Aufwand verbunden, aber sie zahlt sich aus. Nicht umsonst geben wir Ihnen gegen Durchrostung 6 Jahre Garantie – ohne Nachbehandlung und ohne zusätzliche Kosten. Was nicht heißt, daß Ihr Carina dann zu rosten beginnt.



Die Entscheidung, einen Toyota zu fahren, soll sich für Sie auch nach dem Kauf bezahlt machen.

Wie ernst wir es damit meinen, wird schon bei der Entwicklung neuer technischer Lösungen deutlich. Innovationen gelten nur dann als sinnvoll, wenn sie dem Autofahrer praktische Vorteile bringen. So wie der erste serienreife 16 V Magermix-Motor im neuen Carina.

Daß Sie auch von der Fertigungspräzision profitieren, zeigt die 6-Jahres-Garantie gegen Durchrostung - ohne kostenpflichtige Nachbehandlung. Damit macht Ihnen Toyota eines der

umfassendsten Qualitätsversprechen. Zudem sind in Deutschland über 800, in Europa über 3.000 Toyota-Vertragshändler gern für Sie in Service-Bereitschaft. Toyota läßt keine Möglichkeit ungenutzt, Ihnen das sichere Gefühl zu geben, die richtige Entscheidung getroffen zu haben.

TOYOTA
*Nichts ist
unmöglich*

Ihr Toyota Vertragshändler:

