

Vorstellung Toyota Hilux: Zwischen Eco und Power, zwischen Job und Freizeit

Von Hans-Robert Richarz

Pick-ups sind auf der Welt unterschiedlich verteilt. Auf den vier Kontinenten außerhalb Europas erfreut sich diese Gattung auf Geländewagen-Basis seit Jahren großer Beliebtheit, in den USA ist sie für Jugendliche oftmals sogar das erste Auto nach dem Erwerb des Führerscheins. In der Alten Welt hingegen konnten sich die Pritschenwagen als eine Art Mittelding zwischen Gewerbe- und Privatwagen noch nie so richtig durchsetzen. Mit 34 000 verkauften Einheiten zwischen Nordkap und Sizilien durfte Toyota im vergangenen Jahr mit dem Hilux aber in Anspruch nehmen, Europas meistverkauften Pick-up zu bauen. Jetzt kommt die neu entwickelte achte Generation des Modells auf den deutschen Markt.

„Wir haben uns die Aufgabe gestellt, einen neuen Pick-up zu entwickeln, der die vorherige Generation in jeder Hinsicht deutlich übertreffen sollte“, sagt Hiroki Nakajima selbstbewusst, bei Toyota als Chefsingenieur für den Hilux verantwortlich. Am Wichtigsten blieb dabei natürlich die Robustheit. Der neue Pick-up, den es in den Versionen Single Cab, viersitziger Extra Cab und als Double Cab mit fünf Sitzplätzen in vier Ausstattungsvarianten gibt, macht unmittelbar nach dem Einsteigen einen erwachsenen Eindruck. Der Fahrer blickt von seinem hoch über der Straße gelegenen Sitz über die ausladende Motorhaube nach vorne und auf die anderen Autos links und rechts von oben herab. Dennoch liegt ihm der Berg aus Eisen mit seinen 1,7 Tonnen Leergewicht so leicht in der Hand wie ein Personenwagen, vermittelt aber auf Anhieb das Gefühl von Kraft und Durchsetzungsvermögen.

Der Innenraum glänzt mit einer Vielzahl praktischer Ablagen – entscheidend für ein Fahrzeug, das sich gleichermaßen für gewerbliche Nutzung als auch für den Freizeitbereich eignet. Das Cockpit ist übersichtlich und angenehm gestaltet, sämtliche Schalter und Knöpfe befinden sich da, wo sie hingehören und lassen sich nach kurzer Eingewöhnungszeit wie im Schlaf bedienen. Ein integriertes Multimedia-System mit

sieben Zoll großem Touchscreen beherrscht die Optik der Mittelkonsole.

Von außen betrachtet betonen die herumgezogenen Scheinwerfer die Breite des Hilux. Darunter vermittelt das Design der Stoßfänger Härte und Robustheit und fügt sich mit dem trapezförmigen unteren Kühlergrill nahtlos in das Toyota-Gesicht ein. Weit außen integrierte Nebelscheinwerfer lassen den Pick-up besonders mächtig und stabil wirken.

Zur angenehmen Fortbewegung tragen die niemals zu leichte Servolenkung sowie das straff abgestimmte Federwerk bei. Sie lassen keinerlei Unklarheit darüber aufkommen, wie es um die Beschaffenheit der Fahrbahn unterhalb der großformatigen, für Gelände und Asphalt gleichermaßen geeigneten Reifen bestellt ist. Einzige Kritik: Die Seitenführung und die Oberschenkelauflage der Sitze könnten etwas großzügiger gestaltet sein. Das würde dem Komfort vor allem in ruppigem Gelände spürbar zugutekommen. Andererseits: Obwohl die Ohren auf Anrieb registrieren, dass vorne ein ausgewachsener Dieselmotor seine Arbeit verrichtet, bleibt das Geräuschniveau im Innenraum selbst bei zügiger Autobahnfahrt auf einem Level, das Gespräche in Zimmerlautstärke zulässt. Der Hilux ist zudem mit einem Fahrmodus-Schalter ausgestattet, der es dem Fahrer gestattet, zwischen den Fortbewegungsvarianten Eco und Power zu wählen.

Der neue, willig dem Gaspedal gehorchende und turbogeladene Vier-Zylinder-Diesel mit 16 Ventilen und einem Hubraum von 2,4 Litern leistet 110 kW / 150 PS bei 3400 U/min und treibt das Fahrzeug über ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe an, wahlweise steht auch eine Sechs-Stufen-Automatik gegen Aufpreis zur Verfügung. Damit beschleunigt das Auto in 12,8 Sekunden (Automatik) beziehungsweise 13,2 Sekunden (Schaltgetriebe) aus dem Stand auf 100 km/h. Verbrauch und Kohlendioxid-Emissionen bleiben den Normwerten nach für ein geländetaugliches Auto mit seinem hohen Leergewicht verhältnismäßig im Rahmen.

Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion sowie automatische Sperrdifferenziale mit begrenztem Schlupf an Vorder- und Hinterachse unterstützen die Geländegängigkeit des Hilux, die nicht zuletzt durch den neu entwickelten Leiterraum wesentlich höhere Torsionssteifigkeit bekam. Bei abgeschaltetem Allradantrieb trennt das „Automatic Disconnecting Differential System“ die Vorderräder vom Antriebsstrang, um ein Plus an Fahrkultur und optimale Fahrbarkeit auf der Straße zu gewährleisten und den Verbrauch zu reduzieren. Permanenter Antrieb über alle vier Räder empfiehlt sich auf normaler Fahrbahn nicht, da die Vorderachse starr zugeschaltet wird. Der Allradantrieb lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch während der Fahrt zu- und abschalten. Stellt die Traktionskontrolle bei einem oder mehreren

angetriebenen Rädern einen Schlupf fest, bremst es die jeweiligen Räder automatisch ab und leitet zugleich die Antriebskraft an die Räder mit der momentan besten Haftung weiter. Dies verbessert die Eigenschaften des Wagens besonders in steinigem Gelände und auf rutschigem Untergrund.

In besonders schwierigem Gebiet unterstützt die Bergabfahrkontrolle den Fahrer auf rutschigem und unebenen Untergrund sowohl vorwärts als auch im Rückwärtsgang. In Situationen, in denen die Motorbremswirkung allein nicht ausreicht, um eine ungewollte Beschleunigung des Fahrzeugs zu verhindern, stellt sich das System bergab über die Bremsen automatisch auf eine konstant niedrige Geschwindigkeit ein, ohne dass der Fahrer Gas oder Bremse bedienen muss.

Was die Sicherheit des Fahrzeugs angeht, bietet das bereits ab „Comfort“ serienmäßige Toyota Safety Sense mit Kollisionswarnsystem, Notbremsassistent und autonomer Notbremsfunktion mit radargestützter Fußgängererkennung, Spurwechselassistent eine Menge. Die Verkehrsschilderkennung (ab Duty Comfort) sowie umfassende Bremskraft-Regelungssysteme, elektronische Bremskraftverteilung EBD, elektronisches Stabilitätsprogramm VSC und Anhänger-Stabilisierungskontrolle TSC stellen laut Toyota das umfangreichste Sicherheitspaket in diesem Marktsegment dar.

Wie bei japanischen Autos üblich bleibt die Liste aufpreispflichtigen Zubehörs überschaubar, ist die Ausstattung ab Werk bereits ansehnlich. 40 000 Exemplare will Toyota pro Jahr in Europa verkaufen. Davon dürften nach Schätzungen des Marketings 40 Prozent rein gewerblich, 45 Prozent gleichermaßen privat wie gewerblich und der Rest rein privat genutzt werden. Insbesondere solche Kunden, die schwere Lasten wie Segelflugzeuge, Motorboote oder größere Wohnwagen ziehen wollen, sind mit dem Toyota Hilux und seiner möglichen Anhängelast von 3200 Kilo gut bedient.

Für das Unternehmen Toyota selbst ist und bleibt der Hilux auch ein wichtiger PR- und Werbeträger, den die Japaner besonders bei der berühmten Rallye Dakar mit Erfolg einsetzen. 2012 belegte ein Hilux dabei den zweiten, ein Jahr später den dritten, 2014 den vierten, 2015 den zweiten und zu Beginn dieses Jahres den dritten Platz. Für den nächsten Wettbewerb, der am 2. Januar 2017 mit dem Prolog vor den folgenden 10 000 Kilometern in Asunción/Paraguay beginnt und danach durch Bolivien und Argentinien führt, hat sich das Unternehmen viel vorgenommen. Auf Basis des neuen Hilux baute es ein Rallye-Auto auf, das mit einem 5,0-Liter V-8-Motor für Furore sorgen soll. (ampnet/hrr)

Daten Toyota Hilux Single Cab

Länge x Breite x Höhe (m): 5,33 x 1,80 x 1,80

Radstand (m): 3,09

Motor: 4-Zylinder-Diesel, 2393 ccm

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3400 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1600–2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,8 Liter

CO₂-Emissionen: 178 g/km

Effizienzklasse: C (EURO 6)

Leergewicht / Nutzlast: 1700 kg / 1000 kg

Ladefläche Länge x Breite x Höhe (m): 2,32 x 1,65 x 0,48

Max. Anhängelast: 3200 kg

Wendekreis: 13,2 m

Räder / Reifen: 17 x 7 1/2J, 265/65 R17

Luftwiderstandsbeiwert: 0,39

Preis: 24 590 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux.



Toyota Hilux Evo.
