



ÜBER STOCK UND STEIN

Dauertest: Der zweite Winter ist überstanden, fast 80.000 Kilometer hat der Toyota Hilux in lastauto omnibus-Diensten in der Zwischenzeit bereits abgespult. Auch wenn es manches Mal heiß hergeht, bleibt der Pick-up ein zuverlässiger Begleiter.

TEXT & FOTOS: JULIAN HOFFMANN

Der wahrhaft heiße Sommer letzten Jahres liegt nun schon einige Monate hinter dem Toyota Hilux im Dauertestfuhrpark von lastauto omnibus. Doch allein bei dem Gedanken an die extremen Temperaturen in der Single Cab des japanischen Pick-ups läuft dem Redaktionsteam der Schweiß von der Stirn. Der tornado-rote Lastenesel nämlich fährt noch ganz klassisch ohne Klimaanlage – in der kurzen Kabine brennt die Sonne da mitunter erbarmungslos durch die Windschutzscheibe. Immerhin: Das Gebläse entfacht auf Wunsch ein laues Lüftchen, und mit geöffneten Seitenscheiben entsteht schon fast Cabrio-Feeling im Pritschenwagen. Gerade bei höherem Tempo auf der Autobahn aber nervt die Lautstärke des Fahrtwinds auf Dauer.

Doch genug gemeckert: Der mit Ausnahme des zuverlässigen Navigationssystems samt Touchscreen eher spartanisch eingerichtete Toyota weiß auf anderen Gebieten mit seinen alten Tugenden nämlich durchaus zu überzeugen. So erklimmt die Redaktion an Bord des Allrad-Pick-ups mühelos die kurvenreiche Straße bis zu der höchsten ganzjährig bewohnten Siedlung Europas – dem auf 2.126 Metern gelegenen Juf in der Schweiz. In den Alpen bereitet der beruhigend nagelnde 2,4-Liter-Dieselmotor auf ganzer Linie Freude: Sein hohes maximales Drehmoment von immerhin 400 Newtonmetern steht ab 1.600 Umdrehungen an und zieht die 1,8-Tonnen-Fuhre souverän Meter um Meter in die Höhe. Bis auf knapp 3.000 Meter über Normalnull ging es so beispielsweise im maleirischen Piemont (siehe Seite 8). Doch auch den bis auf 2.764 Meter führenden Col de l'Iseran

und den San Bernardino nahm die Redaktion im Hilux in Angriff – wohlgernekt ohne Zuhilfenahme des abkürzenden Tunnels.

Auch inmitten duftender Lavendelfelder in der Provence durfte sich der japanische Dauertester beweisen: auf einem schmalen Sträßchen Richtung Majastres beispielsweise – und auf unbefestigten Pisten bis Saint-Jurs. In den Westalpen war es dann die berühmte Assietta-Kammstraße, deren losen Schotter der Toyota mit manuell eingelegtem Allradantrieb mühelos unter die Räder nahm. Auf den schmalen Wegen, die zahllose fantastische Ausblicke zu bieten haben, muss man an Bord des langen Pritschenwagens dann aber doch ein paar Abstriche machen: Mit einem Radstand von knapp 3,1 Metern ist der Pick-up nämlich gerade mit eingelegtem Allradantrieb, der in 90-Grad-Schleifen wegen seiner starren Kraftverteilung

1 Hinter dem griffigen Lenkrad des Hilux fühlt man sich auch auf Langstrecken wohl.

2 Wenn ihre Schienen sauber sind, erleichtert die ausfahrbare Plattform das Beladen sehr.

3 Eine Klimaanlage gibt's nicht, dafür aber ein sperrbares Achsdifferenzial (Taste unten).

von 50:50 an Vorder- und Hinterachse gerne mal etwas zickt, wahrlich kein Wendekreiswunder. In Engstellen also muss nicht nur der erste Gang bemüht werden, auch das ein oder andere Rangiermanöver ist nötig, um die Kurve zu kriegen. Dafür aber kann man sich an Bord nie über Traktionsprobleme beschweren, stoisch wühlen sich die Räder auch durch weiche Untergründe. Und falls dem Lastenesel doch mal die Kraft ausgehen sollte, hilft die Geländereduktion mit ihrer kurzen Übersetzung weiter. Sie oder gar die auf Tastendruck aktivierbare Differenzialsperre an der Hinterachse sind im Hilux aber nur im Extremfall wirklich nötig. So heißt es auf den schmalen, teilweise unmotiviert geteerten Wegen des französischen Naturparks Monts d'Ardèche im 4x2-Modus dann wieder: Länge läuft. Auf den Hochebenen bläst dem Hilux hier ein kräftiger Wind entgegen, weite Ausblicke aber lohnen die Tour über die abenteuerlichen Straßen.

Doch nicht, dass es heißt, der Pick-up sei ein pures Lustauto. Nein, auch Anhängerfahrten hat der Hilux schon hinter sich gebracht: Mit kaum mehr als zehn Liter Diesel pro 100 Kilometer begnügte er sich beispielsweise bei einer Motorrad-Überführung über die A8. Und auch die Umzugstour mit einem zweiachsigen Planenanhänger von München nach Mannheim brachte den Toyota nicht aus der Ruhe. Maximal 3,2 Tonnen darf er an den Haken nehmen – kein Wunder, dass da Lasten bis 1,5 Tonnen am Steuer fast unter der Wahrnehmungsschwelle rangieren. Ist die Ladeplattform auf der 2,28 Meter langen Ladefläche beladen, macht sich das schon eher bemerkbar. Positiv wohlgermerkt, denn die Last auf der Antriebsachse



kommt den Blattfeder-Paketen der Duty-Version der Single Cab höchst gelegen. Die separate, ausfahrbare Ladeplattform unter dem Edelstahl-Hardtop des Dauertest-Toyota findet in der Redaktion so oder so Gefallen: Dank ihr lässt sich der Pick-up rückenschonend beladen – auch wenn ihre Schienen hin und wieder gereinigt werden müssen, um einen sauberen Lauf zu garantieren.

Alles in allem hält sich der Dieseldurst des Dauertesters in Grenzen: Im häufig lastfreien Alltag genehmigt sich der 150 PS starke Selbstzünder des Hilux nur etwas mehr als acht Liter pro 100 Kilometer. Dem NEFZ-Normverbrauch, den Toyota mit 7,1 l/100 km angibt,

ist der Pick-up damit erfreulich nah. Und auch die weiteren Kosten für Wartung und Service sind maximal planbar – denn außer den üblichen Inspektionen gibt es bis dato keinen einzigen außerplanmäßigen Ausfall zu verzeichnen. Im lastauto omnibus-Dauertest macht der Hilux seinem Ruf, der ihm Unzerstörbarkeit attestiert, bisher also alle Ehre. ■

Weitere Infos zum Dauertest

Die technischen Daten, Berichte und Fotogalerien zum Toyota Hilux im lastauto omnibus-Dauertest finden Sie unter dem Kurzlink: eurotransport.de/hiluxdauertest



Toyota Hilux Single Cab 2.4 D-4D 4x4

MESSWERTE

Min./max. Dieselverbrauch	6,8/10,9 l/100 km
Durchschnittlicher Dieselverbrauch	8,1 l/100 km
Durchschnittlicher Adblue-Verbrauch	0,8 l/1.000 km, etwa 1,0 % vom Dieselverbrauch

REPARATUR UND WARTUNG

km-Stand	Art der Arbeit	Kosten
57.040	60.000 km/4 Jahre – Service nach Herstellerangabe (Austausch von Pollenfilter, Motor-Luftfilter und Ölfilter; Wechsel der Bremsflüssigkeit; Wechsel von Motor- und Getriebeöl); dazu Haupt- und Abgasuntersuchung.	823,69 Euro
75.600	75.000 km/5 Jahre – Zwischencheck nach Herstellerangabe (inkl. Bremsencheck)	266,66 Euro