

DER NEUE HILUX

Eine neue Ära für den Pick-up - und der Hilux bleibt sich treu

Der 1968 erstmals vorgestellte Toyota Hilux erschien ein Jahr später auch auf dem europäischen Markt. Damit blickt Toyota heute auf eine fast 50-jährige Geschichte im weltweiten Pick-up-Markt zurück.

Bis heute hat Toyota weltweit insgesamt mehr als 16 Millionen Stück des beliebtesten Pick-ups der Welt verkauft. Allein in Europa haben sich 2015 rund 34.000 Kunden für einen Hilux entschieden. Das entspricht einem Segmentanteil von 23,1 Prozent und positioniert den Hilux als meistverkauften Pick-up in Europa.

Noch immer begeistert der Hilux durch seine Qualität, seine Robustheit und Langlebigkeit. Er eroberte nicht nur Vulkane auf Island sondern auch den Nord- sowie Südpol und fuhr bei der härtesten Rallye der Welt - der Dakar – regelmäßig aufs Podium. Er kam alleine innerhalb der letzten fünf Jahre fünf Mal unter die besten Vier der Dakar Gesamtwertung.

Nunmehr schickt sich die völlig neu entwickelte achte Generation des Hilux an, das Erbe dieser Legende anzutreten. Wieder bietet Toyota den neuen Hilux als Single Cab, als viersitzigen Extra Cab und als Double Cab mit fünf Sitzplätzen an. Mit seinem stabilen Leiterraum und einem verstärkten Aufbau ist der Hilux robuster denn je. Ein weiterentwickeltes Allrad-Antriebssystem sowie eine deutlich erhöhte Anhängelast und Zuladung machen das neuste Modell vielseitiger denn je.

Zugleich präsentiert sich der neue Hilux mit seinem modernen Design aber auch edel und elegant. Er bietet mehr Komfort, eine umfassendere Ausstattung, mehr Sicherheit, und ist entspannter zu fahren als je zuvor. Damit geht Toyota insbesondere auf all jene Kunden ein, die in den vergangenen Jahren vermehrt auf einen Pick-up als Freizeitfahrzeug gesetzt haben. Mit seinem neuen modernen Design, einem hohen Komfortniveau und fortschrittlicher Sicherheitstechnologie bildet der neue Hilux ein höchst attraktives Angebot für alle seine Zielgruppen.

Karosseriedesign – Robustheit neu definiert

Mit einer Länge von bis zu 5.350 mm, einer Breite von 1.855 mm und einer Höhe von 1.855 mm ist der neue Hilux 90 mm länger, 20 mm breiter und fünf mm höher als sein Vorgänger.

Auch der neue Hilux kann sich als waschechtes „Arbeitsstier“ nach wie vor im gewerblichen Umfeld behaupten. Zugleich zeichnet er sich jedoch mit Blick auf den wachsenden Freizeit-Markt durch ein neues Niveau an Fahrkultur aus. In der neuen Frontpartie kommt das

robuste Design zum Ausdruck, die mit markentypischen Designmerkmalen an den aktuellen Toyota Look anknüpft wie etwa dem oberen Kühlergrill, der sich breit in der Horizontalen spannt und visuell unmittelbar in die weit herumgezogenen Scheinwerfer übergeht. Darunter suggeriert der kraftvoll ausgeformte vordere Stoßfänger mit weit geöffnetem unterem Kühlergrill Vertrauen erweckende Solidität.

Typisch für den neuen Hilux ist die bis in die Seitenlinie gezogene Motorhaube. Darunter schließt die die zweitoberste horizontale Strebe des oberen Kühlergrills optisch an die Tagfahrleuchten innerhalb des Scheinwerfers an, die dem neuen Hilux mit zwölf weißen LEDs eine charakteristische Licht-Signatur verleihen.

Die weit herumgezogenen Scheinwerfer sowie die weit außen platzierte, integrierten Nebelscheinwerfer heben die Breite des neuen Pick-ups hervor. Für die gehobenen Ausstattungsstufen sind sie optional mit LED-Projektionsleuchten erhältlich.

Unterhalb der Scheinwerfer fügt sich das Design mit dem trapezförmigen unteren Kühlergrill nahtlos in das Toyota Markendesign ein. An der Unterseite geht der Stoßfänger fließend in eine neue, breitere und stärkere Boden-Abdeckung über, deren Form einen großen vorderen Böschungswinkel gewährleistet.

Anders als beim Vorgänger tragen die Radhäuser vorn und hinten keine separaten Verbreiterungen mehr, sondern sind als ganzes ausgestellt. Zwischen den Radhäusern erzeugt ein im unteren Bereich ebenfalls ausgestelltes Türprofil eine visuelle Verbindung. Eine steil hinter dem hinteren Radhaus hochgezogene Sicke bindet auch die Rückleuchten in das Design der Seitenansicht ein.

Die Kabine von Extra Cab und Double Cab gewinnt Eleganz durch die ausstattungsbedingt schwarz getönte B-Säule und die nach hinten steil ansteigende Linie der C-Säule. Dazu kommt ab der mittleren Ausstattungsstufe eine Auswahl neuer Leichtmetallräder in 17 und 18 Zoll.

Vom eleganten Dach im „Pagoden“-Stil der neuen Hilux Kabine profitiert die Aerodynamik. Mit seiner V-Form trägt das Dach dazu bei, den Fahrtwind über das Fahrzeug hinweg und seitlich herab zu leiten statt in die Ladefläche. Auf diese Weise vermeiden die Toyota Entwickler einen erhöhten Luftwiderstand an der Heckklappe. Dabei fanden auch scheinbare Details Beachtung wie etwa die nach vorn verlegte Antenne, die an ihrer neuen Position nicht mehr mit sperriger Ladung oder Vorrichtungen auf der Ladefläche kollidiert.

Auch die neuen Rückleuchten tragen mit integrierten Leitflächen zur optimierten

Aerodynamik bei. Darunter ist der neue Stoßfänger jetzt tiefer angebracht und bietet dadurch in seiner Funktion als Trittstufe bei geschlossener Heckklappe einen komfortableren Zugang zur Ladefläche. Die Rückfahrkamera mit optimiertem Sichtfeld ist jetzt bündig in die Griff-Baugruppe der Heckklappe integriert.

Die Ladefläche fällt beim neuen Hilux noch größer, stabiler und praktischer aus. An der Heckklappe kommen zudem kräftigere Gelenk-Scharniere.

Die Ladefläche selbst ist jetzt noch widerstandsfähiger gegen Verformung und Beschädigungen beim Be- und Entladen. Hierzu tragen neu konstruierte Bodenrippen sowie ein verstärkter Querträger am Bodenblech ebenso bei wie die verstärkte Stirnwand, die optimierte Wartungsklappe sowie die überarbeiteten Rippenverstärkungen der Radhäuser.

Der neue Hilux wird in acht attraktiven Farben angeboten – davon sind drei Farben neu.

Innenraumdesign – robust und kultiviert mit innovativer Technik

Der neue Hilux verbindet ab der mittleren Ausstattungsstufe die Funktionalität eines Nutzfahrzeugs mit einer Fahrkultur und Ausstattung auf dem Niveau eines SUV. In Kombination mit der höchsten Ausstattungsstufe verfügt der Hilux zudem über das Toyota Smart Key System mit elektronischem Zündschlüssel. Auf der Armaturentafel finden sich neu gestaltete Belüftungen mit kreuzförmigen Finnen und Drehreglern.

Ein integriertes Multimedia-System mit sieben Zoll großem Touchscreen im robusten Tablet-Design dominiert ab der mittleren Ausstattungsstufe die Mittelkonsole. Die neue Klima-Konsole mit wertigen, intuitiv bedienbaren kapazitiven Reglern haben die Toyota Designer zugunsten einer besseren Erreichbarkeit näher an die Vordersitze gerückt.

Das neue Kombinationsinstrument weist große, gut ablesbare Instrumente im Analog-Design und ein zentrales, 4,2-Zoll großes Multi-Informationdisplay auf. Ab der mittleren Ausstattungsstufe ist dies in Farbe ausgeführt. Über integrierte Bedienelemente im Lenkrad lässt sich darauf schnell und einfach eine Vielzahl von Daten abrufen. Dabei werden die zum Fahren relevantesten Informationen am weitesten oben angezeigt, so dass der Fahrer seinen Blick beim Ablesen möglichst wenig vom Verkehrsgeschehen abwenden muss.

Das neue Lenkrad greift mit seinen markanten horizontalen Speichen das Design der Armaturentafel auf. Es ist in Neigung und in Längsrichtung einstellbar und liegt mit komfortablen Daumenmulden und einem griffigen Volant mit vernähtem Bezug angenehm in der Hand.

Integrierte Bedienelemente, darunter ein Vierwege-Schalter, gestatten eine schnelle und einfache Bedienung des Multi-Informationdisplays sowie der Audio- und Multimedia-Systeme, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Bis zu sechs Lautsprecher sorgen für klangstarken Musikgenuss.

Das neue Klimatisierungssystem mit kapazitiven Bedienelementen für die Temperatur- und Belüftungssteuerung sowie einem gut ablesbaren LCD-Display zeichnet sich durch eine deutlich erhöhte Klimatisierungsleistung aus – dank des neuen, optimierten Klimakompressors auch bereits bei Leerlaufdrehzahl.

Ein kürzerer Schalthebel vermittelt ein direkteres Schaltgefühl ähnlich wie im Pkw. Direkt davor befinden sich die Schalter zur Wahl des Fahrmodus und zur Bedienung des Allradsystems.

Die schwarzen Sitzpolster des neuen Hilux sind mit drei verschiedenen Bezugstoffen erhältlich. Im Basismodell tragen sie strapazierfähige Textilbezüge. Die mittlere Ausstattungsstufe wird durch einen hochwertigen, weichen und langlebigen Bezugstoff aufgewertet, während die gehobenen Modelle optional eine Volllederausstattung aufweisen.

Neuer 2.4 D-4D Motor

Toyota bietet den neuen Hilux erstmals mit einem neu konstruierten 2.4 D-4D Dieselmotor mit optionaler Start-Stopp-Funktion an. Das neue Triebwerk verbindet ein deutlich gesteigertes Drehmomentniveau im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Der neue Vierzylinder-DOHC-Motor mit 16 Ventilen ist mit einem Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie und Zwischenkühler ausgestattet. Das 2.393 cm³ große Aggregat leistet 110 kW/150 PS bei 3.400 U/min und liefert zwischen 1.600 und 2.000 U/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm.

Alle Hilux Versionen mit Hinterrad-Antrieb verfügen über ein 6-Gang-Schaltgetriebe, die Allrad-Versionen sind für den Double Cab wahlweise ab der mittleren Ausstattung auch mit einer 6-Stufen-Automatik erhältlich. Beide intensiv weiterentwickelten Getriebe zeichnen sich über ihre nochmals erhöhte Langlebigkeit hinaus durch geschmeidigere Gangwechsel und hohe Effizienz aus.

In allen Versionen erreicht der neue Hilux eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h und beschleunigt mit der 6-Stufen-Automatik in 12,8 Sekunden und mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe in 13,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der neue Motor fällt deutlich leichter aus, und eine effizientere Verbrennung sowie eine minimierte innere Reibung senken den Verbrauch. Zudem wird Gewicht durch Leichtbau beispielsweise beim Zylinderkopf und weiteren Motorenteilen gespart.

Effizientere Ein- und Auslass-Systeme und das weiterentwickelte Einspritzsystem verleihen dem Motor ein erhöhtes maximales Drehmoment. Je nach Motordrehzahl kommt einer von zwei Ansaugkanälen zum Einsatz: Ein Tangential-Ansaugkanal produziert eine hohe Luftverwirbelung für eine optimierte Gemischaufbereitung und eine effiziente Verbrennung, während ein gewundener Ansaugkanal ein hohes Durchflussvolumen sicher stellt.

Die präzise, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung stellt einen hohen Einspritzdruck bereit, und die neu konstruierten Kolben weisen eine optimal auf die neue Brennraumform angepasste Kontur auf.

Durch eine exakte Piloteinspritzung vor der Haupteinspritzung verkürzt sich der Zündverzug zugunsten einer leisen und stabilen Verbrennung mit hoher thermischer Effizienz auch unter widrigsten klimatischen Bedingungen.

Der neue Turbolader baut 30 Prozent kompakter als beim Vorgänger-Modell. Ein neu entwickeltes Turbinenrad steigert seine Effizienz. Auch der neue Verdichter trägt dazu bei, dass der neue Motor spontan auf Gasbefehle anspricht und sein maximales Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich abgibt.

Der Motor ist darüber hinaus mit einer flüssigkeitsgekühlten Abgasrückführung EGR mit Bypass Funktion für den Kühler ausgerüstet.

Der Katalysator baut etwa 30 Prozent kleiner als bisher. Insgesamt konnten die Toyota Ingenieure die Anzahl der Komponenten des Abgassystems von 18 auf drei reduzieren. Dank des Toyota SCR-Verfahrens (Selective Catalytic Reduction) unter Harnstoff-Zugabe verringern sich die Stickoxid-Emissionen um bis zu 99 Prozent, so dass der neue Hilux die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 unterschreitet.

Eine hocheffiziente Vakuumpumpe, ein Rollenkipphebel-Mechanismus und eine reibungsarme Steuerkette tragen durch verringerte mechanische Reibung dazu bei, den Verbrauch des neuen Motors weiter zu senken.

Durch diese technischen Maßnahmen erzielte Toyota eine Verbrauchssenkung von neun Prozent im Vergleich zum Vorgänger-Modell. Das 2.4 D-4D Triebwerk verbraucht in Verbindung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe 7,3 Liter und in Verbindung mit der 6-Stufen-

Automatik 8,3 Liter auf 100 Kilometer.

Optimiertes 6-Gang-Schaltgetriebe

Zugunsten erhöhter Zugkraft bei niedrigen Geschwindigkeiten in Verbindung mit einem geringen Verbrauch bei hohen Geschwindigkeiten hat Toyota den ersten Gang um zehn Prozent kürzer, den höchste Gang jedoch um 23 Prozent länger übersetzt als beim vorherigen 5-Gang-Getriebe.

Für geschmeidige Gangwechsel und ein klares Feedback an den Fahrer sind Elemente der Schaltung mit diversen Lagern und Führungsbuchsen ausgestattet. Mit höchster Präzision ausdistanzierte Zahnradpaare bürgen für einen geschmeidigen und verschleißarmen Lauf. Zugleich verhindert jetzt ein Unterbrecherschalter an der Kupplung ein ungewolltes Anfahren durch Betätigen des Anlassers bei eingelegtem Gang.

Schaltgeräusche und Vibrationen beim Gangwechsel haben die Toyota Ingenieure weiter reduziert. Auch das neue Getriebegehäuse trägt mit seiner in Länge und Stärke angepassten Verrippung dazu bei, Geräusche und Vibrationen zu dämpfen, die im Getriebe entstehen oder über sein Gehäuse übertragen werden.

Zur erhöhten Langlebigkeit und Zuverlässigkeit tragen ferner neue Zahnräder mit erhöhter Belastbarkeit sowie optimierter Zähnezahl und -form bei. Auch die Lager-Stützflächen am vorderen Ende der Zwischenwelle hat Toyota geändert. Statt der bisherigen Nadellager kommt ein kombiniertes Nadel-/Kugellager zum Einsatz, um sowohl axiale als auch radiale Kräfte optimal aufzunehmen.

Weiterentwickelte intelligente 6-Stufen-Automatik

Intelligente neue Regelsysteme der elektronisch gesteuerten 6-Stufen-Automatik tragen dazu bei, den Verbrauch des neuen Hilux trotz gesteigerter Fahrleistungen weiter zu senken.

So ermittelt die „High-speed Gear Effective Utilisation Control“ in Echtzeit die optimale höchste Fahrstufe für die momentane Verkehrssituation. Unter Berücksichtigung der Zuladung und der anliegenden Motorlast entscheidet dieses System, ob die sechste Fahrstufe in einer gegebenen Situation zur Verfügung steht oder das Getriebe für einen idealen Kompromiss aus hoher Zugkraft und geringem Verbrauch stattdessen maximal bis zur fünfte Fahrstufe hoch schaltet.

Die „Deceleration Downshift Control“ dagegen optimiert das Herunterschalten im

Schiebebetrieb. Nutzt der Fahrer die Motorbremswirkung, so unterbricht die Schubabschaltung oberhalb einer bestimmten Schwellendrehzahl automatisch die Kraftstoffversorgung. Die „Deceleration Downshift Control“ der Automatik maximiert die Motorbremswirkung durch Wahl einer niedrigeren Fahrstufe, um zu verhindern, dass die Drehzahl unter diesen Schwellenwert fällt. Zugleich gestattet diese Regelung, die Schubabschaltung für maximale Kraftstoff-Ersparnis so häufig und lang wie möglich zu aktivieren.

Die intelligente Schaltsteuerung AI-SHIFT (Artificial Intelligence) Control umfasst die unmittelbare Schließ- und Öffnungsregelung des Gaspedals (Accelerator Immediate Close and Immediate Open Control). Erstere maximiert die Motorbremswirkung, wenn der Fahrer plötzlich vom Gas geht, indem sie einen Wechsel der Fahrstufe unterdrückt. Zugleich ist dadurch anschließend das maximale Beschleunigungsvermögen abrufbar. Die „Immediate Open Control“ dagegen veranlasst das Automatik-Getriebe, bei plötzlicher Betätigung des Gaspedals ähnlich wie eine klassische „Kick-down“-Funktion ansatzlos herunterzuschalten.

Fahrdynamik und Geländetauglichkeit

Mit einer um 20 Prozent höheren Verwindungssteifigkeit bildet der neu entwickelte Leiterraum des Hilux die Basis für zahlreiche Optimierungen sowohl der Fahreigenschaften und des Fahrkomfort als auch des Geräusch- und Vibrationsaufkommens und der Aufprallsicherheit. Zugleich zeichnet er sich auch bei schwerster Beanspruchung durch herausragende Langlebigkeit aus.

Die robuste Hinterachse mit Blattfedern und zwei Stoßdämpfern haben die Toyota Fahrwerks-Experten intensiv weiterentwickelt, um die extreme Verschränkung eines robusten Geländefahrzeugs mit einem Fahrkomfort und einer Fahrstabilität auf dem Niveau eines modernen SUV in Einklang zu bringen.

Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion und zuschaltbarem Sperrdifferenzial mit begrenztem Schlupf verleiht dem neuen Hilux ein Höchstmaß an Geländegängigkeit.

Die aktive Traktionskontrolle A-TRC, die nun auch für das Schaltgetriebe verfügbar ist, erreicht durch selektive Bremskraftregelung eine optimale Antriebskraft-Verteilung an jedem einzelnen Rad. Im Ergebnis steht mehr Traktion zur Verfügung, als sich allein mit einem automatischen Sperrdifferenzial erreichen ließe.

Die Bergabfahrkontrolle DAC unterstützt den Fahrer im Gefälle auf glatten und unebenen Oberflächen, während die Berganfahrkontrolle HAC automatisch das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen verhindert.

Dank des deutlich erhöhten Drehmoments im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie der erhöhten Belastbarkeit des neuen Leiterraumens steigt die zulässige Anhängelast (gebremst) beim neuen Hilux zudem auf 3,2 Tonnen.

Außerdem ist der Hilux für den Anhängerbetrieb mit einer Anhänger-Stabilisierungskontrolle ausgestattet, die mittels Brems- und Motoreingriff dabei hilft, das Schlingern eines Anhängers unter Kontrolle zu bringen. Das System leitet selektiv Bremskraft zu einzelnen Rädern des Fahrzeugs, um dem Schlingern entgegenzuwirken. Während das System arbeitet, leuchten die Bremsleuchten auf, um nachfolgende Fahrer zu warnen.

ausgestattet. Droht der Anhänger ins Schlingern zu geraten, sei es durch Seitenwind, eine ungleichmäßige Fahrbahn-Oberfläche oder durch Lenkbewegungen, so dämpft TSC über die Bremsen und Leistungsregelung des Motors die Pendelbewegungen rechtzeitig ab, bevor sie außer Kontrolle geraten.

Erhöhte aktive und passive Sicherheit

Dank des Sicherheitspakets Toyota Safety Sense bietet der neue Hilux mehr aktive Sicherheit und eine umfassendere Fahrer-Assistenz als je zuvor. Toyota Safety Sense umfasst das Pre-Collision System PCS¹ mit Fußgängererkennung, den Spurhalte-Assistenten, den Fernlichtassistenten und den Verkehrszeichen-Assistenten. Ihre Funktionen beruhen auf einer kompakten, in die Windschutzscheibe integrierten Baugruppe mit Laser-Entfernungssensor und Kamera.

Der Leiterraum des neuen Toyota Hilux ist widerstandsfähiger gegenüber Verformungen und bürgt dank seiner um 15 Prozent gesteigerten Aufprallenergie-Absorption zugleich für erhöhten Insassenschutz und ein Plus an Aufprallsicherheit.

Auch das Risiko für Fußgänger hat Toyota weiter reduziert: Aufprallenergie absorbierende Strukturen des vorderen Stoßfängers, der Motorhaube, der Trägerstruktur für die vorderen Radhäuser und des Windlaufs tragen dazu bei, die Energie-Einwirkung auf Beine und Kopf von Fußgängern bei einem Aufprall zu minimieren.

¹ Technische Bezeichnung: Pre-Crash System