



STARK IM SUPERTEST

Toyota Hilux von Nestle

ALLE VERSUCHE SEIT 1908



Expedition Beringstraße

NEU VON PORSCHE



Der Cayenne für Sibirien

4WHEEL FUN SUPER STAR 2009

LESERWAHL 2009 MITMACHEN UND SUPERPREISE GEWINNEN!

1. Preis Lada Niva

SÜDAMERIKA

Frau und Hund auf großer Fahrt

GEBRAUCHTWAGEN

So unverwüstlich ist der Nissan Patrol

SKODA LÄSST DEN YETI LOS

Kantig, geräumig, sparsam. Cooler als der Tiguan!



ALLRAD VON VW

NIE MEHR ANGST VORM ANHÄNGER Schleuderschutz zum Nachrüsten!



VON WEGEN SPRÖDES
ARBEITSTIER: NESTLE MACHT
AUS DEM NEUEN TOYOTA HILUX 3.0 D-4D
EIN EXTREM GELÄNDETAUGLICHES
MULTITOOl FÜR HARTE EINSÄTZE

DER GUTE-LAUNE-



Mehr Bilder vom Test:

www.4wf.de



DIE REGELN

12 Kandidaten

Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen

Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte

Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

1 Testsiegel

Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

DER KANDIDAT

Seit 1968 ist der Toyota Hilux bereits unterwegs, ursprünglich aber nur auf befestigten Wegen. Die erste Allradversion des kompakten Pritschenlasters kam in der dritten Generation zum Einsatz, die 1978 debütierte. Inzwischen sind wir bei Nummer sechs angelangt, die in der Topversion mit Dreiliter-Diesel und Fünfgangautomatik aus dem Land Cruiser glänzt. Der Hilux ist längst ein Millionenseller.

DER ERSTE 4x4



Foto: Lindloff, Toyota

US-HILUX AUS DEM JAHR 1983
Dritte Generation, erster Allrad-Hilux – 1978 kam der Traktionsvorteil zum Einbau. Schon damals mit Landcruiser-Technik

-LASTER



Unterboden

Check:
Wie gut gebaut,
was eckt an?

EINGEPACKT

Vollverkleidung für den Unterboden, die Schutzbleche sind aus fünf Millimeter dickem Aluminium gefertigt. Tiefster Punkt ist das Hinterachsdifferenzial

»DER 5,26 METER LANGE
RIESE LEGT EINE
BEMERKENSWERTE
GESCHMEIDIGKEIT AN
DEN TAG«

AUSGESTRECKT

Das modifizierte Pick-up-Fahrwerk bietet sehr viel Federweg. Trotz Blattfedern hinten und Einzelaufhängung vorn gute Verschränkungswerte



Fester Geröllhang

Steigung: 35 %
Breite: 5,00 m
Länge: 35,00 m
Belag: Geröll, faust- bis kopfgroß

ABGEOBEN

Je schneller man den Hilux durchs Gelände scheucht, desto unachgiebiger wird die Federung. Bei langsamer Fahrt arbeitet sie perfekt

AUFGESTIEGEN

Egal ob im Krabbeltempo oder mit vollem Schwung, der 200 PS starke Hilux beherrscht jede Gangart für den Steilhang. Durchschnitt: die Motorbremse

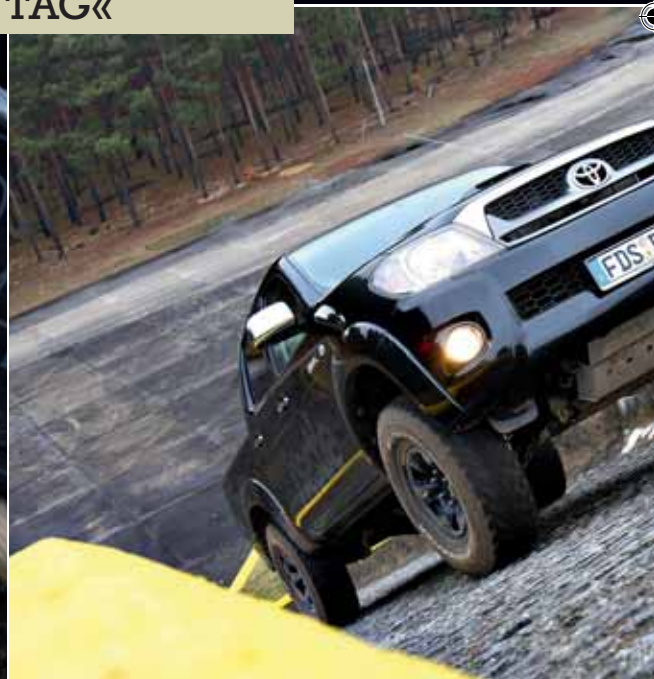




Foto: Lindorff

Robust, Allrad, günstig: Seit mittlerweile 31 Jahren ist der Hilux 4x4 das Allzweckauto schlechthin für jeden, der sich auf sein Fahrzeug verlassen muss. Für Luxus und Leistung war da zunächst nur wenig Raum: Die ersten Hilux in Deutschland waren einfachst möbliert und von überschaubarem Temperament. Der 2,4-Liter-Saugdiesel ließ der Besatzung stets ausreichend Zeit, um sich die Landschaft anzusehen. Doch die Zeiten haben sich geändert. Heute tritt die Topversion mit Dreiliter-Diesel, Automatik und Vollausrüstung an – fast zu schade, um den Hilux schmutzig zu machen.

Beim Autohaus Nestle ist man da anderer Ansicht. Der Toyota-Vertragshändler hat sich unter anderem auf die Verbesserung der japanischen Allradler spezialisiert. Die im November erstmals ausgelieferte Facelift-Version des Hilux blieb daher nicht lange unberührt. Nestle spendiert dem Pick-up einen grundlegenden Offroad-Umbau, der nicht auf Showeffekt, sondern auf Durchkommen getrimmt ist. Zentraler Bestandteil ist das abgeänderte Verteilergetriebe aus dem Land Cruiser. Damit bekommt der Toyota permanenten Allradantrieb (serienmäßig gibt es ihn nur mit einem starren Zuschalt-Allrad). Außerdem lässt sich durch einen weiteren Umbau das Zwischendifferenzial manuell sperren, unabhängig von der Schaltstellung – so kann auch in der Unterersetzung mit offenem Verteilergetriebe spannungsfrei rangiert werden. Der Test-Hilux war weiterhin mit einem umgebauten Fahrwerk, verbesserter Bremsanlage, Unterfahrschutzblechen, Hinterachssperre und A/T-Bereifung ausgestattet. Der Drei-

liter-Motor bekam per Steuergerät eine Leistungsspritze auf 200 PS und 425 Newtonmeter (alle Komponenten: siehe Datenkasten). Das neue adaptive Fünfgang-Automatikgetriebe ist im Schaltverhalten eine ganze Klasse besser als die früher verbaute Vierstufenautomatik. Gemeinsam mit dem kräftigen D-4D-Motor macht es allerdings auch klar, dass die Zeiten von Hammer und Bindedraht für Reparaturen selbst beim Hilux längst vorbei sind. Auch bei ihm hat die Elektronik auf ganzer Linie Einzug gehalten.

Unterboden

Nestle hat dem Hilux unten reichlich Leichtmetall gegönnt. Der erste Unterfahrschutz zieht sich durchgängig von der Front bis hinter das Verteilergetriebe, eine zweite Platte ist unter dem Tank montiert (jeweils fünf Millimeter dick). Außerdem wurde die Hecktraverse höher gelegt, um den hinteren Böschungswinkel zu verbessern. Die Auspuffanlage ragt zwar teilweise etwas heraus, ist aber insgesamt so weit oben, dass man es schon darauf anlegen muss, sie im Gelände zu verformen. Die Schweller der Karosserie sind ungeschützt, allerdings liegt der Leiterraum tiefer, an extremen Kuppen sitzt er zuerst auf. Zum Bergen von hinten fehlen passende Haken, dafür muss die Hecktraverse missbraucht werden. Die beiden Handbremsseile verlaufen etwas ungeschickt an den Hinterrädern – eine echte Ast-Sammelstelle.

Verschränkung/Winkel

Die Baumaßnahmen haben geholfen. Einerseits hat der lange Pick-up durch die Höherlegung auch auf den steileren Kuppen der Testbahn genug Freiraum. Sogar die übliche Achillesferse dieser Sorte

Auto, der lange Hecküberhang, wurde durch die höhere Hecktraverse entschärft. Dennoch bildet er das Limit für die befahrbare Spur. Der eigentliche Hammer ist aber die Verschränkung des Fahrwerks: Die Dämpfer von HT Suspensions und neue Federn machen Hinterachse und Vorderäder extrem beweglich. Die vorderen Reifen federn bis an die Kotflügelkante, die Hinterachse verdreht sich atemberaubend. Der Hilux bleibt dabei aufrecht und kippt nicht durch die Gegend. Die Hinterachssperre bleibt aus, das schafft er auch so ganz souverän. Durch die Automatik lässt er sich dosiert bewegen.

Fahrwerk

Lange Federwege hat er, doch trotz des neuen Fahrwerks bleibt das Pick-up-Dilemma der hohen Zuladung. Dafür müssen speziell die hinteren Blattfedern ausgelegt sein. Sie führen zu einer ziemlich sportlichen Härte, die mit unbeladenem Auto auf Schlaglochpisten keine Freude mehr macht. Mit ausreichend Zuladung wandelt sich das Bild aber schlagartig, dann beginnt auch die Hinterachse mit der Federarbeit. Probleme haben die Blattfedern vor allem mit schnellen Impulsen, das wird am Geröllhang deutlich. Je langsamer man den Hilux bewegt, desto geschmeidiger arbeitet das Fahrwerk. Bei schneller Bergabfahrt kommen die Hinterräder nicht mehr richtig mit und beginnen zu springen, bei Schleichfahrt gibt sich das. Bergauf, wenn mehr Gewicht auf die Hinterachse drückt, fährt sich das Ganze bedeutend besser und ohne viel Radschlupf.

Steigfähigkeit/Bergabfahrt

Das neu verbaute Fünfstufen-Automatikgetriebe besitzt einen kürzeren ersten Gang, die





Lockersand-Strecke

Länge: 1000 m
Breite: 15 m

FLACHMANN

Einziges Indikator für die Kurvengeschwindigkeit ist die Antenne, das Auto selbst neigt sich kaum zur Seite. Die Lenkung könnte etwas direkter sein



Wasserdurchfahrt

Wassertiefe: max. 1,50 m
Beckenbreite: 5,50 m
Beckenlänge: 31,40 m

SCHNELLBOOT

Tiefer tauchte bislang noch keiner, Nestle gibt nach dem Umbau 100 Millimeter mehr Wassertiefe frei, der Hilux kommt problemlos damit zurecht



Trial-Kurs

Länge: 150,00 m
Anzahl der Tore: 15

MASSNAHME

Die beachtliche Länge ist trotz des akzeptablen Wendekreises ein Handicap. Relativ gute Übersicht, bis auf die schwer einschätzbare runde Front

Achsübersetzung wurde gegenüber dem bisherigen Automatik-Hilux ebenfalls kürzer. Insgesamt erreicht der Hilux damit eine Gesamtübersetzung von 35,3:1. Das reicht bei der Bergabfahrt bis 35 Prozent Steigung. Ab diesem Gefälle muss mitgebremsst werden. Hierbei fällt die umgerüstete Bremsanlage tatsächlich spürbar auf, da sie sich sehr gezielt dosieren lässt. Die Bergaufahrt stellt den Dreiliter-Diesel mit seinen 420 Newtonmetern vor keine Herausforderung, dank Automatik gelingt das Anfahren am Hang problemfrei. Dabei werden beide Gangarten beherrscht: Gipfelsturm mit viel Gas und gefühlvolles Krabbelpogramm.

Handling

Er liegt wie das sprichwörtliche Brett. Erst beim Hakenslagen im Angriffsmodus lässt sich eine gewisse Seitenneigung provozieren. Nur die Radioantenne legt sich kräftig in die Kurve. Der Testwagen trat in der zweithöchsten Ausstattung (Sol) an, erst beim Topmodell Executive ist das bei Toyota VSC getaufte ESP an Bord. Deshalb spuckt auch bei forschem Vorwärtsschub keine Elektronik dazwischen. Die gedämpfte Lenkung vermittelt zwar kein radikal genaues Gefühl, arbeitet aber ausreichend exakt. Schön ist die leichte Übersteuertendenz bei beherrzter Fahrweise, die sich einfach beherrschen lässt. Das Fahrwerk kommt mit den tiefen Querrillen gut zurecht und zeigt abermals, dass es vor allem die kurzen, schnellen Impulse sind, die es aus dem Tritt bringen. Bei heftigen Einschlägen dagegen ist es in seinem Element.

Wat-Verhalten

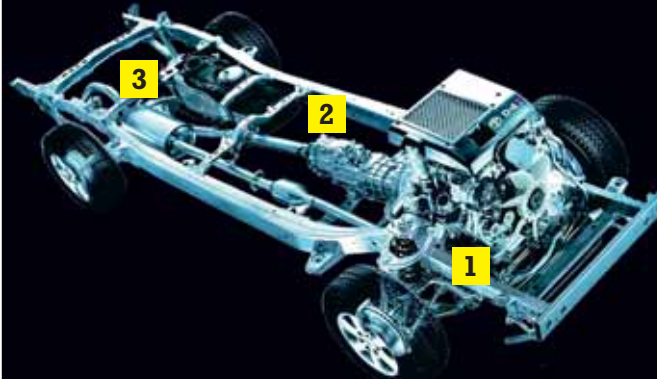
Land unter im Testbecken: So tief tauchte noch keiner. 800 Millimeter gibt Nestle für den

umgebauten Hilux frei – dank Höherlegung sowie in den Motorraum verlegten Achs- und Getriebeentlüftungen sind das zehn Zentimeter mehr, als Toyota dem Pick-up ab Werk zumuten möchte. Die großen A/T-Geländereifen verschwinden dabei komplett unter der Wasseroberfläche. Die Lichtmaschine ist tief montiert, sie läuft schon bei 70 Zentimeter im Wasser. Die Luftansaugung im Innenkotflügel ist gut geschützt untergebracht. Die Scheinwerfer halten dem Wasserdruck stand, der Innenraum bleibt trotz Wasserpegel deutlich oberhalb der Einstiegskante trocken. Dafür laufen die Türen selbst mit Wasser voll und anschließend sehr lange wieder leer, weshalb man die maximale Wassertiefe besser nicht in schmutziger Schlammbrühe austesten sollte.

Übersichtlichkeit/Wendigkeit

13 Meter Wendekreis sind schon ein gewisses Handicap, wenn man den Hilux berührungsfrei durchs Dickicht bugisieren will. Der lange Radstand beansprucht ebenfalls mehr Raum im Gelände, weil man damit quasi in ein Hindernis hineinschwenkt statt darum herumzufahren. Seitlich ist der Pick-up gut einzuschätzen, die leicht ausgestellten Radhäuser liegen nur wenig außerhalb der eigentlichen Karosserielinie. Beim Blick nach hinten ist durch die aufrechte Pritschenwand leicht erkennbar, wie weit man sich an ein Hindernis heranwagen darf. Die Front mit dem voluminösen runden Vorbau lässt sich dagegen lediglich erahnen, zentimetergenaues Rangieren funktioniert nur mit Einweiser. In dieser Prüfung lernt man das abgeänderte Verteilergetriebe schätzen. Ohne Sperre in der Untersetzung rangieren zu können, ist gera-

DER ANTRIEBSSTRANG

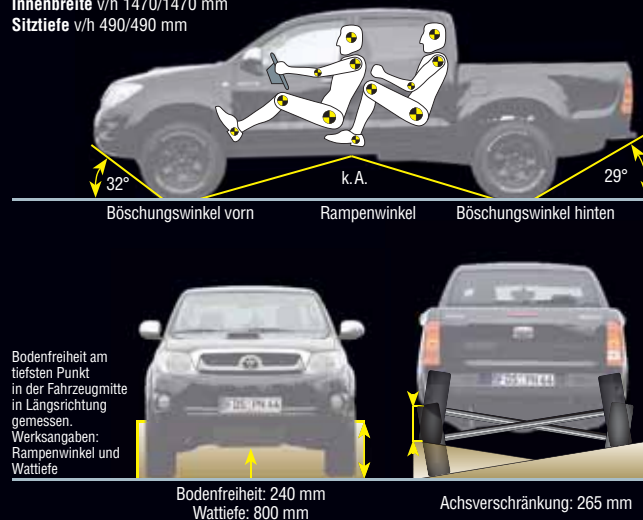


Rückgrat des Hilux ist sein stabiler Leiterraum **1**, auf den die Karosserie aufgeschraubt wird. Nestle installiert ein neues Verteilergetriebe mit Permanent-Allrad **2** und eine Hinterachsdifferenzialsperre **3**. Das Fahrwerk wird ebenfalls modifiziert

WICHTIGE GELÄNDEWERTE

Toyota Hilux

Innenhöhe v/h 990/920 mm
Innenbreite v/h 1470/1470 mm
Sitztiefe v/h 490/490 mm



DER MOTOR



Der kräftige Dreiliter-Diesel ist die Topmotorisierung, parallel wird ein 120-PS-Vierzylinder mit 2,5 Litern angeboten

DATEN

TOYOTA HILUX 3.0 D-4D NESTLE

ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Diesel vorn längs, vier Ventile/Zyl., DI, Turbo, Zahn-/Stirnrad	
Hubraum	2982 cm ³
Leistung bei Drehzahl	147 kW/200 PS bei 3600 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	425 Nm bei 1400 U/min
Spitze	181 km/h
Dachlast	50 kg
Reduktion max. Übersetzung I/G	2,56:1 35,3:1
permanenten Allradantrieb mit Untersetzung, Differenzialsperren Mitte/hinten	

KAROSSERIE

Länge	5255 mm
Breite	1835 mm
Höhe	1875 mm
Ladefläche L/B	1520/1515 mm
Radstand	3085 mm
Tankinhalt	80 Liter
Anhängelast ungebremst	750 kg
gebremst	2250 kg
Serienbereifung	255/70 R 15
Testwagenbereifung	265/75 R 16
Reifentyp	BF Goodrich Radial All Terrain

MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	11,6 s
Elastizität 60–100 km/h (Kickdown)	8,3 s
80–120 km/h (V. Gang)	11,0 s
Bremsweg unbeladen/beladen	48,4/51,8 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	68/74 dB(A)
Normverbrauch	9,4 Liter D
Testverbrauch	10,1 Liter D
Achslast vorn/hinten	1187/936 kg
Testwagenleergewicht	2123 kg
Zuladung	637 kg
Wendekreis li/re	13,3/13,0 m

PREIS/KOSTEN

Basispreis	34 867 Euro ¹
Testwagenpreis	51 277 Euro ²
Anpassung Hecktrav.	265 Euro
Bereifung 265/75 R 16 5 x auf 16" Stahlfelge	2150 Euro
Bremsanlage Performance 16" m. Vierkolbensattel vorn	2430 Euro
Hinterachssperre	1930 Euro
Höherlegung der Entlüftung	120 Euro
Leistungssteigerung 200 PS/425 Nm	990 Euro
Mittelsperre separat schaltbar	990 Euro
Nestle-Fahrwerk	2990 Euro
Permanent-Allrad mit Sperre	3190 Euro
Spurverbreiterung	385 Euro
Unterfahrschutz vorn	310 Euro
Getriebe/Verteilergetriebe	340 Euro
Tank	320 Euro

Kontakt:
Autohaus Nestle GmbH
72280 Dornstetten
www.offroad-nestle.de
☎ 07443/96770

¹ Double Cab Automatik Sol Metallic-Lack;
² inklusive aufgelisteter Einzelpreise.
Testschema siehe LESERBRIEFE

Fotos: Lindhoff (6), Toyota (2)



Sanddurchfahrt

Füllgut: Küstensand
Breite: 4,50 m
Länge: 50,00 m

DAMPFSCHIFF

Um Fahrt aufzunehmen, muss der Motor kurz Luft holen, dann geht es aber kraftvoll voran. Wichtig ist die passende Wahl von Übersetzung und Fahrstufen



Sandhang

Steigung: 20 %
Breite: 6,00 m
Länge: 53,00 m

FRÄSMASCHINE

Der Umbau auf mechanischen Permanent-Allrad tut dem Hilux gut. In Verbindung mit den beiden manuellen Sperren eine satte Vorstellung

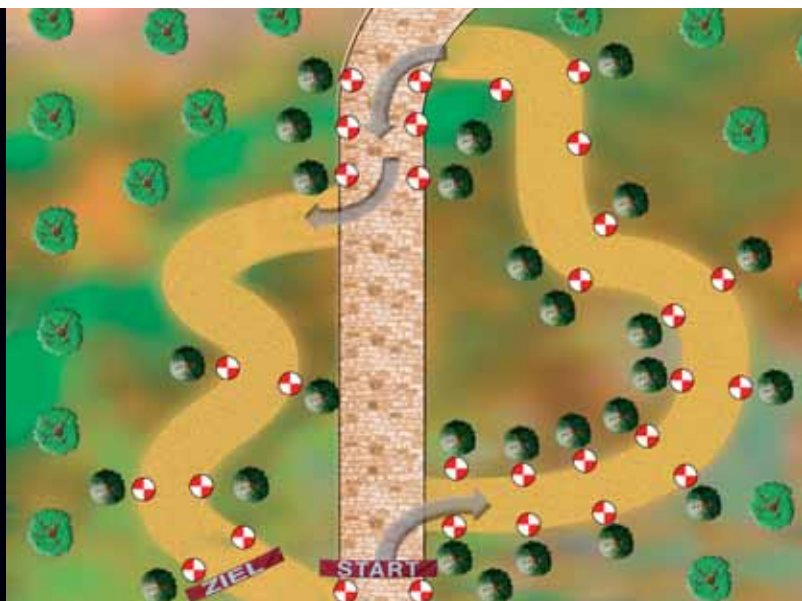
de bei diesem langen Auto ein großer Vorteil, der sich auch beim Einsatz als Zugfahrzeug zeigen wird. Dennoch ist der Hilux alleine von den Abmessungen her kein idealer Kandidat für sehr enge Geländedeformationen.

Traktion

Der Motor schiebt kräftig an, tut das allerdings in einem begrenzten Drehzahlbereich. Das passt gut zur Fünfgangautomatik, die im Alltag harmonisch mit der gebotenen Kraft umgeht. Wenn der Boden sehr tief wird, muss allerdings selbst Hand angelegt werden: Dann sollte das Getriebe in den Stufen 1 bis 2 gesperrt bleiben, im dritten Gang geht dem Hilux trotz Motortunings ein bisschen die Puste aus. In der Untersetzung wiederum ist dies nicht empfehlenswert, weil er dann sofort ausdreht. Man muss die Entscheidung für die passende Gangwahl also stets je nach Geländebeschaffenheit selbst treffen. Das hat entscheidenden Einfluss auf das Vorwärtkommen zum Beispiel in tiefem Schlamm oder bodenlosem Kies, wo einfach Reifendrehzahl gefragt ist. Das Anfahren gelingt dank Automatik problemlos.

DER TRIALKURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern



DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich maximal bis zu einem Pegel von 1,50 Metern fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute nutzt die Bundes-

Antriebssystem

Der Permanent-Allrad verteilt seine Kraft rein mechanisch, ohne jedes Zutun irgendwelcher Steuerelektronik. Auf tiefem Boden funktioniert das ausgezeichnet, mit zugeschalteter Verteilergetriebesperre geht es bereits richtig weit nach oben. Wenn wenig Schwung zur Verfügung steht – weil kein Platz da ist oder die Geländeformation es verbietet –, ist schließlich mit der Hinterachssperre fast das Optimum an Hilfsmitteln erreicht. Sie ist vor allem bei langsamer Fahrt perfekt. Beim Nestle-Hilux ist eine druckluftbetätigte ARB-Sperre installiert, die einfach per Knopfdruck zugeschaltet wird. Wer mit schierer Gewalt und viel Motoreinsatz arbeiten möchte, erntet mit ihr allerdings ein trampelndes Heck – da ist Gefühl gefragt. Beim Anfahren aus dem Stand muss sich der Hilux erst zum Leistungseinsatz des Turboladers hocharbeiten, bevor es richtig losgeht. Dann fräst sich der Hilux aber unermüdlich durch den tiefen Sandhang und nimmt zum Schluss sogar etwas Fahrt auf. Mit dieser Performance ist man auch an langen, glitschigen Steilhängen gut bedient.

ERGEBNIS



DIE WERTUNGEN IM DETAIL

Unterboden

Anordnung	maximal 25	20
Schutz	maximal 25	24
Punkte gesamt	maximal 50	44

Steigfähigkeit/Bergabfahrt

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	50
Motorbremse	maximal 50	32
Bergabfahrhilfe	maximal 50	00
Punkte gesamt	maximal 200	132

Übersichtlichkeit/Wendigkeit

Übersichtlichkeit	maximal 20	16
Wendigkeit	maximal 40	17
Abmessungen	maximal 40	16
Punkte gesamt	maximal 100	49

FAZIT



Foto: Lindlöf

Verschränkung/Winkel

Bahn 1	maximal 50	48
Bahn 2	maximal 150	130
Punkte gesamt	maximal 200	178

Handling

Antriebssystem	maximal 25	20
Aufbaubewegung	maximal 25	21
Fahrdynamik	maximal 50	38
Punkte gesamt	maximal 100	79

Traction

Durchfahrt	maximal 25	23
Anfahren	maximal 25	22
Punkte gesamt	maximal 50	45

Auch beim Hilux sind die Zeiten, als alles noch rein mechanisch und praktisch unzerstörbar funktionierte, längst vorbei. Dennoch ist die aktuelle Generation eine Alternative zu modernen Geländewagen. Die Umbauten von Nestle setzen genau an den richtigen Stellen an und verbessern die Performance des Hilux auf ein sehr hohes Niveau, bei dem selbst reinrassige Geländegänger wie der Defender zum

Fahrwerk

Bergauffahrt	maximal 50	44
Bergabfahrt	maximal 50	41
Punkte gesamt	maximal 100	85

Wat-Verhalten

Dichtheit	maximal 25	21
Aggregateschutz	maximal 25	22
maximale Wattiefe	maximal 50	50
Punkte gesamt	maximal 100	93

Antriebssystem

Kraftentaltung	maximal 50	39
Traktionshilfen	maximal 50	42
Punkte gesamt	maximal 100	81

Teil nicht mitkommen. Den Super-Test hat der Nestle-Hilux mit gutem Ergebnis bestanden.

Torsten Seibt, Testredaktion

786 Punkte
von 1000 erreichbaren Punkten



anstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) das Gelände. Den südlichen Teil des Areals verwaltet und vermarktet der Förderverein Verkehrsversuchsanlage Horstwalde e. V. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.



VOLLE KRAFT VORAUSS


DER VOM AUTOHAUS NESTLE
MODIFIZIERTE **TOYOTA HILUX** IST
EINE PREMIERE IM SUPER-
TEST: DAS ERSTE TUNER-AUTO

Wir nähern uns der Dreißiger-Marke: Der Hilux ist Nummer 28 in unserem Supertest-Reigen. Und gleichzeitig eine Premiere, denn er kommt vom Tuner. Bislang waren alle Fahrzeuge im Supertest Serienautos, die wir direkt von den Fahrzeugherstellern oder Markenimporteuren übernahmen. Auch in Zukunft werden gelegentlich verbesserte Geländewagen in unserem Supertest antreten. Streng genommen ist das bereits in Heft 9/2007 geschehen, als der Jeep Wrangler Rubicon seinen bis heute gültigen zweiten Platz in der Gesamtwertung herausfuhr. Denn auch der Rubicon wurde vom Basisauto ausgehend mit Zubehör (Sperren, Verteilergetriebe, entkoppelbarer Stabi) aufgerüstet – allerdings durch den Hersteller. Wichtig für den Supertest-Kandidaten ist und bleibt: Es muss sich um einen mit allen An- und Umbauten straßenzugelassenen Geländewagen handeln – Wettbewerbsfahrzeuge sind ebenso-

wenig gefragt wie Einzelstücke, die unverkäuflich sind. Den Hilux aus diesem Supertest kann sich jeder Interessent genau so bei der Firma Nestle abholen. Auch neu: Wir haben unsere Übersicht zur Gesamtwertung überarbeitet. In der Tabelle auf dieser Seite sind alle Tests mit Gesamtpunktzahl und der jeweiligen Heftausgabe aufgelistet – zum Nachbestellen oder auch zum Nachlesen im Internet unter www.4wheelfun.de. Ebenfalls dort vertreten: eine ausführliche Fotoshow aus den Supertests (auch vom Nestle-Hilux dieser Ausgabe), in denen Sie weitere, nicht im Heft veröffentlichte Bilder betrachten können. Ab sofort finden Sie außerdem die ausführliche Komplettwertung aller Supertests zum Download auf unserem Internet-Portal. In den Tabellen zu den Einzelwertungen hier im Heft wird der jeweilige Testkandidat mit seiner Platzierung farblich hervorgehoben. Bei Punktgleichheit in einzelnen Kapiteln sortieren wir die Kandidaten nach dem Alphabet ein.

@ Die Supertests im Web:
www.4wf.de



RANGLISTE GESAMTERGEBNIS					
				RANGE ROVER Immer noch unerreicht: Der Teuerste ist weiterhin der Beste, ihn gilt es zu schlagen	
Modell	Version	Leistung	Preis	Heft	Punkte
1. Range Rover TDV8	Diesel; AG	272 PS	91 100	2/2007	842
2. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	Benzin; AG	199 PS	32 790	9/2007	829
3. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	Diesel; AG	218 PS	53 990	2/2008	797
4. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	Diesel; AG	200 PS	34 867	4/2009	786
5. Iveco Massif HPT	Diesel; SG	176 PS	35 520	9/2008	780
6. Land Rover Defender 90 TD4	Diesel; SG	122 PS	30 400	8/2007	762
7. Jeep Cherokee 2.8 CRD	Diesel; AG	177 PS	38 490	12/2008	760
8. Hummer H3	Benzin; AG	244 PS	44 890	3/2008	757
9. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	Diesel; AG	177 PS	35 890	3/2009	754
10. Mercedes G 320 CDI	Diesel; AG	224 PS	71 876	7/2007	752
11. VW Touareg	Diesel; AG	225 PS	54 210	10/2007	749
12. Land Rover Freelander TD4	Diesel; SG	152 PS	40 500	4/2007	747
13. Toyota Land Cruiser 4.5 D-4D	Diesel; AG	286 PS	79 900	5/2008	735
14. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	Diesel; SG	86 PS	17 300	4/2008	715
15. Lada Niva 1.7i	Benzin; SG	81 PS	9 990	2/2009	705
16. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	Diesel; AG	170 PS	49 150	5/2007	698
17. Mercedes GL 420 CDI	Diesel; AG	306 PS	79 460	12/2006	683
18. Mercedes GLK 280	Benzin; AG	231 PS	44 256	11/2008	682
19. Nissan Pathfinder 2.5 dCi	Diesel; SG	171 PS	45 630	10/2008	655
20. Mitsubishi L200 2.5 DI-D+	Diesel; SG	167 PS	32 900	6/2008	649
21. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	Diesel; SG	129 PS	29 000	3/2007	645
22. Audi Q7 3.0 TDI	Diesel; AG	233 PS	50 780	6/2007	640
23. VW T5 2.5 TDI PanAmericana	Diesel; SG	174 PS	65 259	8/2008	592
24. Subaru Forester 2.0	Benzin; SG	150 PS	32 400	7/2008	582
25. BMW X5 3.0sd*	Diesel; AG	286 PS	59 500	11/2007	569
26. Daihatsu Terios 1.5*	Benzin; SG	105 PS	20 790	1/2007	567
27. VW Tiguan 2.0 TDI*	Diesel; SG	140 PS	29 975	1/2008	538
28. Nissan X-Trail 2.0 dCi*	Diesel; AG	150 PS	35 540	12/2007	497

AG = Automatikgetriebe; SG = Schaltgetriebe; * nicht bestanden

ETAPPENSIEGER

1. UNTERBODEN



TOYOTA HILUX NESTLE
Fett verkleideter Unterboden mit mehreren Schutzplatten

Modell	Gesamt max. 50
1. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	44
2. Hummer H3	43
3. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	42
4. Mercedes G 320 CDI	41
5. Mercedes GL 420 CDI	38
6. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	35
6. Land Rover Freelander TD4	35
6. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	35
6. Range Rover TDV8	35
10. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	34
11. Iveco Massif HPT	33

2. VERSCHRÄNKUNG/WINKEL



JEEP WRANGLER RUBICON
Volle Punktzahl für die ausgezeichnete Verschränkung

Modell	Gesamt max. 200
1. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	200
2. Range Rover TDV8	195
3. Land Rover Defender 90 TD4	185
4. Iveco Massif HPT	180
5. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	179
6. Lada Niva 1.7i	178
6. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	178
8. Daihatsu Terios 1.5	175
8. Mercedes G 320 CDI	175
10. Hummer H3	173
11. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	171

3. FAHRWERK



RANGE ROVER
Sein erstklassig abgestimmtes Luftfederfahrwerk macht ihn zum Sieger

Modell	Gesamt max. 100
1. Range Rover TDV8	95
2. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	90
3. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	88
4. Hummer H3	87
5. Land Rover Defender 90 TD4	86
6. Iveco Massif HPT	85
6. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	85
8. Lada Niva 1.7i	83
8. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	83
10. VW Touareg	80
11. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	79

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT



JEEP GRAND CHEROKEE
Bergauf klettert er super, bergab kriecht er besser als jeder andere – erster Platz

Modell	Gesamt max. 200
1. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	187
2. Jeep Cherokee 2.8 CRD	185
2. Range Rover TDV8	185
4. VW Touareg	182
5. Land Rover Freelander TD4	179
6. Mercedes GL 420 CDI	175
7. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	170
8. Mercedes GLK 280	161
9. VW Tiguan 2.0 TDI	157
10. BMW X5 3.0sd	151
19. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	132

5. HANDLING



BMW X5
Das Sports Activity Vehicle macht im Handlingtest seinem Namen alle Ehre – ein echter Renner

Modell	Gesamt max. 100
1. BMW X5 3.0sd	88
2. VW Touareg	84
3. Mercedes GLK 280	82
4. Audi Q7 3.0 TDI	81
5. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	79
6. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	78
6. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	78
6. Subaru Forester 2.0X	78
9. VW Tiguan 2.0 TDI	77
10. Range Rover TDV8	75
11. Daihatsu Terios 1.5	74

6. WAT-VERHALTEN



TOYOTA HILUX NESTLE
Tiefer tauchte bis jetzt noch keiner. Nestle gibt 800 mm Wattiefe an

Modell	Gesamt max. 100
1. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	93
2. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	92
3. Land Rover Freelander TD4	88
4. Hummer H3	87
5. Mercedes G 320 CDI	85
6. Iveco Massif HPT	83
6. Mercedes GL 420 CDI	83
8. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	82
8. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	82
9. Mitsubishi L200 DI-D	81
9. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	81

7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



SUZUKI JIMNY
Suzukis Kleinster ist im engen Gelände der Größte. Sehr wendig, sehr übersichtlich

Modell	Gesamt max. 100
1. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	95
2. Lada Niva 1.7i	92
3. Daihatsu Terios 1.5	91
4. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	75
5. Subaru Forester 2.0X	72
6. Jeep Cherokee 2.8 CRD	70
6. Mercedes GLK 280	70
8. Land Rover Defender 90 TD4	67
9. Land Rover Freelander TD4	66
10. VW T5 2.5 TDI PanAmericana	65
20. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	49

8. TRAKTION



RANGE ROVER
Mit dem Terrain Response ist der Range auch für Sand bestens gewappnet

Modell	Gesamt max. 50
1. Range Rover TDV8	47
2. Iveco Massif HPT	46
3. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	45
4. Land Rover Defender 90 TD4	43
5. Hummer H3	42
5. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	42
7. Audi Q7 3.0 TDI	41
7. BMW X5 3.0sd	41
7. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	41
7. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	41
11. Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D	40

9. ANTRIEBSSYSTEM



JEEP WRANGLER RUBICON
Mit zwei Achssperren und reichlich Traktion ganz vorn

Modell	Gesamt max. 100
1. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	88
2. Mercedes G 320 CDI	85
3. Range Rover TDV8	83
4. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	82
5. Iveco Massif HPT	81
5. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle	81
7. VW Touareg	78
8. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	76
9. Audi Q7 3.0 TDI	75
9. Jeep Cherokee 2.8 CRD	75
9. Land Rover Defender 90 TD4	75