



470 Nm maximales Drehmoment führen auch im Gelände zu ungeahnter Dynamik

Leistung ohne Reue



Das Verteilergetriebe des Land Cruiser adelt den Hilux zum Permanentallradler.

Der Hilux hat einen Rang, den nur nahezu perfekte Autos erreichen: Er gilt als die Messlatte unter den Pick-ups. Doch auch an ihm gibt es noch etwas zu verbessern. Toyota Nestle zeigt, wie das geht.

Der Hilux ist des Offroaders Liebling. Nur: Wer sind die Offroaders, die gemeint sein könnten? All diejenigen, bei denen es hart zur Sache geht. In Australien oder in Südafrika beispielsweise ist der Hilux sogar der meistverkaufte Allradler insgesamt. Seit Toyota 2006 die neueste Generation vom Typ N26 vorstellte, gibt es kaum

mehr etwas zu mäkeln. Die Stabilität von Rahmen und Fahrwerk gilt als beispielhaft, die Motoren des Hilux umgibt der Ruf von Langlebigkeit. Seit Pick-ups mit allem Pipapo, wie Lederausstattung, Klimaautomatik und kräftigen Motoren daherkommen, werden sie nicht nur von Handwerkern und Gewerbe-

treibenden gekauft. Freizeitaktivisten, die selbst die ausgefallensten Sportgeräte in die Berge oder ans Meer spedieren wollen, haben erkannt: Es gibt kein flexibleres Gefährt als einen Pick-up. Und wenn der schon über einen bärigen 3,0-Liter-Turbodieselmotor mit stattlichen 171 PS Leistung verfügt, dann sollen doch

bitte schön nicht alle Pferde an der Hinterachse zerren. Obgleich vier Hightech-Mountainbikes eine wertvolle Fracht darstellen, würde der Hilux auf die Frage, wie viel er denn geladen habe, antworten: „Nichts.“ Selbst auf trockener Straße bringen 171 Pferdestärken eine unbelastete Pick-up-Hinterachse zum Durchdrehen und bei

Regen steht man bereits beim kleinsten Gasstoß quer.

DIE TRUMPFKARTE HOLEN

Das hat der Mitbewerber Mitsubishi sehr clever erkannt. Dessen L200, der sich ganz ausschließlich an Freizeitnutzern orientiert und von Gewerbetreibenden nicht einmal wahrgenommen wird, hat sich durch seinen permanenten Allradantrieb ein wichtiges Kaufargument gesichert. Eine Trumpfkarte, die der rührige Toyota-Händler Nestle in Dorn-

stetten nicht länger der Konkurrenz überlassen wollte. Seit er den Hilux mit dem Verteilergetriebe des Land Cruiser J12 bestückt, stehen die Freizeitaktivisten bei ihm Schlange. Kostenpunkt: Knapp 3200 Euro. Die edle Schaltbox aus dem großen Bruder beschert dem Laster nicht nur permanenten Vortrieb durch vier Räder. Sein intelligentes Torsen-Mitteldifferenzial sperrt automatisch, wenn eine Achse auf schlüpfrigerem Untergrund steht als die andere.

Mit dem bloßen Implantieren des neuen Organs allein war es natürlich nicht geschehen. Die Original-Zuschaltallradtechnik des Hilux verfügt ja über das Gimmick ADD, eine mechanische Teilabschaltung des vorderen Achsantriebes, sobald man von 4H in 2H, also von starrem 4x4-Antrieb in reinen Hinterradantrieb geschaltet hat. Technisch realisiert mittels einer geteilten vorderen Antriebswelle. Stellen Sie sich eine geteilte Antriebswelle bei einem Permanentallradler vor. Das darf man gar

nicht bis zu Ende denken. Auch das musste Nestle durch Einbau einer neuen, jetzt durchgehenden Welle parieren. Doch die Schwarzwälder wollen noch mehr bieten. Und da Räder zur Kleidung eines Autos gehören, schafft ein Höherlegungsfahrwerk Raum für optisch besser passende Pneus in dem Format 265/75R16 (wahlweise 275/70R17). Nichts Übertriebenes – das ist lediglich die frühere Seriengröße eines Land Rover Defender. Eben so groß, dass es harmonisch aus-

200 PS und gutmütiger als ein Serien-Hilux. Der Nestle-Pick-up ist um Klassen lahraktiver und dynamischer, doch dank Permanent-Allrad auch sicherer.



Mehr Antriebsleistung verlangt beim Hilux nach mehr Bremsleistung. Die 15-Zoll-Serien-Bremse muss weichen. Eine größere Vierkolben-Bremsanlage hebt das Sicherheitsniveau.



Mehr Wirkung durch höheren Wirkungsgrad bei der Ladeluftkühlung erzielt Nestle mit einem Wasser-Luft-Ladeluftkühler. Für dessen Kühlwasser gibt es einen separaten Wasserkreislauf.



30-mm-Lift und Hochdruckdämpfer von HT vorn.



Keinen Zentimeter Bodenfreiheit verschenkt das Unterfahrschutz-Kit.





BEWEGLICHKEIT wie vom anderen Stern. Mit dem Fahrwerk von HT gelingt es in natürlichem Gelände – also fernab einer künstlichen Rampe – kaum, den Hilux an Verschränkungsstellen zu führen.

sieht. Das Fahrwerk stammt vom Nestle-Systempartner HT-Suspension. In der Grundauslegung liftet es den Hilux damit vorne um 30 und hinten um 10 mm. So lässt sich die tief hängende Nase ein wenig anheben, ohne jedoch die Tragkraft für schwere Lasten zu verringern. Weiter gehende Höherlegungen oder das Tragen besonders schwerer Güter auf der Hinterachse übernehmen auf Wunsch dann Zusatzfedern, die HT-Suspension über die Dämpfer stützt, wie im Bild oben rechts zu sehen.

AUTOMATIK-ZUSCHLAG

Automatik-Getriebe rauben Dynamik. Das lässt sich selbst bei modernen Konstruktionen nicht verleugnen und gilt für den nicht ganz taufrischen Fünf-Gang-Automaten im Hilux erst recht. Schon deshalb hat Toyota den Motor im Automatik-Hilux mit einem maximalen Drehmoment von 360 Nm ausgestattet und belässt es beim Schalter bei 343 Nm. Doch auch größere Räder schmälern die Agilität, was dem Geschmack der Schwarzwälder so richtig gegen den Strich geht. In einer ersten Ausbaustufe entwickelten sie deshalb zusammen mit dem Dieseltuner Hopa ein Zusatzsteuergerät, das 200 PS und 410 Nm Drehmoment freisetzt. Für Drehmom-

enthungrige gibt es aber auch noch einen Zuschlag. Ein wassergekühlter Ladeluftkühler mit separatem Wasserkreislauf führt dem Motor noch mehr kühlere Luft und damit mehr Sauerstoff zu. Die Drehmomentausbeute steigt so auf 470 Nm bei 2800 Touren. Der Unterschied zum Serienauto ist gewaltig und andererseits unspektakulär. Man bewegt sich zwar, ohne es zu wollen, auf einem höheren Geschwindigkeitsniveau, fühlt sich aber sicherer als im Serien-Hilux. Da die Antriebskräfte auf vier Räder verteilt sind, bleibt an den Reifenauflandflächen eben mehr Reserve für Seitenführung. Die am Vorfühwagen montierten neuen Mud-Ter-



HOCHDRUCK-DÄMPFER holt sich Nestle vom Systempartner HT-Suspension. Aufgrund unterschiedlicher Innendrucke lassen sich verschiedenste Kennlinien darstellen.



ZUSATZTRAGKRAFT gewährleisten Zusatzfedern, die über die HT-Dämpfer gestützt werden.

Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle

MOTOR

Diesel, 4-Zyl., Turbo, Common-Rail, DI
 Hubraum: 2.982 cm³
 Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3.600 min⁻¹
 max. Drehmom.: 470 Nm/2.800 min⁻¹
 Schadstoffklasse Testwagen: Euro 4
 CO₂-Ausstoß: 236 g/km

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, zweistufiges Verteilergewicht, Verteilung v/h: 29/71 bis 53/47, Reduktion 2,57:1; 5-Gang-Automatik, 100%-Differenzialsperre vo und hi optional

FAHRZEUGAUFBAU

Rahmenbauweise, aufgeschraubte Kabine und Pritsche, 4 Türen, 5 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubenfedern
 hinten: Starrachse, Blattfedern

BREMSEANLAGE

ABS, EBV, BA
 vorn: innenbelüftete Scheiben
 hinten: Trommeln

LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

FELGEN / REIFEN

7x16-Alufelgen
 265/75R16, BFGoodrich Mud-Terrain KM2

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

Länge: 5.255 mm
 Breite/Höhe: 1.760/1.810 mm
 Radstand: 3.085 mm
 Spurweite v/h: 1.510/1.510 mm
 Ladelänge: 1.540 mm
 Ladebreite: 1.515 mm
 Tankinhalt: 80 Liter
 Leer-/Gesamtgew.: 1.945-2.010/2.760 kg
 zul. Anhängelast ungebr./gebr.: 750/2.250 kg

PREISE / AUSSTATTUNG

Basis: Hilux 3.0 DoKa Autom. Sol: 34.272 €
 Umbau Permanent-4x4: 3.190 €
 Fahrwerk + 30/10 mm, HT-Dämpfer: 2.990 €
 5x 265/75R16 auf 7x16-Alu: 2.200 €
 Unterfahrschutz Kühler/Motor: 310 €
 Unterfahrschutz Getriebe: 340 €
 Leistungssteig. 200 PS: ab 990 €
 Differenzialsperre hinten: 1.830 €
 Differenzialsperre vorn + hinten: 3.580 €
 Performance-Bremsanlage: 2.430 €
 Aufstufung auf 3.500 kg zul. GG: 430 €



Traktionsgrenzen pariert man mit Differenzialsperren. Da es beim 3,0-Liter ab Werk keine gibt, verbaut Nestle ARB-Airlocker hinten und vorn.