

Fahrbericht Toyota Hilux Extra Cab Duty Comfort: Robust und kultiviert

Von Jens Riedel, cen

Im nächsten Jahr feiert der meistverkaufte Pick-up der Welt Jubiläum: Vor 50 Jahren führte Toyota den Hilux in den USA ein, ein Jahr später kam er bereits auch nach Europa. Nach über 18 Millionen produzierten Einheiten ist im vergangenen Jahr die achte Generation erschienen. Auch bei ihr blieb Toyota dem robusten Leiterrahmen treu. 1783 Käufer zählte der Hilux im vergangenen Jahr bei uns, europaweit waren es 2015 rund 34 000 Kunden, was ihm einen Marktanteil von 23,1 Prozent und Platz 1 im Segment bescherte.

Neben den „Duty“ genannten Versionen für den Arbeitseinsatz richten sich die Ausstattungslinien Comfort und Executive mit Komfortfederung und mehr Assistenzsystemen an eine eher freizeitorientierte Klientel. Sie findet im Hilux ein durchaus angenehmes Ambiente vor. Das Interieur der von uns gefahrenen Ausstattung Duty Comfort verströmt in dem leichten Nutzfahrzeug tatsächlich das von vielen Herstellern immer wieder gerne beschworene Pkw-Niveau. Es bleibt zwar weitestgehend bei nutzungsgerechtem Hartplastik, das mit künstlicher Naht aber geschickt Leder vortäuscht. Den Wohlfühlfaktor steigern außerdem einige silberfarbene Blenden und Klavierlack-Applikationen.

Zwei große klassische Rundinstrument mit einem senkrecht dazwischen stehenden 4,2-Zoll-Farbdisplay-Bordcomputer, der bis zu sechs Informationen gleichzeitig aufs Display schickt. Die Einstellungen für den bis 50 km/h auch während der Fahrt zuschaltbaren Allradantrieb werden über einen Drehschalter in der Mittelkonsole vorgenommen. Den Schalthebel hat Toyota bewusst Pkw-ähnlich kurz gehalten. Das Multimedia-System wird über einen sieben Zoll großen Touchscreen in Tablet-Art bedient.

Links und rechts helfen große Griffe an der A-Säule an Bord. Bei dem fehlenden Trittbrett unseres Testwagens wurde dieses Angebot dankend angenommen. In der viersitzigen „Extra Cab“-Version hat der Hilux gegenläufig öffnende Halbtüren. Mehr als zur Mitnahme von Gepäck oder zwei zusätzlichen Arbeitskräften zur Baustelle oder in den Forst sind die beiden dahinter befindlichen (und abnehmbaren) Sitzkissen sowie die im 90 Grad Winkel stehenden Rückenpolster und Kopfstützen aber nicht unbedingt geeignet. Wer den Hilux eher im Familienalltag nutzen möchte, der sollte besser zum Doppelkabiner mit fünf Sitzen greifen. Dessen Pritschenlänge beträgt dann noch 1,53 Meter, während es bei der Extra Cab 28 Zentimeter mehr und bei der Single Cab noch einmal weitere 50 Zentimeter mehr sind.

Der bärige Motor brummt dieseltypisch ein wenig vor sich hin, doch das gehört bei einem Fahrzeug dieser Art eher zum guten Ton als dass es als störend empfunden würde. Der Vierzylinder läuft ab 1400 Umdrehungen erst wirklich rund und verlangt beim Hochschalten etwas Drehzahl, damit er beim Wechsel in die nächste Getriebestufe nicht zu weit in den Keller fällt. Der sechste Gang empfiehlt sich da erst ab etwa 90 km/h und als Overdrive. Der Motor hängt aber gut am Gas. Die Schaltung ist relativ weich und der Hebel ergonomisch optimal zur Mittelarmlehne platziert.

Die Lenkung ist ebenfalls recht leichtgängig, bietet aber gleichzeitig genug Rückmeldung. So zeigt sich auch hier der Toyota als durchaus komfortabler Pick-up mit Pkw-Anspruch. Das gilt auch für das Heck. Für einen typisch blattgederten Pritschenwagen verhält sich der

Hilux hier in unbeladenem Zustand erstaunlich neutral. Der Hilux verfügt über einen Eco-Mode, der die Gasannahme etwas zügelt und die Leistung der Klimaautomatik herunterfährt sowie eine Eco-Anzeige im Bodcomputer, die beim zurückhaltenderem Umgang mit dem Pedal hilft. Im „Power“-Modus wiederum wird noch einmal spürbar mehr Schub mobilisiert.

Je nach Ausstattung sind ein Untersetzungsgetriebe und eine Differenzialsperre sowie eine Bergabfahrlilfe und eine 220-Volt-Steckdose ebenso an Bord wie ein Auffahrwarner, eine autonome Notbremsfunktion mit Fußgängererkennung, Spurwechselassistent und Verkehrsschildanzeige.

Mit einem Test-Durchschnittsverbrauch knapp unter 9,5 Litern je 100 Kilometer erwies sich der Hilux 2.4 D-4D als für diese Fahrzeuggattung erfreulich genügsam. Er fährt sich bis auf den etwas rauen Klang kultiviert und ist dennoch klassentypisch robust.
(ampnet/jri)

Daten Toyota Hilux Extra Cab Duty Comfort

Länge x Breite x Höhe (m): 5,33 x 1,86 x 1,81
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: 7,0 Liter
CO₂-Emissionen: 185 g/km
Effizienzklasse: C (Euro 6)
Leergewicht / Nutzlast: mind. 1915 kg / max. 1235 kg
Ladefläche Länge x Breite x Höhe (m): 1,81 x 1,65 x 0,48
Max. Anhängelast: 3200 kg
Böschungswinkel: 31 Grad (v.) / 26 Grad (h.)
Bodenfreiheit: 289 mm
Wendekreis: 13,2 m
Bereifung: 265/65 R17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,39
Preis: 34 370 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Hilux.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Hilux.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Hilux Extra Cab.

Foto: Auto-Medienportal.Net
