DER NEUE HILUX

MAI **2016**

DE

TOYOTA

ALWAYS A **BETTER** WAY

INHALT

DER NEUE HILUX

6 EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

10 INTERVIEW: HIROKI NAKAJIMA, HILUX EXECUTIVE CHIEF ENGINEER

12 DESIGN

18 NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

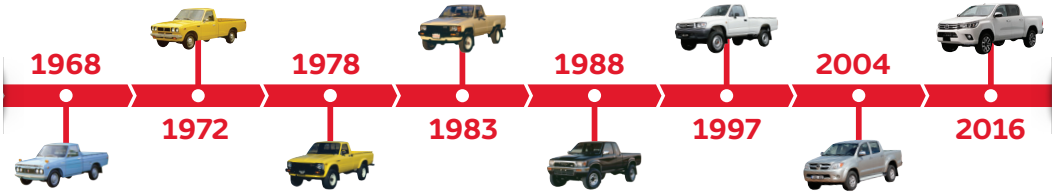
24 FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

30 SICHERHEIT

34 TECHNISCHE DATEN

37 BILDDATENBANK

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landespezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle.
Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.



815.000
EINHEITEN VERKAUFT IN EUROPA

Der **HILUX BEEINDRUCKT** *noch immer*

Der Hilux auf dem Eyjafjöll-Gletscher während eines Vulkanausbruchs, der den Luftverkehr in Europa stark beeinträchtigte

Der Hilux hat als einziges Fahrzeug der Welt den Nord- und den Südpol erreicht

Toyota Gazoo Racing SA Hilux auf dem Weg zum dritten Gesamtplatz bei der Rallye Dakar 2016

NEUER HILUX

NEUER DIESEL-MOTOR
2,4 D-4D
110 kW / 400 Nm

DREI NEUE BREMSREGEL-SYSTEME
A-TRC **DAC** **HAC**

3,5 TONNEN ANHÄNGE-LAST
Sicherer Transport schwerer Güter dank **Anhänger-Stabilisierungskontrolle**

388 Schweißpunkte (+120)
erhöhte Karosseriesteifigkeit

Steiferer Leiterrahmen
20 % höhere Torsionssteifigkeit

Hochfester 590 MPa Stahl
Kombination aus niedrigem Gewicht und steifer Karosserie

20% mehr Federweg
für optimierte Geländegängigkeit

EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

- Seit fast 50 Jahren das dominante Fahrzeug auf dem globalen Pick-up Markt
- Weltweit über 18 Millionen Einheiten verkauft
- Der meistverkaufte Pick-up in Europa

New HILUX

EINE NEUE ÄRA IM PICK-UP-SEGMENT

DER 1968 AUF DEM US-AMERIKANISCHEN Markt eingeführte 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 global mehr als 18 Millionen Fahrzeuge des beliebtesten Pick-ups der Welt verkauft. Allein in Europa haben sich 2015 rund 34.000 Kunden für einen neuen Hilux entschieden. Das entspricht einem europäischen Segmentanteil von 23,1 Prozent und positioniert den Hilux als meistverkauften Pick-up in Europa.

Nunmehr schickt sich die völlig neu entwickelte achte Generation des Hilux an, das Erbe dieser Legende anzutreten. An den angebotenen Karosserievarianten ändert sich nichts. Toyota bietet den neuen Hilux als Single Cab, als viersitzigen Extra Cab und als Double Cab mit fünf Sitzplätzen an. Mit seinem neuen stabileren Leiterrahmen und einem verstärkten Aufbau setzt der Hilux neue Maßstäbe in puncto Robustheit. Ein weiterentwickeltes Allrad-Antriebssystem und eine erhöhte Anhängelast machen die neue Hilux Generation noch geländegängiger und vielseitiger.

Sie bietet mehr Komfort, eine umfassendere Ausstattung, mehr Sicherheit und ist in der Stadt entspannter zu fahren als je zuvor.

Der neue Hilux ist in den Duty Varianten - Duty 4x2, Duty 4x4 und Duty Comfort - perfekt auf die Anforderungen der Kunden an ein langlebiges Nutzfahrzeug ausgerichtet. In den höheren Ausstattungsstufen Comfort und Executive erfüllt er die Kundenerwartungen an einen praktischen wie komfortablen Allradler für den Freizeitbereich. Das neue Modell zeichnet sich durch signifikante Fortschritte insbesondere in den folgenden sechs Entwicklungsschwerpunkten aus:

Design – Der robuste und langlebige Pick-up vereint ein neues Niveau an Fahrkultur mit einem gefälligen Design, das auch bei gewerblichen Kunden Anklang finden wird.

Komfort – Der geräumige, komfortable Innenraum der gehobenen Ausstattungsstufen verbindet die Alltagstauglichkeit und Funktionalität eines SUV mit einer Geräuscharmut auf Pkw-Niveau.

Sicherheit – Eine hochfeste Sicherheits-Fahrgastzelle, das bereits ab „Comfort“ serienmäßige Toyota Safety Sense mit Kollisionswarnsystem, Notbremsassistent und autonomer Notbremsfunktion mit radargestützter Fußgängererkennung, Spurwechselassistent und Verkehrsschilderkennung (ab Duty Comfort) sowie umfassende Bremskraft-Regelungssysteme einschließlich ABS, elektronischer Bremskraftverteilung EBD, elektronischem Stabilitätsprogramm VSC und Anhänger-Stabilisierungskontrolle TSC stellen das umfangreichste Sicherheitspaket in diesem Marktsegment dar.

Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit – Ein neuer, stabilerer Leiterrahmen und eine verstärkte Karosserie sowie die aktive Traktionskontrolle A-TRC, die Bergabfahrkontrolle DAC ab Duty Comfort

BIS HEUTE HAT TOYOTA GLOBAL MEHR ALS 18 MILLIONEN FAHRZEUGE DES BELIEBTESTEN PICK-UPS DER WELT VERKAUFT

und die Berganfahrkontrolle HAC verleihen dem neuen Hilux höchste Geländegängigkeit, die der des Toyota Land Cruiser in nichts nachsteht.

Leistungsfähiges Nutzfahrzeug – Mit seiner größeren und stabileren Ladefläche sowie einer auf bis zu 3,2 Tonnen erhöhten Anhängelast ist der neue Hilux leistungsfähiger als je zuvor.

Wirtschaftliche Unterhaltskosten – Der neue 2.4 D-4D Motor glänzt mit dem geringsten Verbrauch seiner Klasse.

Die neue Hilux Generation präsentiert sich noch robuster, stärker und geländegängiger als je zuvor und bleibt damit ihrem ursprünglichen Konzept voll und ganz treu. Zugleich läutet sie mit ihrem modernen neuen Design, einem hohen Komfortniveau, einem Höchstmaß an Sicherheit und modernster Technik aber auch eine neue Ära auf dem Pick-up-Markt ein – ein sehr attraktives Angebot für all seine Zielgruppen. Für den neuen Hilux, der die vielfältigen Anforderungen breiterer Käuferschichten erfüllt, erwartet Toyota in Europa einen Absatz von jährlich 40.000 Einheiten.

INTERVIEW: HIROKI NAKAJIMA, HILUX EXECUTIVE CHIEF ENGINEER

Wie hat der Entwicklungsprozess des neuen Hilux begonnen?
Getreu meines persönlichen Mottos „seeing is believing“ habe ich zu Anfang ganz bewusst möglichst viele Länder weltweit bereist, in denen wir den Hilux anbieten, um mir persönlich ein Bild vor Ort von den Begebenheiten und Anforderungen an einen Pick-up zu machen. In 110 der weltweit 172 Länder hatte ich Gelegenheit, mich direkt mit Hilux Nutzern zu unterhalten und zu erleben, unter welchen Bedingungen sie den Hilux einsetzen.

Was haben Sie von diesen Reisen mitgenommen?
Bei den Diskussionen mit der Hilux-Gemeinde ergab sich eine Vielzahl interessanter Erkenntnisse. Vor allem waren viele der Meinung, der Hilux habe Robustheit eingebüßt. Mir als Chefkonstrukteur war klar, dass hiermit nicht die Langlebigkeit im Straßenbetrieb gemeint war. Während wir mit dem Begriff „Robustheit“ eher technische Langlebigkeit verstehen, reichen die Vorstellungen der Fahrer deutlich darüber hinaus. Und zugleich erwarten viele heute ein hohes Maß an Komfort und Sicherheit, denn sie nutzen das Fahrzeug täglich im Alltag.

Was war das Ziel des Entwicklungsteams beim neuen Hilux?
Auf der Grundlage einer kompletten Neubewertung des Vorgängermodells entwickelte das gesamte Team große Begeisterung für die Aufgabe, einen neuen Pick-up zu entwickeln, der die vorherige Generation in jeder Hinsicht deutlich übertreffen sollte. Am Wichtigsten war uns dabei die Robustheit, welche seit Jahren die entscheidende Stärke des Hilux darstellt.

Dieser Ansatz führte ohne Umwege zu unserem Entwicklungskonzept „Robuster als wir es uns selbst vorstellen können.“ Um dieses Ziel zu

erreichen, mussten wir dem neuen Hilux überragende Qualität, extreme Langlebigkeit und höchste Zuverlässigkeit mit auf den Weg geben, aber zugleich auch Fortschritte auf zahlreichen anderen Gebieten wie Sicherheit, Erschwinglichkeit und Wirtschaftlichkeit erzielen.

Welches waren die größten Herausforderungen dabei?

Der Markt entwickelt sich ständig weiter, und wir beobachten, dass den Kunden Kriterien wie Komfort, Fahrbarkeit und ein begeisterndes Design immer wichtiger werden. Die Europäische Union wünscht sich sauberere Abgase - und infolge der steigenden Energiekosten wird auch die Kraftstoffeffizienz immer wichtiger, ohne dass die Käufer bereit wären, dafür schwächere Fahrleistungen in Kauf zu nehmen.

Zugleich verschieben sich die Zielgruppen zunehmend weg vom traditionellen Einsatz als Nutzfahrzeug hin zum Freizeitbereich sowie zu Familien. Diese Kunden wünschen sich einen Innenraum ähnlich dem eines modernen SUV, weil sie den Hilux im Alltag nutzen möchten wie einen Pkw.

Alle diese Anforderungen stellten eine ungeheure Herausforderung dar, denn aus meiner Warte weckte der Hilux wenig Leidenschaft. Daher bestand ich darauf, dass die neue Hilux Generation auch auf der emotionalen Ebene punkten muss.

Vor dem Hintergrund all dieser neuen Marktrealitäten sollte das neue Modell sowohl die klassischen Zielgruppen ansprechen wie sein Vorgänger, als auch neue Zielgruppen im Freizeitbereich, der weltweit im Wachstum begriffen ist, erschließen. Diesem neuen Ansatz verdanken wir wertvolle neue Einsichten, denn sobald wir den Vorgänger des neuen Hilux nicht mehr als Pick-up betrachteten, sondern als Alltagsfahrzeug oder Pkw-Ersatz, taten sich auf Anhieb zahlreiche Möglichkeiten auf, ihn aufzuwerten. Ein geringeres Geräuschniveau, eine kräftigere Beschleunigung, mehr Komfort im Innenraum – schließlich verabschiedeten wir uns komplett von den hergebrachten Nutzfahrzeug-Denkmodellen und schufen einen neuen Standard für Pick-ups.

Wie würden Sie den neuen Hilux zusammenfassen?

Der neue Hilux soll Erwartungen übertreffen und leitet im Pick-up-Segment eine Ära des neuen Denkens ein. Wir haben den Hilux in jeder Hinsicht weiter entwickelt, einschließlich seiner immer schon legendären Robustheit, und ihm darüber hinaus die erwähnte emotionale Komponente verliehen. Doch jeden dieser Punkte einzeln abzuhandeln würde letztlich nicht beschreiben, was das neue Modell im Kern ausmacht. Man muss sich schon selbst ans Steuer setzen, um seine „kultivierte Robustheit“ selbst zu entdecken – jene Leidenschaft, die eine neue Ära für das Pick-up-Segment anbrechen lässt.

WIR VERABSCHIEDETEN UNS SCHLIESSLICH KOMPLETT VON DEN HERGEBRACHTEN NUTZFAHRZEUG-DENKMODELLEN UND SCHUFEN EINEN NEUEN STANDARD FÜR PICK-UPS

DESIGN

- Robustheit, Zuverlässigkeit und ein kultiviertes Fahrerlebnis
- Mehr Platz im Innenraum und Komfort auf dem Niveau eines SUV
- Größere und verstärkte Ladefläche

DESIGN

KAROSSERIEDESIGN – ROBUSTHEIT NEU DEFINIERT

Auch der neue Hilux kann sich als waschechtes „Arbeitstier“ 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.

Diese einzigartige Kombination aus Robustheit und Raffinesse bringt insbesondere die neue Frontpartie 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 Hilux ist die bis an die vorderen Radhäuser gezogene Motorhaube. Darunter schließt die zweitoberste horizontale Strebe des oberen Kühlergrills optisch an die Tagfahrleuchten innerhalb der Scheinwerfer an, die dem neuen Hilux mit zwölf weißen LEDs eine charakteristische Licht-Signatur verleihen.

Die weit herumgezogenen Scheinwerfer heben die Breite des neuen Pick-ups hervor. In der Executive Variante sind sie serienmäßig mit LED-Projektionsleuchten erhältlich.

Unterhalb der Scheinwerfer bringt das Design des Stoßfängers Robustheit und Langlebigkeit zum Ausdruck und fügt sich mit dem trapezförmigen unteren Kühlergrill nahtlos in das Toyota Markendesign ein. Weit außen integrierte Nebelscheinwerfer lassen den Hilux besonders breit und stabil wirken.

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 zeichnet sich ab Duty Comfort durch die schwarz getönte B-Säule und die nach hinten steil ansteigende Linie der C-Säule aus. Die hinteren Türen sind beim Extra Cab für einen erleichterten Einstieg an der Rückseite angeschlagen,

DER NEUE HILUX KANN SICH ALS WASCHECHTES „ARBEITSTIER“ 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

während ein verchromter, von der hinteren Dachkante seitlich bis in Höhe der Ladeflächenmitte gezogener Überrollbügel dem Design des Double Cab insgesamt noch mehr Ausgewogenheit verleiht Optional.

Vom Dach im „Pagoden"-Stil profitiert nicht nur das Hilux Design, sondern vor allem auch 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 wird ein erhöhter Luftwiderstand an der Heckklappe vermieden.

Auch die neuen Rückleuchten tragen mit integrierten Leitflächen zur optimierten Aerodynamik bei. Darunter ist der neue stählerne 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.

Neben einer Auswahl von fünf attraktiven Grundfarben sowie Avantgarde Bronze Metallic ist der neue Hilux in den zwei auffälligen neuen Farbtönen Tornadorot Metallic und Titanblau Metallic erhältlich.

INNENRAUMDESIGN – ROBUST UND KULTIVIERT MIT INNOVATIVER TECHNIK

Der neue Hilux verbindet die Langlebigkeit und Funktionalität eines Nutzfahrzeugs mit einer Fahrkultur und Ausstattung auf dem Niveau eines SUV. Das beginnt bei der Executive Variante bereits beim Einstieg: Zugang zum Innenraum gewährt das Toyota Smart-Key-System mit elektronischem Zündschlüssel.

Ein integriertes Multimedia-System mit sieben Zoll großem Touchscreen im robusten Tablet-Design dominiert 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-Informationsdisplay in Farbe auf. 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, vernähtem Bezug angenehm in der Hand.

Integrierte Bedienelemente, darunter ein Vierwege-Schalter, gestatten eine schnelle und einfache Bedienung des Multi-Informationsdisplays sowie der Audio- und Multimedia-Systeme, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Sechs Lautsprecher sorgen ab Duty Comfort 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.

Zur wertigen Anmutung des neuen Innenraums trägt die Konsistenz des Designs ebenso bei wie attraktive metallbeschichtete Applikationen an Armaturentafel, Türverkleidungen, der Einfassung des Kombinationsinstruments, dem Lenkrad und der Schalthebel-Einfassung. Sämtliche Bedienelemente und Anzeigen sind einheitlich blau hinterleuchtet.

IM INNENRAUM: GERÄUMIGER, KOMFORTABLER, MEHR ABLAGEN

Der neue Hilux profitiert von einem geräumigeren Innenraum und erhöhtem Sitzkomfort sowie einer Vielzahl praktischer Ablagen – entscheidende Merkmale für ein Fahrzeug, das sich gleichermaßen für gewerbliche Nutzung als auch für den Freizeitbereich eignet.

DESIGN

Der Hüftpunkt des Fahrersitzes liegt jetzt zehn Millimeter höher. Der neue Sitz lässt sich über einen 15 Millimeter weiteren Bereich in der Höhe einstellen und ist jetzt auch elektrisch in der Neigung verstellbar. In Verbindung mit dem in Längsrichtung und Höhe einstellbaren Lenkrad finden daher Fahrer mit einer noch breiteren Palette verschiedener körperlicher Staturen eine ergonomisch günstige Sitzposition vor.

Die Vordersitze weisen eine neue Rahmenstruktur mit einem langen, großzügig gepolsterten Sitzpolster auf, das dem Fahrer Halt und Komfort für lange Strecken bietet. Vergrößerte Sitzwangen der Rückenlehne sorgen für ein Plus an Seitenhalt.

Beim Extra Cab und Double Cab profitiert auch der Rücksitz von einem neuen Rahmen und geänderten Polstern, die Körper und Beinen mehr Halt bieten. Zugleich sorgen die dünneren Rückenlehnen der Vordersitze für mehr Platz im hinteren Fußraum und zehn Millimeter mehr Kniefreiheit im Fond.

Für ein Plus an Variabilität ist der Double Cab mit einem im Verhältnis 60:40 geteilt hochklappbaren Sitz erhältlich. Der gewichtsoptimierte Sitz lässt sich leichter hochklappen, und seine Mittelarmlehne fällt breit genug aus, um von beiden hinteren Insassen gleichzeitig genutzt zu werden.

Die Sitzbezüge des neuen Hilux sind in drei verschiedenen Ausführungen erhältlich. Die Basisversion weist einen robusten, strapazierfähigen Stoffbezug für den gewerblichen Bereich auf. Ein hochwertiger, weicher und zugleich langlebiger Stoff wertet die Sitze in der mittleren Ausstattungsstufe auf, und die Modelle der gehobenen Ausstattungsvariante für den Freizeitbereich kommen mit einer Lederausstattung.

Der neue Hilux kann die meisten Ablagen seiner Klasse vorweisen. Das geteilte Handschuhfach weist ein abschließbares unteres Fach auf, während das obere Fach an die Klimatisierungseinrichtung angeschlossen ist, so dass sich hier bis zu zwei 500-ml-Flaschen gekühlt aufbewahren lassen.

Unter dem Deckel mit gepolsterter Armlehne bietet das Ablagefach in der Mittelkonsole ausreichend Platz und verfügt ausstattungsabhängig über eine 220-Volt-Steckdose. Ein klappbares Fach im Dachhimmel bietet sich zur Aufbewahrung von Sonnenbrillen und dergleichen an. Die vorderen Getränkehalter befinden sich vor den seitlichen Belüftungsöffnungen, so dass sich die Getränke kühlen lassen.

Neben dem zusätzlichen großen Getränkehalter und der Ablagefläche auf dem Getriebetunnel befinden sich 12-Volt-Bordspannungsanschlüsse sowie AUX- und USB-Anschlüsse für Smartphones und portable Medienabspielgeräte. Die Ablagen in den vorderen Türen bieten ausreichend Platz für 1-Liter-Flaschen.

Im Double Cab stehen auch in den hinteren Türen großvolumige Ablagen zur Verfügung, ebenso wie zwei Getränkehalter in der Armlehne, Taschen und Gepäckhaken an den Rückenlehnen der Vordersitze, Garderobenhaken am Dachhimmel und Ablagefächer unter dem Sitz.

MINIMALES GERÄUSCH- UND VIBRATIONSAUFKOMMEN AUF PKW-NIVEAU

Passend zum erhöhten Komfort im Innenraum zeichnet sich der neue Hilux durch geringe Motor-, Abroll- und Windgeräusche aus.

Toyota hat dazu in allen Bereichen des Fahrzeugs umfassende Maßnahmen zur Schalldämmung und Schallisolierung implementiert. So werden sämtliche Hohlräume ausgeschäumt und eine Vielzahl von Stellen mit Schaumstoff gegen die Übertragung von Geräuschen isoliert.

Die Radhäuser sind von Vibrationen entkoppelt und die Nahtstellen von Windlauf und A-Säule zum vorderen Radhaus oben und unten mit Protektoren abgedichtet, um den Motorraum zu isolieren und die Übertragung von Motor- und Ansauggeräuschen zu begrenzen. Dazu tragen auch die Punktschweißungen zwischen der Abdeckung oben auf dem Windlauf und dem Flansch bei, während eine um den Faktor 1,5 vergrößerte äußere Dämmstoffmatte der Armaturentafel das Geräuschaufkommen im Leerlauf minimiert.

Über die Schallisolierung des Motorraums hinaus hat Toyota auch den neuen 2.4 D-4D Motor intensiven geräusch- und vibrationsdämpfenden Maßnahmen unterzogen. So reduziert die optimierte Form der Einlass- und Abgasrückführungskanäle sowie des Ansaugtrakts das dieseltypische Verbrennungsgeräusch und trägt dazu bei, Ansaugvariationen in jedem Zylinder zu unterdrücken.

Den Antrieb der Vorderachse hat Toyota von Stirnrädern auf einen Kettenantrieb umgestellt, was das mechanische Geräuschaufkommen durch Drehzahlschwankungen im Leerlauf minimiert. Die optimierte Form des Ansaugtrakts und der Abgaskrümmer reduziert die Motorgeräusche. Eine steifere Halterung senkt zudem das Vibrationsaufkommen des Turboladers. Auch die Ölwannen-Verkleidung, die Zylinderkopfhaube aus Polyamid und die Motorabdeckung aus Kunststoff tragen dazu bei, das Motorengeräusch weiter zu reduzieren.

Zur Verminderung der Wind- und Abrollgeräusche erhielten die Einfassung der Seitenscheiben zusätzliche Dichtlippen. Neue Dichtungen zwischen den vorderen und hinteren Türen, bis auf den Schweller heruntergezogene Türdichtungen und vergrößerte Ablaufbohrungen in den Türen verringern das Geräuschaufkommen zusätzlich.

LADEFLÄCHE – GRÖSSER, ROBUSTER UND PRAKTISCHER

Die Ladefläche fällt beim neuen Hilux größer, stabiler und praktischer aus – im Vergleich zur Vorgänger-Generation.

Mit 1.645 statt bisher 1.544 Millimetern weist der neue Hilux die breiteste Ladefläche seiner Klasse auf. An der Heckklappe kommen kräftigere Gelenk-Scharniere und verstärkte Halter für die Fangbänder zum Einsatz.

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.

Als Zubehör sind unter anderem ein Hardtop, eine abschließbare Leichtmetall-Jalousie sowie verschiedene Abdeckungen für Ladeflächen mit und ohne Überrollbügel erhältlich.

NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTS-KOSTEN SEINER KLASSE

- Neuer 2.4 D-4D Dieselmotor mit deutlich mehr Drehmoment und geringem Verbrauch
- Neue 6-Stufen-Automatik und weiterentwickeltes manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe
- Verstärkter Antriebsstrang zur Übertragung des erhöhten Drehmoments

D-4D

NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

NEUE 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL MOTORENTECHNOLOGIE

Obgleich der neue 2.4 D-4D Global Diesel (GD) etwa 100 cm³ weniger Hubraum aufweist als der Motor des Vorgängermodells, bietet er ein deutlich gesteigertes Drehmomentniveau im unteren und mittleren Drehzahlbereich als auch einen geringen Verbrauch.

Der neue Vierzylinder-DOHC-Motor mit 16 Ventilen ist mit einem Turbolader mit variabler Schaufelgeomentrie 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 verfügen über ein weiterentwickeltes 6-Gang-Schaltgetriebe, wahlweise steht auch eine neue 6-Stufen-Automatik zur Verfügung.

Der neue Hilux beschleunigt in 12,8 Sekunden (Automatik) beziehungsweise 13,2 Sekunden (manuelles Schaltgetriebe) aus dem Stand auf 100 km/h. Die Varianten mit Hinterradantrieb erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h, die Allrad-Versionen 170 km/h.

Dank seiner gegenüber dem zuvor eingesetzten Motor um gut neun Prozent erhöhten Kraftstoffeffizienz zeichnet sich der 2.4 D-4D durch einen geringen Verbrauch aus. Die Verbrauchswerte beginnen bei 6,4 l/100 km, die CO_2-Emissionen bei nur 169 g/km.

Insgesamt bescheren reduzierte Inspektionszeiten und die geringeren laufenden Kosten des neuen Antriebs im Verbund mit seinem geringen Verbrauch dem neuen Hilux niedrige Unterhaltskosten.

Der neue 2.4 D-4D fällt deutlich leichter aus, und eine effizientere Verbrennung sowie eine minimierte innere Reibung senken den Verbrauch.

Zur Gewichtsersparnis trägt der Motor eine Abdeckung aus Kunststoff, eine Zylinderkopfhaube aus Polyamid und einen Zylinderkopf mit reduzierter Materialstärke.

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 sicherstellt.

Der Motor verfügt über eine präzise, elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung, die einen hohen Einspritzdruck bereitstellt, und die neu konstruierten Kolben weisen eine optimal auf die neue Brennraumform angepasste Kontur auf.

DER NEUE 2.4 D-4D GLOBAL DIESEL MOTOR VON TOYOTA BIETET EIN DEUTLICH GESTEIGERTES DREHMOMENTNIVEAU IM UNTEREN UND MITTLEREN DREHZAHLBEREICH ALS AUCH DEN GERINGSTEN VERBRAUCH SEINER KLASSE

Durch eine exakte Piloteinspritzung vor der Haupteinspritzung verkürzt sich der Zündverzug zugunsten einer leisen und stabilen Verbrennung auch unter widrigsten klimatischen Bedingungen. Zudem trägt sie zum hohen thermischen Wirkungsgrad des Motors bei.

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.

Insgesamt konnte die Anzahl der Komponenten des Abgassystems von 18 auf drei reduziert werden. 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.

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 gekürzt, den höchsten 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 hoher 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 Zahnzahl 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 abzufangen.

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.

NEUER DIESELMOTOR UND NEUE GETRIEBE FÜR DIE GERINGSTEN UNTERHALTSKOSTEN SEINER KLASSE

Die intelligente Schaltsteuerung „AI-SHIFT Control“ umfasst die „Accelerator Immediate Close Control“ und die „Accelerator 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. Letztere dagegen veranlasst das Automatik-Getriebe, bei plötzlicher Betätigung des Gaspedals ähnlich wie eine klassische „Kick-down“-Funktion ansatzlos herunterzuschalten.

START-STOPP-FUNKTION

Die Start-Stopp-Funktion des neuen Hilux zählt zu den fortschrittlichsten Systemen auf dem Markt. Sie ist eigens darauf ausgelegt, auch unter extremen klimatischen Verhältnissen Komforteinbußen der Insassen durch die Kraftstoff-Sparfunktion weitgehend zu vermeiden.

Dank des leistungsstärkeren und langlebigeren Anlassers dauert der erneute Startvorgang nach einer Abschaltung nur 0,2 Sekunden. Zugleich reduziert das System bei Neustarts automatisch die Drehzahl und aktiviert die Berganfahrkontrolle HAC.

Das Kältespeicher-System lässt die Klimatisierungseinrichtung nach dem Abstellen des Motors noch 60 Sekunden weiter laufen, drei Mal so lange wie herkömmliche Systeme. Zugleich stellt die Reservespannungsregelung sicher, dass alle elektronischen Systeme wie etwa das Audio- und Navigationssystem auch bei abgestelltem Motor ihre Funktion in vollem Umfang aufrechterhalten.

Der Fahrer wird vom neuen Multi-Informationsdisplay über den Motorstatus informiert, wo er auch zugleich den neuen „Long“ Regelmodus aktivieren kann. Dieses Merkmal gestattet verlängerte Anhaltezeiten im Leerlauf und mehrfache Stopp-Start-Zyklen, um den Verbrauch noch stärker zu reduzieren – besonders effektiv bei längeren Staus mit erhöhten Wartezeiten.

VERSTÄRKTER ANTRIEBSSTRANG

Angesichts des erhöhten Motordrehmoments haben die Toyota Ingenieure auch den Antriebsstrang des Hilux entsprechend verstärkt. So weist die Ausgangswelle des Verteilergetriebes einen stärkeren Durchmesser auf, und es werden verstärkte Differenziale eingesetzt, um der erhöhten Belastung standzuhalten. Auch die neue Antriebswelle ist auf das erhöhte Drehmoment und die größere Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ausgelegt, wobei ein zusätzlicher Torsionsdämpfer das Geräusch- und Vibrationsaufkommen in diesem Bereich minimiert.

JETZT MIT WÄHLBAREN FAHRMODI

Der neue Hilux ist mit einem Fahrmodus-Schalter ausgestattet, der es dem Fahrer gestattet, zwischen den Modi ECO und POWER zu wählen. Im ECO Modus ist der Antrieb auf einen möglichst sparsamen Betrieb optimiert und die Leistung der Klimatisierungsautomatik wird reduziert. Demgegenüber bietet der POWER Modus ein direkteres Ansprechverhalten auf Gasbefehle für ein sportlicheres Fahrerlebnis.

New HILUX

FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

- Neu entwickelter Leiterrahmen mit 20 Prozent mehr Torsionssteifigkeit
- Neue Radaufhängung mit bis zu 20 Prozent mehr Federweg
- Neue Bremsregelsysteme für beste Geländegängigkeit

New HILUX

FAHRDYNAMIK UND GELÄNDEGÄNGIGKEIT

FAHRWERK UND KAROSSERIE JETZT NOCH ROBUSTER UND LANGLEBIGER

Mit einer um 20 Prozent höheren Verwindungssteifigkeit bildet der neu entwickelte Leiterrahmen 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 seitlichen Rahmenprofile und Querträger mit optimiertem Querschnittsprofil fallen etwa 30 Millimeter höher aus. In Verbindung mit verstärkten Aufnahmen am Rahmen, etwa für die Federelemente oder die vordere Antriebswelle, erhöht dies sowohl die Steifigkeit als auch die Langlebigkeit des Fahrwerks. Zugleich kommen diese Maßnahmen den Fahreigenschaften des neuen Hilux auf unebener Strecke und seiner Geländegängigkeit zu Gute.

Über eine geänderte Form und erhöhte Stärke der entsprechenden Aufnahmen erreichte Toyota außerdem eine höhere zulässige Achslast und eine gesteigerte Belastbarkeit der Anhängerzugvorrichtung. Dadurch erhöht sich die zulässige Anhängelast der Modelle Single Cab und Extra Cab mit Allradantrieb sowie die des Double Cab auf 3,2 Tonnen.

Optimierte Querschnittsprofile der Längsträger und steifere Verbindungen zu den Querträgern erhöhen die Verwindungssteifigkeit des Leiterrahmens. Hiervon profitiert sowohl das Einlenkverhalten als auch der Federungskomfort, während sich zugleich das Vibrationsaufkommen im Bodenbereich und die Übertragung von Motorengeräuschen in den Innenraum verringern.

Zudem fällt im Fall einer Kollision die Verformung des Leiterrahmens geringer aus, was dazu beiträgt, dass der neue Hilux den besten Insassenschutz seiner Klasse bietet.

Die verstärkte, breitere Unterboden-Verkleidung weist bei den Versionen mit Allradantrieb eine drei Mal so hohe Steifigkeit auf wie zuvor und bietet entscheidenden Komponenten am Unterboden des neuen Hilux damit noch mehr Schutz.

Die vergrößerte Verkleidung weist eine erhöhte Materialstärke und zusätzliche Verstärkungen auf, um im Gelände das Risiko von Schäden am Faltenbalg der Spurstange und an der Sturz-Einstellschraube weiter zu verringern. Zugleich lassen sich nunmehr sämtliche Wartungsarbeiten am Motor ausführen, ohne die Unterboden-Verkleidung zu entfernen, was die Inspektionskosten weiter verringert.

Die neue Karosserie weist steifere Verbindungspunkte zum Fahrwerk auf. Der in weiten Bereichen verwendete Spezialstahl mit einer erhöhten Zugfestigkeit von 590 MPa verleiht ihr ein geringes Gewicht und hohe Robustheit.

Darüber hinaus profitiert die Karosserie von insgesamt 388 Schweißpunkten, 120 mehr als beim Vorgängermodell. Die sich daraus ergebende erhöhte Steifigkeit trägt zur erhöhten Lenkpräzision und zum spontaneren Einlenkverhalten bei.

Schließlich zeichnet sich der neue Hilux durch einen überragenden Korrosionsschutz aus, der auch unter härtesten Einsatzbedingungen eine hohe Lebensdauer von Fahrwerk und Karosserie gewährleistet. So hat Toyota die Breite der Längs- und Querträger des Leiterrahmens um etwa 30 Millimeter erhöht, um dem Fahrwerk auf 20 Jahre ausreichende Reserven gegen Korrosion zu verleihen.

Alle Außenbereiche des Fahrzeug-Unterbodens und weite Bereiche von Karosserie und Ladefläche sind galvanisch gegen Korrosion geschützt. Beim neuen Hilux sind zudem deutlich größere Bereiche mit Unterbodenschutz versehen, um das Eindringen von Feuchtigkeit und Schmutz in Spalten zu verhindern, während korrosionsgefährdete Bereiche der Karosserie mit Korrosionsschutzwachs und ausbruchsicheren Beschichtungen geschützt werden.

EIN- UND AUSFEDERREGELUNG

Die Ein- und Ausfederregelung verringert die Karosseriebewegungen beim Überfahren von Unebenheiten durch eine direkte Regelung des vom Motor abgegebenen Drehmoments und sorgt damit für mehr Fahrkomfort und ein präziseres Fahrverhalten.

Die Ein- und Ausfederregelung nutzt Informationen von den Raddrehzahlsensoren, um festzustellen, ob die Fahrzeugfront sich durch Unebenheiten der Fahrbahnoberfläche hebt oder senkt. Hebt sie sich, so werden die Köpfe der Fahrzeuginsassen bei einem konventionellen ungeregelten Antrieb zurück gedrückt. Die Ein- und Ausfederregelung reduziert jedoch zum Ausgleich kurzfristig das vom Motor abgegebene Drehmoment und vermindert damit die Kopfbewegung der Insassen. Senkt sich die Fahrzeugfront, werden die Köpfe der Insassen normalerweise nach vorn gedrückt. In diesem Fall erhöht das System in ähnlicher Weise das Motor-Drehmoment, um der Bewegung entgegenzusteuern.

Obgleich das Drehmoment dabei nur um minimale Beträge variiert wird, bewirkt das System eine merkliche Verbesserung von Fahrkomfort und Fahrverhalten. Der Komfort profitiert davon, dass die Insassen weniger Karosseriebewegungen wahrnehmen. Zugleich verbessert sich das Lenkgefühl bei geringem Lenkeinschlag dank der optimierten Traktion.

ÜBERARBEITETE RADAUFHÄNGUNG, WEITERENTWICKELTE SERVOLENKUNG UND NEUE GELÄNDEREIFEN

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

Toyota hat die Länge der Blattfeder für erhöhten Abrollkomfort um 100 Millimeter auf jetzt 1.400 Millimeter erhöht und die Aufnahme der Hinterachse weiter nach vorn verlegt. Dadurch liegt die Hinterachse jetzt 100 Millimeter weiter vorn und 25 Millimeter tiefer, wovon die Lenkstabilität profitiert.

Zugleich liegen die Blattfedern innerhalb des neuen Leiterrahmens jetzt 25 Millimeter weiter außen. Diese Änderung verleiht dem beladenen Fahrzeug in Verbindung mit einem stärkeren vorderen Stabilisator ein Plus an Kurvenstabilität.

Auch die Stoßdämpferaufnahmen hat Toyota entsprechend angepasst. Die Aufnahmen der hinteren Stoßdämpfer verlegten die Fahrwerksexperten für eine ausgewogene Dämpfkraft-Verteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ebenfalls weiter nach vorn und erreichten so eine erhöhte Geradeauslauf-Stabilität. Dank der größeren Stoßdämpferzylinder werden bereits geringe Ausschläge der Federung und Vibrationen sensibel gedämpft. Über eine optimierte Dämpfungscharakteristik der Stoßdämpfer selbst

erreichten die Ingenieure einen hohen Federungskomfort im unteren Geschwindigkeitsbereich, während zugleich Bodenwellen im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich geschmeidig absorbiert werden.

Darüber hinaus tragen die beschriebenen Änderungen zu einer deutlich stärkeren maximalen Verschränkung der Hinterachse mit einem um bis zu 20 Prozent höheren Federweg bei, was die Geländegängigkeit in felsigem Terrain und bei tiefen Rinnen nochmals spürbar erhöht.

Die neu konstruierte Lenksäule vermindert die Übertragung von Vibrationen von der Fahrbahnoberfläche deutlich. Auch die Lenkung selbst haben die Toyota Ingenieure über eine geänderte Lenkübersetzung und die Charakteristik der Servo-Unterstützung neu abgestimmt, um das Lenkgefühl zu optimieren. Im Ergebnis verringern sich die Rückstellkräfte bei geringen Geschwindigkeiten, während ein größerer Lenkwiderstand bei hohen Geschwindigkeiten dem Geradeauslauf zu Gute kommt.

Über die weiterentwickelte Radaufhängung und Lenkung hinaus trägt vor allem die neu entwickelte A/T Geländebereifung („All Terrain") im 17-Zoll-Format zum erhöhten Abrollkomfort auf der Straße bei und gewährleistet zugleich eine hohe Traktion im Gelände. Hilux Modelle mit 18-Zoll-Bereifung sind für eine noch geringere Geräuschentwicklung bei nochmals gesteigertem Fahrkomfort auf der Straße mit einer neuartigen H/T-Bereifung ausgestattet („Highway Terrain").

ZUSCHALTBARER ALLRADANTRIEB MIT GELÄNDEREDUKTION

Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion sowie automatische Sperrdifferenziale mit begrenztem Schlupf an Vorder- und Hinterachse verleihen dem neuen Hilux ein Höchstmaß an Geländegängigkeit.

Das neue hintere Sperrdifferenzial mit begrenztem Schlupf zeichnet sich angesichts des erhöhten Motor-Drehmoments durch eine erhöhte Belastbarkeit aus. Zur Gewichtsersparnis weist es kleinere Ausgangswellenlager sowie nur noch zwei statt bisher vier Ausgleichskegelräder auf.

Die Zuverlässigkeit erhöhte Toyota durch den Einsatz eines wärmebehandelten Eingangswellenlagers, Kanigen beschichtete Kegelradachsen sowie geänderter Dichtringe. Zugleich profitiert der

Kraftstoffverbrauch von neuen, hoch effizienten Kegelrollenlagern und Getriebeöl mit besonders geringer Viskosität.

Die Differenzialsperre wird zur Erhöhung von Effektivität und Zuverlässigkeit jetzt über einen integrierten Magnetschalter betätigt.

Bei abgeschaltetem Allradantrieb trennt das „Automatic Disconnecting Differential System" des Hilux die Vorderräder vom Antriebsstrang, um ein Plus an Fahrkultur und optimale Fahrbarkeit auf der Straße zu gewährleisten sowie den Verbrauch weiter zu reduzieren.

Der Allradantrieb lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch während der Fahrt zu- und abschalten.

Das vordere Differenzial ist jetzt mit einem Öltemperatursensor ausgestattet. Droht eine Überhitzung, wird dem Fahrer signalisiert, umgehend auf Hinterradantrieb umzuschalten. Reagiert er nicht innerhalb von 30 Sekunden auf diese Warnung, begrenzt das System die Fahrgeschwindigkeit automatisch auf maximal 120 km/h.

NEUE BREMSKRAFT-REGELUNGEN FÜR ERHÖHTE GELÄNDEGÄNGIGKEIT

In Ergänzung seines bewährt traktionsstarken Allradantriebs erhöhen zusätzliche Bremskraft-Regelungen die Geländegängigkeit des neuen Hilux auf das Niveau des Toyota Land Cruiser. So erreicht die aktive Traktionskontrolle A-TRC durch selektive Bremskraftregelung eine optimale Antriebskraft-Verteilung zu jedem einzelnen Rad. Im Ergebnis steht dadurch eine höhere Traktion zur Verfügung, als sich allein mit einem automatischen Sperrdifferenzial erreichen ließe.

Stellt das System bei einem oder mehreren angetriebenen Rädern einen Traktionsverlust fest, bremst es die jeweiligen Räder automatisch ab und leitet zugleich die Antriebskraft an die Räder mit der momentan besten Haftung weiter. Dies erhöht die Geländegängigkeit des Hilux besonders in steinigem Gelände und auf rutschigem Untergrund.

Die Bergabfahrkontrolle DAC unterstützt den Fahrer im Gefälle auf rutschigem und unebenen Untergrund, und das sowohl vorwärts als auch im Rückwärtsgang. In Situationen, in denen die Motorbremswirkung allein nicht ausreicht, um eine ungewollte Beschleunigung des Fahrzeugs zu verhindern, regelt das System bergab über die Bremsen automatisch eine konstant niedrige Geschwindigkeit ein, ohne dass der Fahrer Gas oder Bremse bedienen muss.

Die Bergabfahrkontrolle DAC steht bei bis zu 25 km/h zur Verfügung. Sie regelt die Geschwindigkeit vorwärts auf fünf bis sieben km/h ein und rückwärts auf drei bis fünf km/h. Damit gestattet DAC, steile Abhänge im Gelände ohne blockierende Räder stabil und sicher zu bewältigen, so dass sich der Fahrer ganz auf die Linienwahl konzentrieren kann.

Die Berganfahrkontrolle HAC verhindert automatisch das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Dazu hält das System das Fahrzeug bis zu zwei Sekunden lang mit den Bremsen an allen vier Rädern.

AUSSERGEWÖHNLICHE LEISTUNG ALS ZUGFAHRZEUG

Dank des deutlich erhöhten Drehmoments des 2.4 D-4D Global Diesel im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie der erhöhten Belastbarkeit des neuen Leiterrahmens steigt die zulässige Anhängelast (gebremst) beim neuen Hilux auf bis zu 3,2 Tonnen.

Für höchste Zuverlässigkeit auch unter hoher Dauerlast im Gespannbetrieb hat Toyota mehrere Maßnahmen getroffen, um die Kühlleistung von Motor und Antrieb zu steigern.

Alle Hilux Modelle sind mit einem neu konstruierten Kühler ausgestattet, der eine höhere Anzahl von Windungen und eine vergrößerte Kühlfläche aufweist. Auch die Form der Kühlrippen und den Volumenstrom des Kühlmittels haben die Toyota Ingenieure optimiert und so die Kühlleistung um insgesamt 10,4 Prozent gesteigert.

Der Ladeluftkühler liegt für erhöhte Effizienz jetzt vor dem Hauptkühler. Zudem erhielten alle Modelle mit Automatik einen gewichtsoptimierten zusätzlichen Leichtmetallkühler für das Getriebeöl, welcher die Kühlleistung um 18,6 Prozent steigert.

SICHERHEIT

- Erhöhter Insassenschutz durch verstärkten Leiterrahmen
- Toyota Safety Sense mit Kollisionswarnsystem, Fußgänger-Erkennung, Spurwechselassistent und Verkehrsschilderkennung
- Umfassende Bremsregelsysteme einschließlich Anhänger-Stabilisierungs-kontrolle

New HILUX

SICHERHEIT

HOCH BELASTBARES, AUFPRALLENERGIE ABSORBIERENDES SICHERHEITS-CHASSIS UND FAHRGASTZELLE

Der Leiterrahmen 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.

Das Fahrwerk absorbiert die Aufprallenergie in drei Stufen, um die Auswirkungen eines Aufpralls auf die Karosserie, den Motor und den Innenraum zu minimieren. Die erste Knautschzone bildet der Bereich der nach vorn verlängerten Längsträger. Anschließend kollabiert der Längsträger nach oben im Bereich der Fahrwerksdome, und als drittes verbiegt er sich im „Kick" Bereich nach innen.

Verbleibende Aufprallenergie, die nicht durch die Verformung der Rahmenstruktur absorbiert wurde, wird von den Struktur-Elementen im oberen und unteren Bereich der Karosserie und des Unterbodens effektiv verteilt. Die Karosserie selbst weist einen hohen Anteil Spezialstahl mit hoher Zugfestigkeit von 590 MPa auf, der zum Schutz der Insassen ein geringes Gewicht mit hoher Belastbarkeit vereint.

Auch das Risiko für Fußgänger, im Fall eines Unfalls Schaden zu erleiden, 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.

TOYOTA SAFETY SENSE

Das Toyota Safety Sense System des neuen Hilux arbeitet sowohl mit einer Kamera als auch mit einem Mikrowellenradar und umfasst ein Kollisionswarnsystem, einen Notbremsassistenten und eine autonome Notbremsfunktion mit Fußgängererkennung sowie einen Spurwechsel-assistenten und eine Verkehrsschilderkennung (ab Duty Comfort).

Das Pre-Collision System PCS erkennt im Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 170 km/h voraus fahrende Fahrzeuge und senkt das Risiko, mit ihnen zu kollidieren. Tritt die Möglichkeit einer Kollision auf, warnt das System den Fahrer optisch und akustisch und fordert ihn auf zu bremsen. Zugleich legt es die Bremsbeläge an, um ansatzlos zusätzliche Bremskraft bereitstellen zu können, sobald der Fahrer das Bremspedal betätigt. Sollte der Fahrer nicht rechtzeitig reagieren, bremst das System automatisch und reduziert die Geschwindigkeit um etwa 40 km/h oder sogar bis zum völligen Stillstand, um die Kollision zu verhindern oder zumindest ihre Schwere zu mildern.

Der Notbremsassistent mit Fußgängererkennung ist zudem in der Lage, drohende Kollisionen mit Fußgängern zu erkennen. In einem solchen Fall leitet er im Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 80 km/h eine automatische Bremsung ein und reduziert die Aufprallgeschwindigkeit um bis zu 30 km/h.

Der Spurwechselassistent orientiert sich an den Fahrspur-Markierungen und trägt dazu bei, Unfälle und Kollisionen durch ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Beginnt das Fahrzeug, die Fahrspur zu verlassen, ohne dass der Fahrer die Blinker setzt, warnt der Spurwechselassistent den Fahrer akustisch und mit Warnleuchten. Dazu kommt ein Lenkimpuls, um den Fahrer dabei zu unterstützen, das Verlassen der Fahrspur zu vermeiden.

Die Verkehrsschilderkennung identifiziert Verkehrszeichen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote und

zeigt dem Fahrer die entsprechenden Informationen auf dem Multi-Informationsdisplay an.

Dank des verringerten Unfallrisikos profitieren Fahrzeuge mit Toyota Safety Sense unter bestimmten Umständen von Versicherungsrabatten oder einer günstigeren Versicherungs-Einstufung[1].

UMFASSENDE BREMSKRAFT-REGELUNGSSYSTEME

Der neue Hilux ist mit einer umfassenden Palette von Bremskraft-Regelungen ausgestattet, die die Fahrstabilität maximieren, die dazu beitragen, Unfälle zu verhindern, und die den Fahrer dabei unterstützen, auch in schwierigen Fahrsituationen im Gespannbetrieb die volle Kontrolle zu behalten.

Das Notbremssignal schaltet bei Gefahrenbremsungen automatisch die Warnblinker ein, um nachfolgende Fahrzeuge zu warnen und die Gefahr eines Heckaufpralls zu reduzieren.

Die elektronische Bremskraft-Verteilung EBD sorgt je nach Fahrsituation und Straßenverhältnissen für die optimale Bremskraft-Aufteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Dies optimiert nicht nur die Verzögerungsleistung, sondern senkt auch die für eine wirkungsvolle Bremsung erforderliche Pedalkraft.

Das elektronische Stabilitätsprogramm VSC wird aktiv, sobald die Fahrzeug-Sensoren in Kurven ein Untersteuern oder Übersteuern feststellen. Das System wirkt diesen unerwünschten Lenkeffekten durch eine automatische Regelung der Motorleistung und durch gezielte Bremseingriffe an einzelnen Rädern entgegen, um ein stabiles Fahrverhalten zu gewährleisten.

Droht im Gespannbetrieb der Anhänger ins Schlingern zu geraten, sei es durch Seitenwind, durch den Fahrbahnzustand oder durch Lenkbewegungen, dämpft die Anhänger-Stabilisierungskontrolle über die Bremsen und über die Leistungsregelung des Motors die Pendelbewegungen rechtzeitig ab, bevor sie außer Kontrolle geraten.

Wie im Kapitel zur Fahrdynamik ausführlich beschrieben, profitiert der neue Hilux zudem von drei weiteren neuen Bremskraft-Regelungen. Die aktive Traktionskontrolle A-TRC, die Bergabfahrkontrolle DAC und die Berganfahrkontrolle HAC bürgen für erhöhte Sicherheit auch in extrem schwerem Gelände und gewährleisten eine einfache und intuitive Fahrer-Assistenz.

AIRBAGS UND DREIPUNKT-SICHERHEITSGURTE

Der neue Hilux Double Cab ist mit insgesamt sieben Airbags ausgestattet: Front- und Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer, ein Fahrer-Knieairbag sowie Kopfairbags über die gesamte Länge des Innenraums.

Alle Sitzplätze weisen automatische Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern, Gurtkraftbegrenzern sowie Gurtwarner auf. Die Rücksitze sind darüber hinaus mit einem Haltegurt zur Anbringung von ISOFIX Kindersitzen ausgestattet.

[1] Je nach Land

TECHNISCHE DATEN

MOTOR	2.4 D-4D 2X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN-AUTOMATIK
Motorcode	2GD-FTV		
Typ	Vierzylinder-Reihenmotor		
Kraftstoff	Diesel		
Ventiltrieb	16 Ventile, DOHC		
Hubraum (cm^3)	2.393		
Bohrung x Hub (mm)	92,0 x 90,0		
Verdichtungsverhältnis (:1)	15,6		
Max. Leistung (PS) kw bei U/min	(150) 110 bei 3.400		
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	400 bei 1.600-2.000		

GETRIEBE	2.4 D-4D 2X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN-AUTOMATIK
Typ	6MT		6AT
Gangübersetzungen			
1.	4,784		3,600
2.	2,423		2,090
3.	1,443		1,488
4.	1,000		1,000
5.	0,777		0,687
6.	0,643		0,580
Rückwärtsgang	4,066		3,732
Achsübersetzung	3,583		4,100

BREMSEN	2.4 D-4D 2X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-GANG-SCHALTGETRIEBE	2.4 D-4D 4X4 6-STUFEN-AUTOMATIK
Vorne	Innenbelüftete Scheibenbremsen mit Vierkolben-Festsattel		
Hinten	Trommelbremsen		
Weitere Features	ABS, BA, EBD, VSC, TSC, A-TRC, DAC, HAC		
RADAUFHÄNGUNG			
Vorne	Doppelquerlenker		
Hinten	Starrachse mit Blattfedern		
LENKUNG			
Typ	Zahnstangenlenkung		
Lenkunterstützung	Hydraulisch		
Min. Wendekreis Reifen/ Karosserie (m)	12,8/13,4		
REIFEN UND RÄDER			
Reifen	265/65 R17		
Räder	17 x 7 1/2J		

FAHRLEISTUNGEN	SINGLE CAB		EXTRA CAB	DOUBLE CAB	
	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	175	170	170	170	170
Beschleunigung (0-100 km/h in s)	13,2	13,2	13,2	13,2	12,8
KRAFTSTOFFVERBRAUCH					
Gesamt (l/100 km)	6,8	7,1	7,0 6,8	7,0 6,8 (mit Start/Stopp)	7,8 7,2 (mit Start/Stopp)
Tankvolumen (l)			80		
CO_2 EMISSIONEN					
Gesamt (g/km)	178	187	185 178	185 178 (mit Start/Stopp)	204 189 (mit Start/Stopp)

GEWICHT	SINGLE CAB		EXTRA CAB	DOUBLE CAB	
	2x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 M/T	4x4 A/T
Leergewicht (kg)	1.700-1.725	1.800-1.850	1.915-1.965	2.100-2.160	2.095-2.155
Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	N/A	N/A	3.150	3.210	3.210
ANHÄNGEZUGLAST					
Gebremst (kg)	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200
Ungebremst (kg)	750	750	750	750	750

TECHNISCHE DATEN

AUSSENABMESSUNGEN	SINGLE CAB	EXTRA CAB	DOUBLE CAB
Länge (mm)	5.330	5.330	5.330
Breite (mm)	1.800	1.855	1.855
Höhe (mm)	1.795	1.810	1.815
Radstand (mm)	3.085	3.085	3.085
Spurweite vorne (mm)	1.495	1.535	1.535
Spurweite hinten (mm)	1.510	1.550	1.550
Überhang vorne (mm)	1.000	1.000	1.000
Überhang hinten (mm)	1.250	1.250	1.250
Min. Bodenfreiheit (mm)	277	289	293
Böschungswinkel vorne (Grad)	30	31	31
Böschungswinkel hinten (Grad)	25	26	26
c_w-Wert		0,394*	

INNENABMESSUNGEN	SINGLE CAB	EXTRA CAB	DOUBLE CAB
Länge (mm)	932	1.404	1.697
Breite (mm)	1.480	1.480	1.480 (vorne) / 1.410 (hinten)
Höhe (mm)	1.175	1.170	1.170
Sitzabstand zwischen den Hüftpunkten von Vorder- und Rücksitz (mm)	N/A	N/A	841
Kopffreiheit (mm)	997	997 (vorne) / 969 (hinten)	997 (vorne) / 969 (hinten)
LADEFLÄCHE			
Länge (mm)	2.315	1.810	1.525
Max. Breite (mm)	1.645	1.645	1.645
Höhe (mm)	480	480	480

* abhängig von der Ausstattung

BILDDATENBANK

DER NEUE HILUX

Inhalt:
- Word- und PDF-Dateien
- Hoch- und niedrig auflösende jpg-Bilder

Verwendung für redaktionelle Zwecke
Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

HILUX_Exterior_01_DPL.JPG

HILUX_Exterior_02_DPL.JPG

HILUX_Exterior_03_DPL.JPG

HILUX_Exterior_04_DPL.JPG

HILUX_Exterior_05_DPL.JPG

HILUX_Exterior_06_DPL.JPG

HILUX_Exterior_07_DPL.JPG

HILUX_Exterior_08_DPL.JPG

HILUX_Exterior_09_DPL.JPG

HILUX_Exterior_10_DPL.JPG

HILUX_Exterior_11_DPL.JPG

HILUX_Exterior_12_DPL.JPG

HILUX_Exterior_13_DPL.JPG

HILUX_Exterior_14_DPL.JPG

HILUX_Exterior_15_DPL.JPG

HILUX_Exterior_16_DPL.JPG

HILUX_Exterior_17_DPL.JPG

HILUX_Exterior_18_DPL.JPG

HILUX_Exterior_19_DPL.JPG

HILUX_Exterior_20_DPL.JPG

HILUX_Exterior_21_DPL.JPG

HILUX_Exterior_22_DPL.JPG

HILUX_Exterior_23_DPL.JPG

HILUX_Exterior_24_DPL.JPG

HILUX_Exterior_25_DPL.JPG

HILUX_Exterior_26_DPL.JPG

HILUX_Exterior_27_DPL.JPG

HILUX_Exterior_28_DPL.JPG

HILUX_Exterior_29_DPL.JPG

HILUX_Exterior_30_DPL.JPG

HILUX_Exterior_31_DPL.JPG

HILUX_Exterior_32_DPL.JPG

HILUX_Exterior_33_DPL.JPG

HILUX_Exterior_34_DPL.JPG

HILUX_Exterior_35_DPL.JPG

HILUX_Exterior_36_DPL.JPG

HILUX_Exterior_37_DPL.JPG

HILUX_Exterior_38_DPL.JPG

HILUX_Exterior_39_DPL.JPG

HILUX_Exterior_40_DPL.JPG

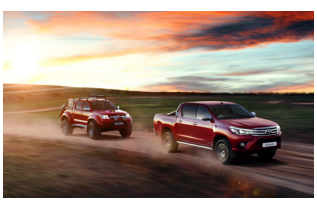
HILUX_Exterior_41_DPL.JPG

HILUX_Exterior_42_DPL.JPG

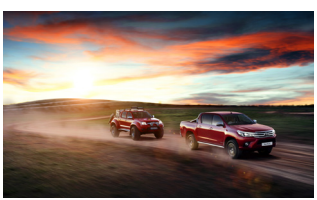
HILUX_Exterior_43_DPL.JPG

HILUX_Exterior_44_DPL.JPG

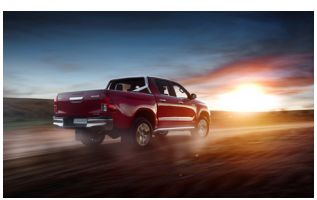
HILUX_Exterior_45_DPL.JPG



HILUX_Exterior_46_DPL.JPG



HILUX_Exterior_47_DPL.JPG



HILUX_Exterior_48_DPL.JPG

HILUX_Exterior_49_DPL.JPG

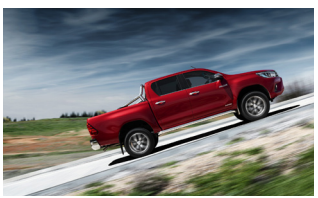
HILUX_Exterior_50_DPL.JPG

HILUX_Exterior_51_DPL.JPG

HILUX_Exterior_52_DPL.JPG

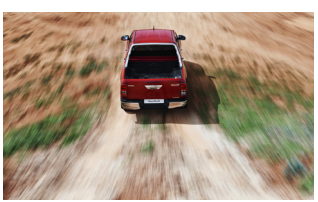
HILUX_Exterior_53_DPL.JPG

HILUX_Exterior_54_DPL.JPG

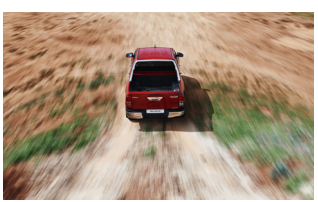


HILUX_Exterior_55_DPL.JPG

HILUX_Exterior_56_DPL.JPG



HILUX_Exterior_57_DPL.JPG



HILUX_Exterior_58_DPL.JPG

HILUX_Exterior_59_DPL.JPG

HILUX_Exterior_60_DPL.JPG

HILUX_Exterior_61_DPL.JPG

HILUX_Exterior_62_DPL.JPG

HILUX_Exterior_63_DPL.JPG

HILUX_Exterior_64_DPL.JPG

HILUX_Exterior_65_DPL.JPG

HILUX_Exterior_66_DPL.JPG

HILUX_Exterior_67_DPL.JPG

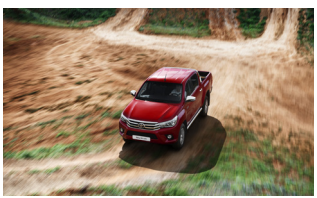
HILUX_Exterior_68_DPL.JPG

HILUX_Exterior_69_DPL.JPG

HILUX_Exterior_70_DPL.JPG

HILUX_Exterior_71_DPL.JPG

HILUX_Exterior_72_DPL.JPG



HILUX_Exterior_73_DPL.JPG

HILUX_Exterior_74_DPL.JPG

HILUX_Exterior_75_DPL.JPG

HILUX_Exterior_76_DPL.JPG

HILUX_Detail_01_DPL.JPG

HILUX_Detail_02_DPL.JPG

HILUX_Detail_03_DPL.JPG

HILUX_Detail_04_DPL.JPG

HILUX_Detail_05_DPL.JPG

HILUX_Detail_06_DPL.JPG

HILUX_Detail_07_DPL.JPG

HILUX_Detail_08_DPL.JPG

HILUX_Detail_09_DPL.JPG

HILUX_Detail_10_DPL.JPG

HILUX_Detail_11_DPL.JPG

HILUX_Detail_12_DPL.JPG

HILUX_Detail_13_DPL.JPG

HILUX_Detail_14_DPL.JPG

HILUX_Detail_15_DPL.JPG

HILUX_Interior_01_DPL.JPG

HILUX_Interior_02_DPL.JPG

HILUX_Interior_03_DPL.JPG

HILUX_Interior_04_DPL.JPG

HILUX_Interior_05_DPL.JPG

HILUX_Interior_06_DPL.JPG

HILUX_Interior_07_DPL.JPG

HILUX_Interior_08_DPL.JPG

HILUX_Interior_09_DPL.JPG

HILUX_Interior_10_DPL.JPG

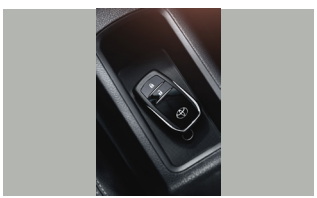
HILUX_Interior_11_DPL.JPG

HILUX_Interior_12_DPL.JPG

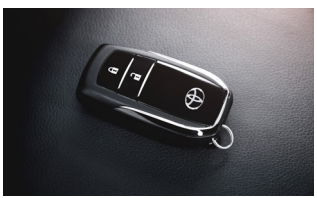
HILUX_Interior_13_DPL.JPG

HILUX_Interior_14_DPL.JPG

HILUX_Interior_15_DPL.JPG

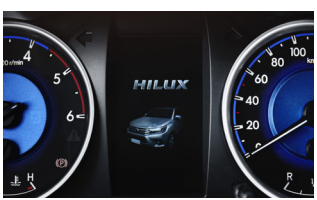


HILUX_Interior_16_DPL.JPG



HILUX_Interior_17_DPL.JPG

HILUX_Interior_18_DPL.JPG



HILUX_Interior_19_DPL.JPG

HILUX_Interior_20_DPL.JPG

HILUX_Interior_21_DPL.JPG

HILUX_Interior_22_DPL.JPG

HILUX_Interior_23_DPL.JPG

HILUX_Interior_24_DPL.JPG

HILUX_Interior_25_DPL.JPG

HILUX_Interior_26_DPL.JPG

HILUX_Interior_27_DPL.JPG

HILUX_Interior_28_DPL.JPG

1st gen 1968.JPG

2nd gen 1972.JPG

3rd gen 1978.JPG

4th gen 1983.JPG

5th gen 1988.JPG

6th gen 1997.JPG

7th gen 2004.JPG

8th gen 2015.JPG

Hilux_grey_highres.JPG

Hilux Icelandic volcano 2010.JPG

Hilux Southpole.JPG

dakar-testing-10.JPG

hiroki_nakajima.jpg

HILUX_Techical_01_DPL.JPG

HILUX_Techical_02_DPL.JPG

HILUX

TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

http://newsroom.toyota.eu/
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Follow us on Twitter: @toyota_europe

bit.ly/1UdVZ8m