



◀ Ein wenig klobig, dafür aber robust: der Toyota HiAce

**Toyota HiAce
GL D-4D high 4x4**

Wenig Auto für wenig Geld

Der Toyota HiAce ist ein Evergreen unter den Transportern und wird seit 1967 gebaut. Wir fahren die facegeliftete, achtsitzige Limousine mit Allradantrieb.

Wer schon einmal in Schwarzafrika oder Asien unterwegs war, weiß, dass der Toyota HiAce vor allem als Kombi dort wie selbstverständlich zum Straßenbild gehört. Hierzulande ist der etwas klobig wirkende Japaner dagegen eher ein Exot, meist nur bei Taxiunternehmen zu beobachten, die ihn zum Gruppentransport einsetzen.

Das hat natürlich seinen Grund: Selbst

in der von uns gefahrenen

Der Fahrerarbeitsplatz bietet nur wenig Komfort

GL-Limousinenvariante mit serienmäßigem „Komfortpaket“ – so jedenfalls die offizielle Bezeichnung – stellt sich das vom Hersteller versprochene „angenehme Wohlfühlklima“ nur bei hartgesottene Zeitgenossen ein. Ungemütliche Plastikwelten dominieren, die Ausstattung ist eher minimalistisch.

Gerade der Fahrer findet einen nicht gerade luxuriösen Arbeitsplatz vor. Ablagen sind nur rar gesät, größere Flaschen ab 1 l aufwärts lassen sich nirgends sicher abstellen. Den langen Schalthebel haben viele Chauffeure vielleicht zuletzt in den 90er Jahren in einem Personentransporter gesehen; heute dominieren doch eher am Armaturenbrett angebrachte Joysticks. Trotz seiner Länge

lässt er sich aber noch erstaunlich gut bedienen,

ist nur gelegentlich etwas hakelig. Richtig unangenehm wird es allerdings erst, wenn der HiAce auf Touren kommt. Es beginnt mit einer nur quälend langsam ansprechenden Klima- bzw. Heizungsanlage sowie einer polternden einzelradaufgehängten Vorderachse bei Querfugen und endet bei

ohrenbetäubenden Wind- und Motorgeräuschen ab einem Tempo von 100 km/h. Bei 130 km/h maßen wir einen Schallpegelwert von satten 72,5 dB(A), bei der Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h gar von 75 dB(A).

Vorteil: Ein Hinweis des Fahrzeuglenkers oder ein Schild „Bitte nicht mit dem Fahrer sprechen“ erübrigt sich angesichts des anliegenden Geräuschniveaus weitestgehend.

Zu einer „reisetauglichen Großraumlimousine“, wie Toyota den GL nennt, sollte eigentlich auch ein Tempomat gehören, den man im „Komfortpaket“ jedoch ebenso vergeblich sucht wie eine Einparkhilfe. Nun ja, dafür hat man dem HiAce wenigstens übersichtliche Seitenspiegel mitgegeben.

Auch das Sicherheitspaket des Japaners ist recht übersichtlich: ABS an der scheibenbremsen Vorderachse, während hinten nur Trommeln arbeiten. Es braucht wohl nicht erwähnt werden, dass man ESP und andere Assistenzsysteme vergeblich sucht.

Wer beim Lesen des Artikels bis hierhin tapfer durchgehalten hat und den HiAce trotz der bislang geäußerten harschen Kritikpunkte noch nicht abgeschrieben hat, der soll belohnt werden: Denn es gibt auch Positives zu nennen, weshalb die Redaktion am Ende doch noch eine, wenn



Fotos: Bümmel

▲ Da gehört die Wasserflasche garantiert nicht hin, aber mangels geeigneter Ablagen muss man im Japaner aus der Not eine Tugend machen. Davor ist der lange Schaltknüppel zu erkennen



▲ Für ein paar Koffer oder Ähnliches ist im Heck noch Platz, doch ein Zuladungswunder ist der Toyota mit einer Nutzlast von 615 kg nicht gerade

auch eingeschränkte Kaufempfehlung geben kann. Das liegt zum einen daran, dass man dem Testwagen neben dem Allradantrieb die mit 86 kW relativ durchzugsstarke Motorisierung (Serie 70 kW) mitgegeben hat. Wir fahren mit zweidrittel Zuladung, wobei sich der 2,5-l-Turbodiesel auch am Berg noch als souverän erwies. Wenn schon nicht komfortabel, so wirkt das Fahrwerk doch robust und gut abgestimmt – die jahrzehntelangen Erfahrungen in Schwellenländern haben auch beim neusten Modell für den entsprechenden Input gesorgt. Selbst bei harten Alltagsbedingungen dürfte der HiAce so auf eine erkleckliche Zahl an Lebensjahren kommen. Apropos Alltag: Wer mit dem Gedanken spielt, sich den Japaner für seinen Fuhrpark zuzulegen, sollte sich vorher genau überlegen, wo und wie er ihn einsetzt. Gänzlich ungeeignet erscheint er uns für Mittelstrecken und Fernreisen im Kleingruppenreisebereich. Das Gleiche gilt für den Einsatz als VIP-Shuttle und Ähnlichem. Mangelnder Komfort, die geringe Zuladung von 615 kg und der relativ

hohe Verbrauch bei höheren Drehzahlen (siehe Kasten „Messdaten“) stehen hier der Verwendung entgegen. Interessant wird der HiAce jedoch für Transferfahrten, für Flughafen- oder Abhol- und Sammeldienste. Gerade Busunternehmen mit angeschlossenen Taxigeschäft dürften den GL sehr vielfältig einsetzen können. Ein schlagkräftiges Argument für das japanische Urgestein dürfte auch sein Kampfp

preis sein: Die Limousine gibt es ab 19 800 € (netto). Da dürfte dann doch noch mancher ins Überlegen kommen...

Claus Bünnagel ■



▲ Ein gehöriges Spaltmaß ermittelten wir trotz nur knapp 70%-Ausladung zwischen Reifen und Radkästen

Toyota HiAce GL D-4D Technische Daten

Motor und Getriebe

Turbodiesel, 86 kW/117 PS bei 3 600 min⁻¹, 294 Nm bei 1 600 bis 2 400 min⁻¹, Hubraum 2,5 l, Abgasnorm Euro 4, CO₂-Ausstoß 246 g/km. 5-Gang-Schaltgetriebe (i = 4,31 bis 0,84)

Fahrwerk, Lenkung und Bremsanlage

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenker, Hinterachse: Einzelradaufhängung mit Schräglenker – Achsübersetzung i = 3,909, Allradantrieb, Reifen: 195/70 R 15 C. Zahnstangenlenkung. Vorne innenbelüftete Scheibenbremsen und ABS, hinten Trommelbremsen

Aufbau und Ausstattung

Selbsttragende Ganzstahl-Sicherheitskarosserie mit aufprallabsorbierender Struktur und Seitenaufprallschutz, Komfortpaket (Serie), 8 Sitzplätze (inkl. Fahrer)

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 4 795/1 800/1 995 mm, Radstand: 2 985 mm, Wendekreis: 14 800 mm, Tankinhalt: 75 l, Leergewicht: 2 035 kg, zul. Gesamtgewicht: 2 650 kg, Testgewicht: 2 460 kg



▲ Nichts zu meckern gab es beim 2,5-l-Turbodiesel mit 86 kW, der auch am Berg noch durchzugsstark ist

Test Messdaten

Strecken-/Wetterbedingungen: trockene Fahrbahn, bewölkt, 14-17°C

Fahrtstrecke:

- a) Überland/Stadt: Bonn-Mehlem – Bad Neuenahr-Ahrweiler – Nürburgring – Cochem – Ulmen (129 km)
- b) Autobahn: A48/A61/A565 (108 km)

Strecke	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
a) <u>Überland/Stadt</u>	7,46 l/100 km	58,64 km/h
b) <u>Autobahn</u>	9,98 l/100 km	120,00 km/h
Gesamt	8,62 l/100 km	76,45 km/h

Schallpegelmessung (Messung im Cockpit, in Klammern Drehzahl):

80 km/h (2 000 min ⁻¹)	63,4 dB(A)
100 km/h (2 500 min ⁻¹)	68 dB(A)
130 km/h (3 250 min ⁻¹)	72,5 dB(A)
152 km/h (4 000 min ⁻¹)	75 dB(A)