



Cargo drifter!

Službe, vemo, dobro obvladajo sceno pickupov ali po domače poltovornjakov. Kdo je zdaj kriv, da se ista scena vse uspešneje seli tudi v domačo rabo, je pravzaprav težko natančno določiti. Načelno pa to sploh ni pomembno.

Nekaj je zagotovo: da so prav pickupi zadnji ostanki tistih avtomobilov, ki bi jim morda lahko rekli 'prvinski', se pravi tistih, kjer je udobja res (vsaj na papirju) manj, a prav zato ohranjajo nekaj dobrih lastnosti, ki so jih drugi zaradi dodanega udobja izgubili.

Na tem področju se je v zadnjih desetletjih v Toyotinem (no, pa tudi v večini drugih) pickupu razmeroma malo spremenilo; dobil je daljinsko osrednjo ključavnico, električen pomik šip in klimatsko napravo (v primeru Hiluxa vse naštetto velja za paket opreme City), pa seveda mehaniko, ki omogoča lahkonopravno upravljanje tudi ljudem, ki niso vozniki po poklicu in/ali ki si vožnje ne predstavljajo kot

posebnega fizičnega projekta. V tem je Hilux prepričljiv: brez večjih težav ga lahko vozi tudi najstnica lahkokategorijna, če se seveda ne bo spuščala v manevre na ozkih ulicah ali parkiriščih. Obračalni krog namreč ostaja tovornjaški, kar je seveda dobro vedeti vnaprej, preden povzročite zastoj na kakšnem mestnem križišču. Še bolj opomba velja za tiste, ki se odpravijo na brezpotja, kjer po Murphyjevem pravilu zmanjka možnosti nadaljevanja vožnje prav na najožjem delu.

Do zvočnega udobja, kakršnega smo vajeni v osebnih avtomobilih, je v Hiluxu še daleč, a je treba takoj dodati, da se je v primerjavi s prejšnjima dvema generacijama krepko popravil; delno zaradi boljše izolacije, delno pa zaradi



turbodizelskega stroja s sodobno tehniko vbrizga. Kdor ni ravno pikolovec, se bo v Hiluxu - ko gre za notranji trušč - počutil dobro. Pa tudi sicer; čedne in sodobne (predvsem pa ne surovo 'delovne') zunanje linije karoserije se nadaljujejo tudi v kokpitu (armaturna plošča!), ostaja pa tradicionalna japonska svetla sivina, ki ni prijetna na pogled, pa še najmanjša umazanija je takoj opazna. Še posebej pri takšnem, torej terenskem vozilu je to (lahko) precej občutljiva zadeva.

Na začetku omenjene službe, ki posegajo po tovrstnih vozilih, imajo povsem drugačne zahtevnostne kriterije od kriterijev ljudi, ki si pickup omislijo kot osebno vozilo. Da ga ni težko voziti, zdaj vemo, pa tudi tisto osnovno udobje je zagotovljeno. Nekaj malenkosti pa je fantom iz Toyote vseeno ušlo: notranja osvetlitev je izrazito skromna, volanski obroč bi lahko bil nastavljiv tudi v globino, ukrivljena plastična šipa pred merilniki je sicer čedna, a se pretežno blešči (ravno toliko, da zmoti oko med vožnjo in nekoliko omejuje pogled na dele merilnikov), prednje meglenke nimajo kontrolne lučke, stikalo zanje pa je daleč od



»V lahkosti upravljanja je Hilux prepričljiv: brez večjih težav ga lahko vozi tudi najstnica lahkokategornica.«

Test | Toyota Hilux 2.5 D-4D City



»Pickupi so skoraj praviloma na voljo v treh karoserijskih različicah, ampak kdor cilja na zasebnike, jim ponudi takšno, torej štirivratno karoserijo.«

rok in oči, na izrazito neravni cesti se iz merilnikov vztrajno oglašča črček in če bi bil v opremi vsaj še merilnik zunanje temperature, če že ne preprost potovalni računalnik, bi bil splošen vtis nedvomno boljši.

Poglavje o opremi je še posebej vredno manjše razčlenitve. V paketu City so v primerjavi z osnovnim paketom Country med drugim tudi za palec manjša in lahka platišča, za dva centimetra širše gume, stranski stopnici, obilico kroma na zunanosti in zajetne plastične obrobe kolotekov, kar je vse skupaj sicer lepo (in zvečine neuporabno), ampak uporabnik bi vse to menda z veseljem zamenjal za dodatni dve varnostni blazini, za usnje na volanskem obroču, in če ni ravno preveč pregrešno, še za usnje na prestavni ročici.

Pickupi so skoraj praviloma na voljo v treh karoserijskih različicah, ampak kdor cilja na zasebnike, jim ponudi takšno, torej štirivratno karoserijo. S tem pri Hiluxu dobite pet sedežev (se pravi dva sedeža in zadnji klop), pet vzglavnikov in štiri samodejne varnostne pasove, a tudi možnost dviga sedalnega dela klopi (ki jo z vrvico in s kavljem v tej legi učvrstite), kar je zelo uporabno, če je treba pod streho prepeljati kakšen večji kos prtljage, ostaja pa želja, da bi bila ta klop s svojo možnostjo dviga tudi tretjinsko deljiva. S prtljago je namreč tule malce nerodno. Vedeti morate, da mora biti prav vsak kos, vključno s paketom prve pomoči in z drugimi malenkostmi, v kabini, kar pomeni, da bo to, če je v kabini ljudi pet, nekoga

nekje motilo. Res sta pod sedalom klopi dva predala, ampak v enem je že v osnovi orodje za menjavo kolesa. Če bi hoteli iti štirje s takšnim avtomobilom na pot, bi morali najti dobro rešitev za prtljago; vsaj v obliki strešnega prtljažnika, če že ne plastične nadgradnje nad tovornim delom, kar spet pomeni nekaj nevšečnosti. Za takšne primere tudi Hilux nima boljše rešitve od drugih podobnih vozil.

Ampak če te težave odmislite ali če veste, da vas tovrstni problemi ne čakajo, potem bo lahko Hilux zelo zabavno vozilo za vsak dan in še zlasti za prosti čas. Ugotovili boste, da je ročna klimatska naprava lahko enako (ali morda celo bolj?) učinkovita kot samodejna, saj je po pravilu v delovanje obeh treba posegati, da je osnovna nastavitve sedežev (le po dolžini in naklon naslonjala) povsem dovolj za dober položaj za volanom (vse drobne dodatne nastavitve, vključno z električno pomočjo, prinesejo več stroškov kot koristi?), da je v Hiluxu veliko uporabnih odlagalnih mest (vključno s takšnimi, ki dobro držijo pločevinke ali male platenke), da ima na prvi pogled grozljivo dolga prestavna ročica povsem spodobno kratke in natančne gibe (in če je treba tudi dovolj hitre) in da je vidljivost naokrog zelo dobra, če že ne odlična. No, le tik za Hiluxa ne boste videli prav veliko, ampak podobno je tudi z marsikaterim osebnim avtomobilom.

Gledano z očmi družine, pravzaprav ostane le še vprašanje zmogljivosti. Hiluxov motor je



Iz oči v oči



Najboljšo reklamo staremu Hiluxu so naredili pri angleški TV-oddaji Top Gear. Z njim so naredili vse tisto, česar lastnik nikoli ne bi. Zažgali, razbijali, podrli skupaj s stolpnico. In na koncu je bil Hilux še vedno vozen. Bi novi zdržal kaj podobnega? Odgovora seveda ne vem, a vsaj po občutku bi rekel, da verjetno bi. Konec koncev se Hilux ni spremenil v enega od mestnih, paradiranju po ulicah namenjenih pickupov, ampak še vedno ostaja klen delovni stroj. 'Pomehkužili' so ga ravno toliko, kot zahtevajo sodobni časi, in to le tam, kjer so s tem vozniku olajšali delo. Kar je dobro za produktivnost. Edini minus: anemični D-4D je komajda dovolj zmogljiv za kak limuzinski kombi, v Hiluxu pa se popolnoma izgubi. Čakamo na 2.2 D-4D s 180 konji ...

Dušan Lukič



Ob poplavi vse bolj 'salonskih' pickupov so se tisti, ki jim tovrstni avti služijo kot delovno sredstvo, verjetno že zbal, da pravega orjaka s kesonom na zadku sploh ne bo več v ponudbi. Pa ni res. To, kar je Toyota predstavila pod preverjenim imenom Hilux, je prav tisto, kar iščejo. Vzdržljiv in vsega hudega vajen stroj, ki se bolje kot na asfaltnih cestah počuti na deloviščih, kjer navadno stojijo table z opozorili: »Stop! Vstop dovoljen le pooblaščenim osebam.« Matevž Korošec

Test | Toyota Hilux 2.5 D-4D City



tehnično sodoben, a znotraj dokaj (in prepoznavno dizelsko) glasen in z zmernimi zmogljivostmi ni primerljiv z motorji v osebnih avtomobilih in luksuznih terencih. Zaradi kratke prve prestave menjalnika lahko Hilux sicer hitro pospeši z mesta, a je vsako pričakovanje, ki je večje od prometnega hitrostnega povprečja, nesmiselno. Hilux doseže hitrost nekaj manj kot 160 kilometrov na uro, kar večini uporabnikov zadostuje, nekaj težav se pojavi le med daljšo vožnjo navkreber, kar tudi na naših avtocestah ni izjemen primer. Z malce vztrajnosti in občutka za motor pa se boste skoraj povsod lahko peljali z dovoljeno hitrostjo na avtomobilski cesti.

Motor se že le malce nad prostim tekem zbudi in lepo vleče do 3.500 motornih vrtljajev. S 1.000 vrtljaji v minuti se sicer v peti prestavi ni priporočljivo peljati (upira se s tresljaji in truščem, čeprav po drugi strani lepo vleče), že 1.500 vrtljajev v isti prestavi pa pomeni okrog 60 kilometrov na uro zelo lagodne in mirne vožnje. Visokih vrtljajev (v dizelskih okvirih), po drugi strani, ne mara. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri 4.300 vrtljajih v minuti, a se vrtljajem nad 4.000 upira (spet) z izrazito povečanim truščem, kar je dobro opazno do tretje prestave, kjer se še lahko obrne do 4.400 vrtljajev v minuti. Opisani značaj je pričakovan: ker je

motor naravnani na uporabnost v spodnjem delu vrtljajev, je zgoraj neprepičljiv. In prav zato je značaj motorja za namembnost tega vozila pravi, saj je Hilux v prvi vrsti namenjen tovorno-terenskemu delu. Vključujoč preostalo tehniko.

Karoserija namreč še vedno počiva na šasi, kar je skupaj s togo zadnjo premo namenjeno večjim obremenitvam zadka, terenski del tehnike pa je takšni zasnovi prav tako hvaležen. Iz stare šole je tudi pogon: v osnovi dvokolesni (zadnji), ki se v snegu in na dru-

gih spolzkih podlagah kljub veliki oddaljenosti trebuha od tal ne izkaže kot posebej učinkovit (v nekaterih primerih celo slabše od spredaj gnanih osebnih avtomobilov), a se vse obrne z vklopom štirikolesnega pogona. Tega, tako kot reduktor, vklopite ročno, z dodatno ročico ob ročici menjalnika. Star, a preskušeni način se je ponovno izkazal s svojo preprostostjo, hitrostjo in zanesljivostjo, čeprav brez elegancije, ki bi jo ponudil električni vklop z gumbom. Ob vklopljenem štirikolesnem pogonu postane Hilux uporaben na

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	8	Najobčutljivejši del - pod prednjim odbijačem - je pohvalno visoko nameščen.
prenos moči (10)	9	Praksa kaže, da je ročni vklop pogona še vedno najboljša rešitev. Odlični pogon!
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	7	Vstopni in izstopni kot sta med boljšimi, največji bočni nagib pa je skoraj 50 stopinj.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	11	Visoka oddaljenost od tal, pogonska tehnika, dober navor in gume - terenska zabava je zagotovljena.
cestna uporabnost (10)	8	Če izvzamemo razmeroma skromen motor in velik rajdni krog, je Hilux dober vsakdanji avtomobil.
terenski videz (5)	5	Dvoma ni - že od daleč prepričuje za namembnostjo, čeprav je karoserija manj surovega videza kot prej.
skupna ocena terenca	48	Tudi kot terenc se zelo dobro izkaže, z izjemo malenkosti - kot je svetla notranjost ali velik rajdni krog. Najbolj navdušuje klen pogon v kombinaciji z odličnim motornim navorom.

OCENA **avto** magazin

1 2 3 **4** 5

