



Le pol litra razlike, pa ...

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Ko je Toyota leta 2005 predstavila tole, že šesto generacijo Hiluxa, je imela ta eno samo napako: preslaboten, le 102-'konjski' 2,5-litrski motor. Potem so temu motorju povečali moč za slabih 20 'konj'. In potem so Hiluxa predstavili s še zmogljivejšim, trilitrskim turbodizlom.

► Ta motor ima 171 'konj', kar je za več kot dve tretjini več kot leta 2005 ob predstavitvi. In ta motor je iz Hiluxa – ne upoštevajoč drugih, manjših sprememb in popravkov – naredil povsem drug avtomobil. Da, motor je še vedno glasen, vsaj za tistega, ki je vaju osebnih avtomobilov (s turbodizli), glasno se zgane na zasak ključa, malce se tudi strese, pri pospeševanju iz nizkih vrtljajev pa še vedno 'melje' kot kak stari Perkins, le da veliko tiše in mehkeje.

Treba je vedeti nekaj: vsi pickupi te vrste (torej terenski) se še vedno držijo stare šole gradnje avtomobilov, ki za seboj povleče tudi kako manj ljubo ali manj prijetno reč, a – ko govorimo o trušču in vrtljajih – stvar še zdaleč ni utrujajoča, tudi če v (denimo) Hiluxu prebijete več časa. Veliko naredi že psihologija: če (denimo) Hiluxa kupite zaradi želje, morda trušča niti zaznali ne

boste, če pa sedete vanj 'na silo', boste najprej opazili prav to.

Vsakokrat znova velja ponoviti: terenski pickupi se delijo na delovne in na tiste za osebno rabo. Tudi tale, ki ga vidite na fotografijah, je namenjen osebni rabi, kar opazite že po dvojnih vratih na boku; takšni so vedno bolj opremljeni in se rahlo spogledujejo z razkošjem iz osebnih avtomobilov. Prav tale Hilux je imel med drugim zvočni parkirni pripomoček spredaj in zadaj (česar tudi marsikateri osebni avtomobil, ki bi si ga zaslužil, nima!), potovalni računalnik, volanske komande za avdiosistem, daljinsko osrednjo ključavnico in električni pomik vseh bočnih šip, samodejno klimatsko napravo pa še kaj. S tem si je prislužil tudi kakšno manjšo zamero: v potovalnem računalniku sta tudi podatki o zunanji temperaturi in kompas, ki bi bila pri cenah malih prikazov-

valnikov z LCD-tehnologijo zlahka samostojna, poleg tega pa je tipka za pregledovanje podatkov le ena, kar pomeni, da lahko pregledovanje poteka le v eni smeri. Ne bi motilo tudi, če bi bilo namesto le enega vseh šest stikal na voznikovih vratih osvetljenih in če bi bil električni pomik bočnih šip samodejen, saj je tak le za voznikovo šipo in le navzdol. A to ni slaba lastnost tega pickupa, temveč večine japonskih avtomobilov sploh.

Notranjost je oblikovno zelo blizu osebnim avtomobilom, materiali pa so (če izvzamemo usnje na volanskem obroču) pretežno čvrsta tkanina in trda plastika. Oboje izhaja še iz namena tega avtomobila – s terenske vožnje in izleta lahko pridete tudi blatni, takšne materiale pa je lažje očistiti. Je pa vrsta plastike dobro skrita z obdelavo njene površine, zato vsaj na pogled notranjost ne deluje ceneno.



| Toyota Hilux Double Cab 3.0 D-4D 4x4 City A/T



Volanski obroč je nastavljen le po višini pa tudi sedeža ne razvajata z dodatnimi nastavitvami, a je vseeno mogoče najti dober položaj za vožnjo, ki ne utruja. Prav presenetljivo dobra sta tudi sedeža, ki že z videzom dajeta slutiti, da stojita za njima nekaj znanja ergonomije sedenja, prideta pa serijsko s paketom opreme City in le v takšni karoseriji. Kot pri drugih Toyotah je tudi v Hiluxu veliko predalov in odlagalnih mest tu in tam, vsekakor pa dovolj za udobno bivanje v avtomobilu na daljših poteh. Nekaj prostora je še v dveh predalih pod sedalnimi delom zadnje klopi, ki ga je mogoče tudi dvigniti (nazaj) in pričvrstiti v

Hilux je sodoben terenski pickup z eno samo pripombo: radijska antena je spravljen v stebriček A pri vozniku, kar pomeni, da je (izvlečena) občutljiva za teren (veje), da jo je treba ročno izvlečiti in pospravljati

“Notranjost je oblikovno zelo blizu osebnim avtomobilom, a čeprav so materiali pretežno čvrsta tkanina in trda plastika, na pogled ne deluje ceneno.”

tem položaju – za prevoz višjih predmetov, ki jih nočete položiti v keson.

Keson v testnem Hiluxu ni bil le luknja pravokotnih mer, temveč je bil pokrit s kovinsko roletno. To rešitev smo že videli, a je tule dobro (bolje) izvedena: v zaprtem položaju je roletno mogoče zakleniti, ko pa jo odklenete, pri odpiranju nekoliko (in ravno prav) pomaga vzmet. Če jo želite znova zapreti, je tam trak, ki ga preprosto povlečete k sebi. In da ključavnica rolete ne bi bila bolj lepotne kot koristne narave, je tule mogoče zakleniti tudi zadnjo stranico. Pri štirivratnem Hiluxu (Double Cab ali DC, dvojna kabina) je keson dolg dober meter in pol, kar v praksi pomeni, da v njem lahko peljete tudi smučke in podobno dolge predmete. In do skoraj 900 kilogramov težke.

ter da se z dežnikom ob vstopu zapletate vanjo. Sicer pa je tudi ta avtomobil prijetno in lahko uporabljati in upravljati; obračalni krog je sicer precej velik (da, navsezadnje je Hilux dolg več kot pet metrov), a je sukanje (razmeroma velikega) volanskega obroča lahko in ne utrujajoče. Če doplačate za možnost 'A/T', pomeni, da tudi pretikati ne bo treba, saj bo to namesto vas opravljal klasičen samodejni menjalnik. Ta ima le (spet) klasične položaje ročice in nobenih dodatnih programov ali celo možnosti sekvenčnega pretikanja. Kljub temu presenetljivo dobro deluje, poleg tega pa ima voznik na voljo informacijo o položaju ročice tudi v merilnikih. In ko smo že pri lagodnosti vožnje: tale Hilux je imel tudi tempomat, ki je deloval 'le' v položajih '4' in 'D', a to v praksi povsem zadostuje.

Kratek test



“Če Hiluxa kupite zaradi želje, morda trušča niti zaznali ne boste, če pa sedete vanj 'na silo', boste najprej opazili prav to.”



Ker je Hilux še vedno (klasični) terenec, ima (ročno priklopljiv) štirikolesni pogon (v osnovi sta gnani zadnji kolesi) in dodaten reduktor za terenske vožnje. Upoštevajte še čvrsto podvozje in šasijo, veliko oddaljenost od tal, radodarne 'terenske' kote, (za teren) še dovolj dobre gume in 343 turbodizelskih njutonmetrov navora in jasno bo, da se takšen Hilux na terenu zelo dobro znajde. Njegova edina (terenska) napaka je vpetje prednje registrske tablice, ki je (v primeru testnega vozila) povsem enako kot pri osebnih vozilih, torej mehak plastičen okvir in dva vijaka. Takšno vpetje se zdi kot posmeh trudu in znanju tehnikov, ki so zasnovali za teren odlični avtomobil, v prvi malo večji luži pa bo tablica dobesedno splavala po vodi. Sitnosti.

A ko (če) to rešite, bo tudi Hilux precej bolj univerzalno vozilo kot vsi osebni avtomobili in 'lepi' terenci skupaj. Na terenu bo lezel, dokler ne bo nasledel s trebuhom in/ali dokler bodo gume zmogle prenašati navor na podlago. Na cesti se bo tudi dobro znašel; s svojimi 171 'konji' bo v vsakem trenutku in do 185 kilometrov na uro (po merilniku) izpolnil vsako voznikovo hitrostno željo, pri tem pa bo tudi sprejemljivo skromen pri porabi. Na našem testu je porabil od 10,2 do 14,8 litra na 100 kilometrov, potovalni računalnik pa je v zadnji prestavi kazal porabo 14,3 litra na 100 kilometrov pri 160, 11,2 pri 130 in 9,2 litra pri 100 kilometrih na uro. Pri samodejnem menjalniku, pri suhi masi tonov in 800 kilogramov ter pri količniku upora skozi zrak 0,37 je to sprejemljiva skromnost.

Ja, za pol litra 'večji motor' je naredil iz Hiluxa dinamičen, hiter in zelo vsestranski terenski pickup, dostojen neposrednim tekmečem pa tudi - kot kažeta prodaja ter naraščajoča priljubljenost teh vozil - osebnim avtomobilom. ❄❄

Toyota Hilux Double Cab 3.0 D-4D 4x4 City A/T

Cena osnovnega modela: 33.700 EUR
Cena testnega vozila: 34.250 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.116 mbar / rel. vl. = 54 % / Stanje kilometrskega števca: 4.552 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,4 s
402 m z mesta: 18,2 s (122 km/h)

PROŽNOST

-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

175 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 52,1 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 12,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.982 cm³
- največja moč 97 kW (126 KM) pri 3.600/min - največji navor 343 Nm pri 1.400-3.400/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi (preklopljiv štirikolesni pogon)
- 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 255/70 R 15 T (Roadstone Winguard M+S).

Masa: prazno vozilo 1.770 kg - dovoljena skupna masa 2.760 kg.
Mere: dolžina 5.130 mm - širina 1.835 mm - višina 1.695 mm - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,9 s - poraba goriva (ECE) 9,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, zmogljivosti
- ▲ menjalnik, delovanje
- ▲ čvrstost podvozja
- ▲ razmeroma razkošni notranjost in oprema
- ▲ lahkotnost upravljanja
- ▲ predali in odlagalna mesta
- ▲ oprema kesona

- ▼ velik obračalni krog
- ▼ vpetje prednje registrske tablice
- ▼ enosmeren potovalni računalnik
- ▼ moteča antena
- ▼ neosvetljena stikala na voznikovih vratih

Končna ocena

Hilux je, vsaj za osebno uporabo, s trilitrskim turbodizlom veliko pridobil; zdaj ni več cokla v prometu, ostaja pa uporaben terenski pickup in vozilo, zelo primerno za 'dinamične' ljudi.