

Prvinski nagon



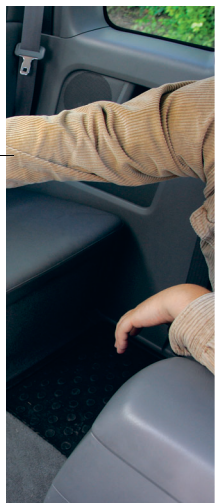
V notranjosti testnega primera sta bila dodana radijski sprejemnik in klimatska naprava.

O Toyotinem Hiluxu, enem najbolj znanih pickupov na svetu, smo pisali že velikokrat, nazadnje v obliki testa v AM 15-2006, na katerem je Japonec v neposredni primerjavi petih pickupov zasedel skromno peto mesto. Štirivaljni vrstni turbodizel je s svojo šibko naravo v primerjavi s tekmeči prispeval velik delež k slabši oceni. Japonci so se že zdramili in objavili, da bo Hiluxova šesta generacija že kmalu dobila iz Toyote Land Cruiser preseljeni trilitrski turbodizel, obstoječega dvoipolitrskega pa bodo nadgradili, da bo zmogel 88 kilovatov (120 KM), kar je nekoliko več od sedanjih 75 kilovatov (102 KM), ki so skrbeli za moč na že našem tretjem testu novega Hiluxa (prvič smo ga kot Hiluxa Double Cab Cityja (dve vrsti sedežev, boljša oprema) objavili v AM 5-2006). Obakrat rdeč, obdarjen z atraktivnim ogrođjem, s kromiranimi deli, z dvema paroma stranskih vrat in s spodobno zadnjo klopjo ter z opremljenostjo, ki se je kosala z večino mestnih avtomobilov, je bil Hilux Double Cab City v povsem drugem razredu, kot tokrat predstavljeni Extra Cab Country. Ta je bel, brez razširjenih blatnikov, brez kromirane navlake, namesto meglenk ima v odbijaču dve veliki luknji, pokrova ogledal sta črna, na vsaki strani kabine so le ena vrata. Ta Hilux je narejen, da služi, da dela, da opravi naloge, ki so jih (in jih še) izvajajo pravi pickupi. Ne parira 'mestnim' pickupom, ki občasno prevozijo kak tovor in se 'kažejo' v mestnih središčih. Čeprav ima Hilux Extra Cab le en par vrat, se za prvima sedežema skriva še zasilna klop, na kateri lahko sedita dva človeka, a ne predolgo, saj komajda kaj oblazinjena klopca hitro postane pretrda, ob pomanjkanju notranjih kljuk za oprijem pa lahko v vožnji po terenu drsenje telesa na vse strani hitro postane nočna mora. 2,5-litrski turbodizel s tehnologijo skupnega voda ne



Brez kromiranega ogrođja za zaščito, brez kromiranih pokrovov stranskih ogledal, brez razširjenih blatnikov in druge šminke. Čista prvinskost, za točno določeno uporabo in brez skritih namenov ugajanja okolici. Hilux brez vsega, a z vsem.

sodi v rekreativnega pickupa (hitro pospeševanje od semaforja do semaforja odmisli!), se pa v delovnem Extra Cabu dobro znajde. Moči ni na pretek, je pa ob zadostnem navoru (260 Nm pri 2400/min) dovolj kilovatov (75 pri 3600/min) za povsem spodobno delo na terenu, ob reduktorju, delni zapori diferenciala in štirikolesnemu pogonu pa lahko tale Hilux osvoji marsikateri kotiček gozda ali suvereno zapelje po poljski poti, zagazi v globoko blato in se prebije tja, kamor večina drugih ne more. Zadek z listnatimi vzmetmi je, ko je prazen, lahek in pri prečkanju grbin (zlasti na mokri podlagi) nakaže, da bi šel rad svojo pot. Trpežno podvozje je namenjeno delu, vožnja po običajnih cestah z 'balonastimi obuvali' (ki na kolovozih dobro dušijo nepravilnosti v podlagi) in s Hiluxovo zasnovno vzmetenja pa je 'poročena' z nagibanjem karoserije in pozibavanjem. A ve se, da Hilux ni udobna cestna križarka, je zmogljiva delovna žival, ki tovarnjaške ambicije naznanja



Preklop med dvo- in štirikolesnim pogonom se lahko izvede med vožnjo do hitrosti 80 km/h brez uporabe stopalke sklopke.

»Bela barva, skromna opremljenost (Country) in nič kaj frajerski videz. Še kakšen razlog, da takšen Hilux komaj čaka, da lahko začne kariero delovnega stroja?«

tudi z glasnim motorjem, ki pa je na avtocesti presenetljivo manj glasen. Protihrupna izolacija potniške kabine je sicer boljša, kot je bila v Hiluxu pete generacije, tako kot so tudi opremljenost, oblika armaturne plošče in izbrani materiali. Zadnji testni primerek Hiluxa je imel opremo Country (podeželska oprema je še en dokaz, da ta Hilux ni namenjen postavljanju, ampak je na prvem mestu predvsem njegova popolna delovna izkoriščenost), ki je pri tem vozilu vstopnica, že pa serijsko ponuja ABS in dve zračni blazini ter po višini nastavljiv volanski obroč in dodatni grelec kabine. V primerjavi z opremo City prav špartanska oprema (ni iz notranjosti nastavljivih stranskih ogledal, klimatska naprava je bila v testnem vozilu za doplačilo), čeprav zaradi tega nikakor ne boste vložili kandidature za mučenika, saj je počutje v kabini čisto v redu. Veliko je odlagalnih površin, armaturna plošča pa nasploh ne daje vtisa, da je pickupova.

Ustvarjen za delo se prebere kot težaven za upravljanje, a marsikdo bi bil presenečen nad lahkotnostjo sukanja Hiluxovega volanskega obroča. Natančna prestavna ročica z dolgimi gibi in še daljšim drogom gre teže, po občutkih včasih že kar tovarnjaško, nekako v skladu s Hiluxovim obračalnim krogom. Parkirišč v mestnih središčih tudi ne mara.

Hiluxa je možno kupiti v treh različicah. Z dvojno, podaljšano ali enojno kabino. Prvi ima keson dolg 1520 milimetrov (tovorna kapaciteta 885 kilogramov), drugi 1805 milimetrov (tovorna kapaciteta 880 kilogramov), dolžina kesona najbolj delavnega med vsemi Hiluxi, Single Caba, pa je 2315 milimetrov (tovorna kapaciteta 1165 kilogramov). Povsem jasno je, kateri Hilux je najbolj delaven. Jasno je tudi, da boste v Extra Caba na zadnje klop lahko vedno posadili še dva potnika, kakšen kovček in izkoristili predale pod odstranljivo zadnje klopjo, kar pri Single Cabu ni mogoče. Upamo pa, da boste zadnje klop izkoriščali poredko, saj je zgolj zasilna. ■

Toyota Hilux Extra Cab 2.5 D-4D Country

Cena osnovnega modela:	5.620.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.193.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=19 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 50 % / Stanje km števec: 14839 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	17,3 s
402 m z mesta:	20,1 s (108 km/h)
1000 m z mesta:	37,6 s (132 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	13,0 s
80-120 km/h (V.):	21,5 s

NAJVEČJA HITROST

145 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,5 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2494 cm³ - največja moč 75 kW (102 KM) pri 3600/min - največji navor 200 Nm pri 1400-3400/min. Prenos moči: ročno priklapljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 255/70 R 15 C (Goodyear Wrangler HP M+S). Mase: prazno vozilo 1715 kg - dovoljena skupna masa 2680 kg. Mere: dolžina 5255 mm - širina 1760 mm - višina 1680 mm - prtjažnik 1805x1515 mm - posoda za gorivo 7 l. Zmogljivosti: največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h 18,2 s - poraba goriva (ECE) ni podatka.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ terenske sposobnosti
- ▲ preklon na štirikolesni pogon in reduktor
- ▲ poraba goriva
- ▲ uporabnost (keson)

- ▼ neudobno podvožje pri vožnji po urejenih poteh
- ▼ nima merilnika zunanje temperature
- ▼ neudobna zadnja klop (brez ročk za oprijem)

Končna ocena

Frajerskega videza ta Hilux ni, ni pa tudi osnovni s črnimi odbijaci. Extra Cab je delovni stroj, ki lahko zapele tudi štiri potnike (dva za silo) in brez obotavljanja izvede, kar mu je blatnega, terenske slabše prevoznega zadano. Podhranjenost s kilovati se mu manj pozna kot pri bolj nastopaškem Double Cabu. A kilovati prihajajo!