



Toyota je eden od uspešnejših izdelovalcev posebne vrste lahkih gospodarskih vozil, imenovanih pick-up. Predvsem si je Toyota pridobila veliko kupcev v deželah tretjega sveta, posebej v Afriki in južni Aziji. Pa tudi številke prodaje v ZDA in Kanadi niso zanemarljive. Kot manjša senzacija pa je odjeknil pred slabima dvema letoma podpis posebne pogodbe o izdelavi Toyotinih avtomobilov hilux v Volkswagnovi tovarni lahkih gospodarskih vozil v Hannoveru. Tako od letošnjega januarja iz Volkswagna v Hannoveru prihajajo na evropski trg avtomobili dveh tržnih znamk, čeprav se razen po imenu v tehničnih značilnostih prav nič ne razlikujejo – gre za toyoto hilux in volkswagen taro. Ker je to prvi Toyota made in Europe, si ga je večjalo podrobneje ogledati.

Na razpolago sta dva modela, pri čemer gre za dve motorni različici – hilux izdelujejo z bencinskim motorjem s 1.800 kubiki ter z dizelskim z 2.400 kubiki, v obeh primerkih pa je

TOYOTA HILUX

TOYOTA MADE IN EUROPE

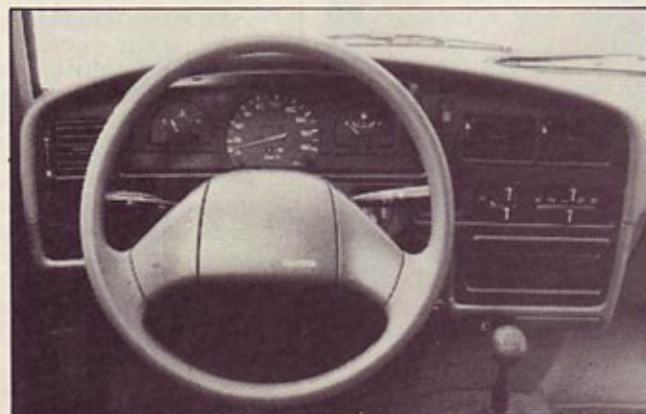
Toyota hilux je prvi model te tovarne, ki ga izdelujejo v Evropi – pri Volkswagnu!

najvišja moč enaka, 83 KM oz. 61 kW. V pick-upih so seveda zahteve, ki jih imajo kupci takšnih avtomobilov povsem drugačen kot pa pri osebnih avtomobilih. Najpomembnejša je nosilnost, saj je vsaj uradno tudi

Volkswagen zaradi nosilnosti 1.040 kg izbral ta model za svojo ponudbo. Tudi zmogljivost vleke prikolice je pomembna, znaša kar 1.800 kg. V osnovni različici ima toyota hilux za vozniško kabino običajen prostor za to-

vor, seveda pa je mogoče za različne potrebe dobiti tudi različne dodatke na tem tovornem prostoru, za tiste, ki bodo avto uporabljali bolj za služnostne potrebe, prevoz različnih tovorov in podobno, pač v svojem poslu. Drugi, prav tako privlačen način uporabe tega minitovornjaka pa je prosti čas. Možna je namreč tudi stanovanjska nadgradnja, pa različni dodatki za najrazličnejše hobije.

In kako je poskrbljeno za potnike? V kabini je prostor le za dva, voznika in sopotnika. Vožnja na sicer dokaj trdih sedežih je udobna in vsaj ob vstopu v kabino nič ne spominja, da že vozimo avto za prevoz težjih tovorov. Tudi volan in armaturna plošča sta povsem v znaku osebnih avtomobilov, seveda je že na prvi pogled mogoče videti, da gre za japonski izdelek. Instrumenti so pregledni in omejeni le na najnujnejše. V sredini je velik merilnik hitrosti, levo je merilnik temperature vode



Kot v osebnem avtomobilu, armaturna plošča je pregledna in enostavna



Pod motornim pokrovom dizelske različice – 2,4-litrski motor sodobne konstrukcije



V kabini je prostora le za dva, vendar pa voznik in sopotnik sedita povsem neutesnjeno, ker je zadnja stena dovolj daleč za glavo

v motorju, desno je merilnik goriva v posodi. Izstopnih šob za zračenje in gretje je dovolj, ob obeh na skrajnem levem in desnem koncu armaturne plošče sta še dve v sredini. Pod tema dvema najdemo standardne (zelo praktične) upravljalne vzvode za hlajenje in zračenje ter ventilator in izbiranje dovoda zraka v kabino ali pa popolno zaporo dovoda zraka. Upravljanje je seveda primerno teži avtomobila, pri praznem je nekoliko lažje sukati volan, ki serijsko nima servoojačevalnika.

Toyota hilux je že nekoliko konstrukcijsko naprednejša različica pick-upov. Ima namreč prednjo premo izvedeno s posamično obešenimi kolesi. Za vodenje prednjih koles skrbijo dvojna prečna vodila (zgoraj trikotna, spodaj običajna). Za vzmetenje prednjih koles skrbita dve torzijski palici, za blaženje pa močni hidravlični blažilniki, tako da prednja prema v vsakem primeru na ravni zahtevnosti naloge – zadovoljivega udobja in učinkovitega vzmetenja tudi pri večjih tovorih. Zadnja prema je seveda toga. Toyotini konstruktorji so izbrali vzdržljivo in stabilno različico zadnje preme, ki je sicer tudi spomin na stare dobre čase, ko so še tudi osebni avtomobili bili »zadovoljni« z listnatimi vzmetmi in običajnimi blažilniki. Za vsaj malenkost udobja so pri Toyoti poskrbeli s podaljšanjem listnatih vzmeti. Blažilniki pa imajo tako prirejeno karakteristiko delovanja, da s podobnim učinkom blažijo sunke tako pri praznem kot tudi pri obremenjenem vozilu.

Motor je v toyoti hilux seveda postavljen vzdolžno, prek petstopenjskega menjalnika pa poganja zadnji kolesi. Bencinski in dizelski štirivaljnik imata ob identični moči tudi podobne vozne zmogljivosti, bencinec pospeši do najvišje hitrosti 150 km/h, dizel je za 5 km/h počasnejši. Bencinec ima ob strani v glavni ležečo odmično gred, ki poganja hidravlično vodene

Tehnični podatki

TOYOTA HILUX	1.8	2.4D
motor (zasnova)	švratni	
vrtilna in glib (mm)	86 x 78	92 x 92
gibna prostornina (kubiki)	1821	2446
kompresija	8,1:1	22,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	61/83/4800	61/83/4200
največji navor (Nm pri 1/min)	140 pri 2800	165 pri 2400
odmična gred (pogon)	v glavi OHV (veriga)	v glavi OHC (veriga)
število ventilov na valj	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	uplinjač	vbrizgavanje z razdelilno tlačilko
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	5	5
prednja prema	posamične obese, zgoraj trikotna, spodaj navadna vodila, torzijske vzmeti, stabilizator hidravlični blažilniki	
zadnja prema	toga prema, listnate vzmeti hidravlični blažilniki	
zavorni sistem	dvokrožni, servoojačevalnik	
zavore spredaj	diski s prezračevanjem	
zavore zadaj	bobni, razdelilnik zavorne moči	
ročna zavora	na zadnja kolesa, mehanična	
volan	gonilo s krožečimi kroglicami	
platišča	5 1/2 J x 14	
gume	185 R 14 C	
teža praznega vozila (kg) (z voznikom 75 kg)	1265	1355
dovoljena skupna teža (kg)	2305	2395
medosna razdalja (mm)	2850	
dolžina – širina – višina (mm)	4725 x 1650 x 1555	
mere tovornega prostora (mm)	2160 x 1465 x 405	
dovoljena teža prikolice (kg)	1800	
največja hitrost (km/h)	150	145
pospešek od 0 do 100 km/h (sek)	23,1	24
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,8/9,5/11,0	7,4/10,0/11,5
vrsta goriva	bencin 91 OS	plinasto olje

vzvode za odpiranje ventilov. Motor tudi sicer ne potrebuje veliko vzdrževalnih posegov. Tisto kar je tudi pri tem bencinskem motorju najpomembnejše, je precej ravna krivulja navora, najvišji navor pa doseže sorazmerno že pri nizkem številu vrtljajev (140 Nm pri 2.800 min⁻¹). Tudi kompresijsko razmerje (8,8:1) ustreza potrebam tega tovornjačka, saj mu omogoča delovanje z navadnim bencinom. Zmes zraka in goriva pripravljata padotočni uplinjač s štartno avtomatiko.

Konstruktorji Toyote so pri pripravi dizelskega motorja za toyoto hilux posegli v zakladnico svojih bogatih izkušenj, pri čemer pa so jim bili v pomoč predvsem najrazličnejši računalniško podprti postopki, na primer metoda tako imenovanih finite-elementov. To je omogočilo optimiranje motorja za vzdržljivost in večje obremenitve. Ventile poganja odmična gred (v glavi motorja) neposredno preko vzvodov, ne pa tako kot pri predhodnikih tega motorja prek dročnikov. Tudi pri tem motorju so vse ukrepe usmerili predvsem v zagotavljanje čim večjega povprečnega navora. Rezultat: že v prostem teku (pri 1.000 vrtljajih) ima motor 145 Nm navora (88 odstotkov najvišjega navora), najvišji navor 165 Nm pa doseže pri 2.400 vrtljajih v minuti.

Toyota hilux je avto, ki ga ne Toyota (ne Volkswagen v svoji različici taro) ne bosta prodajala za med. Oboji se zavedajo, da je le dopolnilna ponudba na evropskih trgih. Navsezadnje tudi jugoslovanskega izdelka, volkswagna caddyja ne bo ogrozil. Ima kar za 100 odstotkov večjo nosilnost, VW pa se caddyju vsaj še do predstavitve novega golfa čez dve leti ne misli odpovedati. Hilux/taro pa je v Evropo prinesel novo sodelovanje med dvema avtomobilskima velikanoma, ki sta pokazala, kam gre trend kooperacijskih vezi.

TOMAŽ POREKAR
foto Toyota in T. P.