



Érdekes, hogy ha szóba kerül a *milyen márkájú terepjáró kéne, ha bármelyiket megvehetném* kérdéskör, nagyon kicsi a valószínűsége annak, hogy bárki is egyből azt vágná rá, hogy neki márpedig Toyota. A Land Rover, a Jeep, a Range Rover és most már luxus álterepjáró fivérek olyannyira dominálják a piacot és főleg a köztudatot, hogy hajlamosak vagyunk elhinni nekik, hogy csak ők léteznek és tőlük kell vásárolnunk.



Ez főleg a terepjáró-hobbiautó piacra nagyon igaz, viszont az összkerekes, terepjáró kialakítású

haszongépjárművek piacán már más a helyzet. Ennek a piacnak az a sajátossága, hogy nem igazán fog a parasztyakítás és a csilli-villi feltűnősködés. Itt tényleg bizonyítaniuk és teljesíteniük kell a pickupoknak: megrakodva, sárban, hóban esőben.

A Toyota olyannyira jó a terepjáró gépjárművek és haszongépjárművek terén, hogy még a legigényesebb vásárlói réteg elismerését is lazán bezsebelte. Az arab olajmágnás, multimilliárdos sejkek esküsznek a Land Cruiser-re amely több évtizede fáradhatatlanul rója a homokdűnéket. A pickupok szegmensében sem kell szégyenkezni a felkelő nap országából származó autógyártónak: magukénak mondhatják az *Európában a legnagyobb számban eladott pickup címet*.

De hogyan is néz az ki, ha egy munkagépet felcicomáznak, azaz *kell-e a traktorra alufelni?* Nem, nem kell, azaz attól függ. A kérdés az, hogy városban akarjuk-e mutogatni, hogy mi szívósak vagyunk, nem ijedünk meg a munkától és annyi tesztoszteron áramlik a testünkben, hogy szabad kézzel tépjük ki a fákat és azért kell a hátsó raktér - azaz vidéki vagyok, de városban nőttem fel. Persze közben nem akarunk lemondani a króm díszítőelemekről, a nagy alufelniről, a bőrlékekről, de még a navigációról sem. Ebben az esetben nemcsak alufelni kell a traktorra, hanem nagy szárny is a tetejére, és minden, amit az extralista felsorakoztat.



Ha viszont tényleg favágásra akarjuk használni a láncfűrész és nem azért van a garázsban, hogy a szomszédnak villogjunk, akkor a luxus felszereltségek tömkelege csak hátráltat a

munkában.

Nos, a Hilux mindig is arra volt tervezve, hogy mindig, minden környezetben szolgálja a gazdáját és kiszedje még a legnagyobb slamasztikából is. Az előző generációnál már látszott az, hogy kezdődik az elvárosiasodás, azaz a globális elpuhulásnak még a Toyota is engedni látszott. A legújabb nemzetségnél még egy lépést sikerült haladni a SUV kategória felé, de az biztos, hogy a legolcsóbb, legfapadosabb Hilux *még mindig tudja azt, amit elődei már bizonyítottak*.

Jól néz ki. A képeket nézegetve nem spóroltak a krómmal. A tükörház borítása is csillog, sőt még a kilincsek is. Modernebb, emészthetőbb lett a külseje, most már annyira be tud olvadni a városi összképbe, hogy ha nem látjuk a hátsó traktust, akkor *simán el hisszük, hogy városi SUV*. Vagyis ha bejövünk a hegyről a városba üzemanyagért, akkor nem kell szégyenkezve beállnunk az előttünk várakozó fekete Volkswagen Touareg mögé. A belteret is átszabták: lágyabbak a vonalak, személyautósabb az összkép. Ha nem lenne a magas építés, akkor a kormány mögött helyet foglalva nehezen mondanánk meg, hogy terepjáróban ülünk.

A rádiót a kormányról vezérelhetjük, kérhetünk bőrt mindenhová, van tempomat és még a navigációért is kicsengethetünk pár zöld hasút. Hogy ne csak belül érezzük jól magunkat, hanem a külsejével is élhetőbbek legyenek a hétköznapiak, kérhetünk rá acél- vagy alufelnit tizenötől tizenhét collig.



Három kabinfelépítmény létezik a Hilux kínálatában. Ez azért fontos, mert könnyen ki tudja mindenki választani magának az életstílusához legmegfelelőbb belső teret. Kérhetjük szimpla, azaz kétszemélyes kabinnal, hosszítottal (magyarán két személy és valami szűk hátsó tér mögöttük a csomagoknak) - és persze duplával is, ami négy személynek biztosít kényelmes utazóteret - ilyenkor a csomagok a platóra kerülnek.

A Hiluxot előre és hátra *csak és kizárólag gázolajos erőforrások mozgatják*. A kisebbik és egyben a közkedveltebb motor a 2.5 D-D4 kódnevet viseli. Ez lefordítva annyit jelent, hogy négyhengeres, közvetlen befecskendezéses dízel motor, kétezeröttszáz köbcentis égéstérrel. A száznegyvennégy lóerős aggregát 343 Nm forgatónyomatékot teljesít, ami dinamikus mozgásra ha nem is elég, bármilyen körülmények között ellátja a feladatát.

A nagy erőforrás, annak ellenére, hogy két és fél literes hengerűrtartalommal rendelkezik, *elég keveset fogyaszt*

: száz kilométeren, vegyesben, hét és fél liter alatt. Ez egy literrel kevesebb az elődhöz képest, sőt a károsanyag-kibocsájtást is lecsökkentették 193 gramm CO₂/ km-re. A nagyobbik batárt egy háromliteres gázolajos erőforrás mozgatja, ami már nagyobb lendít a vaskos kasztnin. Fontos kiemelni és hangoztatni, hogy mindkét motor teljesíti az Euro V környezetvédelmi normákat, ami főleg idehaza fog nagy sikernek örvendeni.



Az erőt az aszfaltra, földútra vagy éppenséggel a hegyre, automata vagy manuális váltók továbbítják a meghajtott kerekekhez. A változatosság és a pénztárcakímélés kedvéért az új Hiluxot kérhetjük két- vagy négykerék meghajtással is. A személyautós feelingre visszatérve, a Toyota pickup tele van olyan biztonsági és kényelmi extrákkal, amelyeket évekkal ezelőtt még el sem lehetett volna képzelni egy terepjáróban. Természetesen a nehéz terepen való haladást megkönnyítő elektronikai segédeszközökkel is ellátták a batárt, mégis jó hír, hogy a felező, a terepváltó még manuális, azaz kézzel választjuk ki az összerékhajtás funkcióit.

A fentiek összegzéseként egy biztos: ha hűek tudnak maradni a Toyotáék a Hilux elődök hagyatékához és ezt tovább tudják vinni az új modellekben, anélkül, hogy végképp elpuhulnának, de közben mindig meg tudnak fiatalodni, akkor nagy eséllyel pályázhatnak idén is a legsikeresebb pickup címére.

Jól állhat a parasztlegénynek az Armani öltöny, csak nehogy annyira bejöjjön neki, hogy ne akarja levenni és városi ficsúr váljon belőle is.