

Erősebb és okosabb lesz az új Toyota Hilux

Hamarosan teljes körűen megújul a világ legnagyobb számban eladott, globálisan értékesített platós kisteherjarmúve. A változások a műszaki és a technológiai tartalmat egyaránt érintik.

Még az idén nagyobb motorteljesítménnyel, kapcsolódási szolgáltatásokkal teszi vonzóbbá a nyolcadik generációs Hilux pickupt a Toyota, és a legfrissebb hírek szerint nem kizárt a globális motorpaletta átalakítása sem.

A 2015-ben bevezetett modell ugyanolyan népszerűnek bizonyult, mint elődei, stabilan tartja piaci pozícióját, mint a világ legnépszerűbb - globálisan forgalmazott -, önálló típusa (az eladási listát hagyományosan vezető észak-amerikai kisteherautók egyrészt nem kaphatók világszerte, másrészt több méretosztályt ölelnek fel, a 2,8 tonnás össztömegtől akár a 7,5 tonnáig). A Hilux 2017-ben már átesett egy modellfrissítésen, akkor modernebb, markánsabb orrkialakítást kapott, most pedig eljött a mélyreható modernizálás ideje.

Az aktuális Hilux már eleve a személyautókból ismert vezetőtámogató technológiákkal (gyalogosészlelés, sávelhagyásra figyelmeztetés, jelzőtábla-felismerés) került piacra, most pedig a kapcsolódási szolgáltatások terén is új szintre lép. A modell tudása Android Auto és Apple CarPlay kompatibilitással bővül, azaz a felhasználók az autó fedélzeti multimédiás rendszerén keresztül érhetik el okostelefonos alkalmazásaikat és tartalmaikat. Ehhez kapcsolódóan egy nagyobb átmérőjű érintőképernyőről és egy kibővített tudású infotainment rendszer érkezéséről **írnak**, illetve várható, hogy a fejlesztés egy sor online szolgáltatást is magával hoz, a forgalom-információs navigációtól kezdve a wifi hotspotig.

A modellfrissítés másik fő iránya a hajtásláncot érinti. Úgy tudni, hogy a világ több térségében kapható, 2.8 literes, négyhengeres erőforrás jóval erősebb lesz: a jelenlegi 177-ről akár 200 lóerő fölé is emelhetik teljesítményét. Logikus döntés volna, ha ezt nem egy, hanem legalább két lépcsőben tenné a Toyota: ezzel ugyanis lehetőség nyílna a korábban beharagozott sportmodell, a GR Hilux megvalósítására, miközben a munka célú felhasználók számára megmaradna egy gazdaságosabb opció. A GR Hilux-nak Európában is komoly piaca lehetne, ami egyben azt is jelentené, hogy a nagyobbik dízelmotor is megjelenhetne az Óvilágban: itt ugyanis jelenleg csak a 150 lóerős, 2.4 literes dízelmotorral kapható a típus.

Egy meg nem erősített, ám annál lelkesítőbb **hír szerint** egyébként nem a 2.8 literes dízelmotor, hanem egy egyelőre még be sem mutatott, új V6-os dízelt adhat szárnyakat a GR Hiluxnak. Ezt a motort a 2021-ra ütemezett, új generációs Land Cruiserhez fejleszti a Toyota. Ha igazak az információk, és ez a motor nemcsak megvalósul, de a GR Hiluxban is megjelenik, a modell messze erősebb lesz, mint bármely más dízelmotoros sport-pickup, amely jelenleg Európában kapható, 270 lóerő körüli teljesítményről szólnak a hírek.

Ami a távolabbi jövőt illeti, **iparági források szerint** a 2015 óta gyártott Hilux következő generációja ugyanarra a fejlett TNGA padlólemezre épülhet, mint az Észak-Amerikában forgalmazott, középkategóriás Tacoma pickup, legnagyobb újdonsága pedig az az öntöltő hibrid hajtáslánc lesz, amely legkésőbb 2025-re bizonyosan megjelenik a Hilux kínálatában.

A Toyota ugyanis még 2017-ben jelentette be, hogy az évtized derekára egyetlen olyan típust sem tervez forgalmazni, amelyhez ne kínálna legalább egy részben vagy teljesen elektromos hajtásláncot. Miközben Észak-Amerikában egyre több akkumulátoros elektromos pickuppal találkozhatunk (igaz, elsősorban nem a nagy gyártók, hanem független start-up vállalkozások fejlesztésében), a globális haszonjármű-piacon óvatosabb ütemben zajlik a platós kisteherjárművek villamosítása.

Ugyanakkor az öntöltő hibrid technológiának komoly létjogosultsága van a szegmensben: gyártási költségei alacsonyabbak, mint egy hálózatról tölthető járműnek, a kisebb akkumulátorcsomagból adódó, szerényebb saját tömeg pedig jobb hasznos terhelhetőséget eredményez. A Toyota szinte végtelen számú öntöltő hibrid modelljeivel szerzett tapasztalatok alapján az is bizonyosan tudható, hogy a villamosított hajtáslánc karbantartási igénye is jóval szerényebb, ami további költségcsökkentés mellett a hasznos üzemidőt is megnöveli, ezáltal egy hibrid Hilux több hasznót termel tulajdonosának, mint hagyományos hajtású kategória társai.

Fotók: *Toyota, stuff.co.nz, carscoops.com, carsguide.com*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/erosebb-es-okosabb-lesz-az-uj-toyota-hilux>