automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Hilux Mako: a pickup-világ csúcsragadozója

A világ egyik legveszélyesebb, leggyorsabban úszó ragadozó cápafajáról nevezték el a Toyota Hilux legújabb változatát. Névadójától eltérően nem valószínű, hogy világpolgár lesz.

Trendek jönnek, divathullámok mennek, de a pickupok népszerűsége világszerte megingathatatlan. Haszonjárműként persze némileg más piaci szabályszerűségek vonatkoznak rájuk, mint a személyautókra, ugyanakkor évről évre gazdagabb felszereltségük, folyamatosan javuló biztonsági teljesítményük, valamint közúti és terepalkalmasságuk jóvoltából eredeti rendeltetésüknél jóval szélesebb körben élvezik az ügyfelek bizalmát.

Amikor tehát a Toyota bejelentette, hogy megépíti Dakar-győztes versenyautójának felrendszámozható változatát, senki nem lepődött meg. Annál nagyobb volt a csalódottság, amikor kiderült, hogy még évekig kell várni a GR Hiluxra. Talán ez motiválta a márka új-zélandi importőrét, hogy addig is megépítse saját sportmodelljét, amelyet aztán egy világszerte igen elterjedt, villámgyors és vérszomjas ragadozóról, a makócápáról nevezett el.

A Toyota Hilux Mako először is nagyobb hasmagasságot kapott: az elöl 40, hátul 50 milliméteres emelésről az offroad világában népszerű ARB Old Man Emu rugó- és lengéscsillapító készlet gondoskodik. A keréktárcsák 18 colos Black Rhino darabok, amelyek mögött elférték a 15 milliméterrel megnövelt átmérőjű féktárcsák; a féknyergek a tartósság érdekében acélfonatos vezetéken keresztül helyezhetők nyomás alá. A futómű 265/60 méretű, extrém igénybevételre méretezett Maxxis Razr terepabroncsokban végződik.

Az új-zélandi építőmesterek alighanem ismerték a japán Wald International látványos Hilux-átépítését, mert homlokegyenest más irányba vitték el a karosszéria átalakítását. A Black Bison duzzadó izmai helyett minimalista kialakításra törekedtek. Ha a jogszabályok engedik – hiszen végtére is közúti használatra szánt autón dolgoztak –, alighanem teljesen elhagyták volna a lökhárítókat. Ezen lehetőség hiányában az elképzelhető maximumig húzták fel az idomokat, addig növelve a terepszögeket, amíg azt a Hilux fődarabjai fizikailag engedték.

A praktikumhoz igazított megjelenést az optikai tömegközéppontot megemelő, egyedi kerékív-toldatokkal véglegesítették. A megemelt hasmagasság miatt elengedhetetlen volt az oldalsó, illetve hátsó fellépő alkalmazása, ám ezeket a lehető legdiszkrétebb formában valósították meg, ügyelve arra, hogy ne korlátozzák a jármű terepalkalmasságát.

Ez utóbbi szellemében leszerelhető a vonóhorog, a nemes részeket masszív alsó fémlemezek óvják a sérüléstől, a Hilux négy sarkán könnyen megtalálható, robusztus

vonószemek segítenek a mentésben, ha a Mako gazdája olyan vidékre tévedne, ahonnan a felezővel és zárható hátsó differenciálművel szerelt összkerékhajtás sem húzza ki.

A csúszásgátló platóbevonattal szerelt Toyota Hilux Mako hangulatát bőrkárpitozású belső tér és kis átmérőjű, középállás-jelzéssel ellátott, vaskos sportkormány teszi teljessé. Az autónak gyakorlatilag a hajtáslánc az egyetlen pontja, amelyhez nem nyúltak. Mivel azonban a 2020-as modellévi Toyota Hilux immár világszerte megnövelt, 204 lóerős teljesítménnyel és 500 Nm forgatónyomatékkal kerül forgalomba, ezt nem is találták szükségesnek (valójában pont a megújult, nagyobb teljesítményű modell adta az apropót ehhez az extrém modellváltozathoz, amelyre egyfajta bevezető limitált szériaként tekint a forgalmazó).

Mindez persze nem olcsó: az alapmodellhez képest mintegy 30 százalékos felárral számolhat az, aki megrendelné a Toyota terepragadozóját. A Toyota New Zealand ennek ellenére legalább 250 darab eladásával számol. Az importőr műhelyeiben még idén hozzálátnak az átépítésekhez, az első darabokat valamikor 2021 első negyedévének vége felé vehetik át az ügyfelek.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/hilux-mako-pickup-vilag-csucsragadozoja