

Bemutatkozott a Toyota Hilux vadonatúj, kilencedik generációja

Az új pickup vásárlói többféle hajtásláncopció közül választhatnak majd a belső égésűtől a lágy hibriden át a teljesen elektromosig és a hidrogénüzemanyag-cellásig.

A Toyota november 10-én mutatta be a teljesen új Hiluxot, a világszerte ismert, legendásan megbízható és tartós pickup kilencedik generációját, melynek piaci bevezetése 2025 decemberében az akkumulátoros-elektromos modellel kezdődik. Az új nemzedék bevezetésével a platós kisteherautó egy új, elektromos hajtású korszakába lép, összhangban a Toyota többirányú filozófiájával, amelynek részeként megjelenik az első akkumulátoros-elektromos és egy hidrogénüzemű elektromos változat is, mindkettő nulla lokális károsanyag-kibocsátással.

Időben felismerte a Toyota, hogy a különböző igények és helyi körülmények nem oldhatók meg egyetlen megoldással, ezért az új Hilux számos új lehetőséget kínál az ügyfeleknek, hogy azok igényeiknek és a helyi körülményeknek megfelelően válasszanak hajtásláncot. Az új Hilux többféle hajtásláncopcióval rendelkezik, mint bármelyik másik Toyota-modell, de közben megőrizte azt a minőséget, tartósságot és megbízhatóságot is, amik elődeit a világ legnépszerűbb pickupjává tették.

Az új Hilux külső stílusa a „Tough and Agile” (Erős és agilis) formanyelv alapján készült el, a magas frontrész az új arányaival erőteljes megjelenést kölcsönöz a kishaszonjárműnek. A keskeny LED fényszórókat egy központi sáv köti össze, amelyen a márkanév klasszikus T O Y O T A stílusban, betűvel kiírva szerepel. A tisztán elektromos modellváltozatot az első-oldalsó töltőcsatlakozó mellett a hiányzó hűtőrácsról, és speciális, kis légellenállású könnyűfém kerekekről lehet felismerni. Új hátsó, valamint oldalsó lépcsők könnyítik meg a rakodást, és fellépő is van a küszöböknel a be- és kiszállás megkönnyítésére.

Az ügyfelek preferenciáinak megfelelően az új Hilux már csak egyetlen karosszériaváltozatban, az 5,32 méter hosszú dupla kabinosban készül. Bent az új Toyota Land Cruiser stílusát és kezelőszerveit találjuk, ami azt is jelenti, hogy jelentősen javult a minőségérzet és az anyagválasztás a 2015-ben bevezetett elődmodellhez képest. A vízszintes kialakítású, 12,3 colos, testreszabható vezetőoldali műszerfalkijelző mellett egy központi multimédiás érintőképernyő (akár szintén 12,3 colos átlóval) is rendelkezésre áll. A kapcsolható négykerékmeghajtás és az egyéb, terepjáráshoz szükséges funkciók kapcsolói a könnyű kezelhetőség érdekében középen vannak elhelyezve; a tisztán elektromos hajtású modell elektromos „shift-by-wire” menetirány-választóval rendelkezik. A megfelelő konnektivitás biztosítása érdekében elől vezeték nélküli telefontöltő is rendelkezésre áll, és már a hátsó utasoknak is járnak USB-csatlakozók. Az új Hilux tulajdonosai a MyToyota alkalmazás segítségével hozzáférhetnek a távoli és csatlakoztatott

szolgáltatásokhoz, ami mind magán-, mind a flottaügyfelek számára kényelmes megoldás. Egyszerre akár tíz jármű adatait is megtekinthetik a flottamenedzserek, beleértve a lokációt, az üzemanyagszintet és az akkumulátor töltöttségi állapotát (BEV verzió), valamint a vezetési elemzéseket, például az utazási előzményeket.

Ez az első Hilux, amely hidraulikus helyett elektromos szervokormányval rendelkezik. A megoldás előnyei közé tartozik a kisebb fogyasztás, a közvetlenebb működtetés, a könnyebb manőverezhetőség és a kormányvisszaütés kockázatának csökkenése durva terepen való vezetéskor. A vezetéstámogató csomagban (Toyota T-Mate) szereplő funkciók is jelentősen kibővültek. A Toyota Safety Sense már magában foglalja az Alacsony Sebességű Gyorsulásgátlást, a Proaktív Vezetési Asszisztent és a Vészfékező Rendszert. Zökkenőmentesen, maguktól letöltődnek a jármű fedélzeti rendszerére a vezeték nélküli frissítések (OTA), amikor elérhetővé válnak. Új funkció még többek között a holttérfigyelő, a Biztonságos Kiszállás Asszisztens és a vezetőfigyelő kamera is.

De a legjelentősebb innováció a Hiluxban az akkumulátoros-elektromos hajtáslánc bevezetése. A Hilux BEV megtartotta az erős, létraalvázas karosszériaszervezetet, és a többi változathoz hasonlóan fel van készítve a terepjárásra, beleértve az akkumulátorkárosodás vagy a vízbehatolás elleni védelmét szolgáló speciális intézkedéseket. Még a 700 mm-es gázlómélység is megegyezik a dízelmotoros modellével. A Hilux BEV további előnye a Multi-Terrain Select rendszer, amely a fék- és nyomatékvezérlés segítségével a jármű vezetését a különböző terepviszonyokhoz igazítja, hasonlóan ahhoz, amikor a hagyományos Hiluxban bekapcsolják a négykerékmeghajtást és a felezőt. Az elektromos hajtáslánc része az alvázba rejtett, 59,2 kWh-s lítium-ion akkumulátor és az első és hátsó hajtótengely (eAxe), amelyek állandó négykerékmeghajtást biztosítanak. 196 lóerő a rendszerteljesítmény, elől 205, hátul 268,6 Nm a mindig rendelkezésre álló nyomaték. A homologizáció előtti, előzetes műszaki adatok szerint a hasznos teherbírás körülbelül 715 kg, a vontatási kapacitás 1600 kg, a WLTP-ciklus szerinti hatótávolság pedig körülbelül 240 km lesz. A Toyota célja, hogy a Hilux BEV a kategóriájában a legjobb töltési képességekkel rendelkezzen, hogy emiatt a lehető legkevesebb időre essen ki a munkából.

A Hybrid 48V hajtáslánc, amelyet 2025-ben vezettek be az előző Hiluxban, az új generációban vélhetően már a legnépszerűbb opcióvá válik Európában (a gyártása 2026 tavaszán kezdődik). Egy 48 voltos lítium-ion akkumulátorból – amely a hátsó ülések alatt található, így nem csökkenti a belső teret – valamint egy elektromos villanymotor-generátorból és egy DC-DC átalakítóból áll a lágy hibrid rendszer. A villanymotor besegít a 2,8 literes, négyhengeres dízelmotornak, hogy az erősebben, csendesebben és kifinomultabban működjön mind a közúti, mind terepen történő vezetés során. A rendszer működése észrevehető a start-stop rendszer gyors és sima működésén, valamint az erőteljes gyorsuláson.

Megmaradt a Hilux kiváló teherbírása: akár egy tonna hasznos teher is szállítható, és 3500 kg tömegű fékezett utánfutók is vontathatók. Úgy tervezték meg a lágy hibrid hajtáslánc alkatrészeit, hogy egyszerűen integrálhatók legyenek és ellenálljanak a zord üzemi körülményeknek. A villanymotor-generátor a dízelmotor tetején helyezkedik el, így ez a változat is megőrizte a 700 mm-es gázlómélységet. Javítja a Hilux terepjáró-képességeit a Land Cruiserből származó Multi-Terrain Select rendszer, amelyet vezető kapcsolhat be, hogy a jármű működését a különböző útfelületekhez igazítsa. A karosszéria alá is betekintést biztosító Multi-Terrain Monitor a Hilux pozicionálásában segít nehéz körülmények között, de a hagyományos 360 fokos kamerarendszer is rendelkezésre áll, amely nem csak a parkolást, hanem a terepen történő manőverezést is segíti.

A lágy hibrid rendszer nélküli, tisztán belső égésű motorok megmaradnak a Hilux európai választékában, de csak a tőlünk keletre lévő, EU-n kívüli piacokon lesznek elérhetőek. Az erőteljesebb 2,8 literes dízelmotor mindenhol felváltja a 2,4 literest, de a megbízható 2,7 literes szívó benzinmotor is választható marad. Ezeken a piacokon továbbra is hidraulikus szervokormányral árulják majd a Hiluxot elektromos helyett.

A Toyota megerősítette, hogy 2028-ban megjelenik az európai piacon a hidrogénüzemanyag-cellás Hilux FCEV is, amely a gyors tankolhatóságot ötvözi a zéró lokális károsanyag-kibocsátással.

Fotók: *Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/bemutatkozott-a-toyota-hilux-vadonatu-kilencedik-generacioja>