

PRECIO	
1.875.000 ptas.	
Opciones	
Capota fibra	
145.000 ptas.	
Chasis-cabina	
1.789.000 ptas.	



A FAVOR
✓ Chasis robusto
✓ Motor potente
✓ Cambio preciso
EN CONTRA
✗ Mando limpiaparabrisas
✗ Carrocería poco aceptada
✗ Suspensión dura descargado

Pick-up, la carrocería que no ha calado en España

Toyota Hilux 2.4D: un japonés fabricado en alemania

JOSE ANTONIO POLO
BADAJOZ

Este tipo de vehículos, mitad turismo, mitad furgoneta, llamado por su capacidad de carga "pick-up", son poco vistos en el mercado español, y realmente desconocemos los motivos, pues son bien aceptados en otros lugares, tan cercanos como Portugal o Francia, se ven en toda Europa, así como en África, Asia, y en América, donde casi son protagonistas en la mayoría de las películas. Quizás Toyota con el Hilux consiga abrir el mercado, pues no en vano ruedan más de 4 millones de ellos por el mundo bajo la denominación Toyota, el fabricante japonés más importante en producción y ventas.

En concreto este vehículo está fabricado en Hannover (Alemania) bajo un acuerdo con Volkswagen, quien vende el mismo pero con mecánica germana y denomiña VW Taro. Por tanto el Hilux llega a España sin aranceles y sin cupo, pudiéndose importar los que demande el mercado.

Toyota lo comercializa en España desde febrero del pasado año, sirviéndose en tres variantes, la chasis-caja, probada por nosotros, otra solamente en chasis para montarle la carrocería a convenir, y la dotada de capota de fibra, fácilmente desmontable. Como viene siendo tradición en Toyota la garantía es de 3 años a 100.000 kilómetros, servicio al que deben apuntarse el resto de las marcas por bien del usuario.

Sin duda alguna el Hilux es una nueva filosofía del vehículo industrial: toda la dureza y fiabilidad que el trabajo precisa, con la comodidad de un turismo, y envuelto en un diseño agresivo y

robusto como el que más. No se trata de una furgoneta con caja, este tipo de vehículo es más cómodo, más fácil de maniobrar, menos pesado, anda más, y marca la diferencia.

En su imagen destaca un diseño de fortaleza en su conjunto, completado por un frontal creado para dar una imagen homogénea con la cabina y sus moderadas líneas redondeadas. La caja trasera tiene unas dimensiones de 2'16 metros de longitud, por 1'46 de anchura, facilitando la carga la compuerta trasera plana.

El Hilux es un vehículo confortable dentro de lo que son los vehículos industriales, y el acabado es de calidad y pensado para ser

un vehículo de trabajo por la dureza de los materiales. La cabina es similar a la de un turismo. Notamos el fallo del mando del limpiaparabrisas, el cual necesita ser accionado soltando la mano del volante, pues con la punta de los dedos es muy difícil girar la palanca. Por su diseño industrial se ha tenido en cuenta el gran nú-

mero de compartimentos para dejar carpetas, bolsas en puertas, guantera con tapa, apoyabrazos hueco, y tras los dos únicos asientos puede llevarse un pequeño maletín. Las herramientas, con gato hidráulico incluido, están a la altura de los vehículos nipones, es decir, muy por encima de los europeos que solamente dan un destornillador.

El motor es un Toyota diesel, que arranca bien en frío, no hace mucho ruido, coge vueltas rápidamente, y sobre todo gasta poco, aunque en esto la prueba no puede ser comparativa ya que en los vehículos industriales las condiciones de la carga influyen en gran medida en el gasto de combustible. Hay una ausencia total de vibraciones.

Este vehículo está dotado de un chasis, al que se le añade la cabina y la caja, siendo por tanto muy robusto. La mayoría de las piezas incorporan cubiertas de láminas de acero anticorrosión.

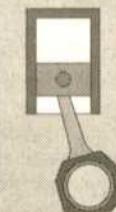
Al volante

Como si de un turismo se tratara es la conducción, apreciándose una gran desmultiplicación en la dirección, que si bien a coche parado puede resultar lenta, lo cierto es que cuando el vehículo pesa 2'5 toneladas, toda servo y desmultiplicación es poca. Los frenos de discos ventilados están por encima de las prestaciones, y la suspensión responde fielmente a las necesidades de carga, apreciándose en vacío un rebote del eje trasero que no influye negativamente en la estabilidad, que es como la de cualquier coche, pero resulta algo incómoda en viajes largos. El capítulo de luces está bien resuelto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR - CAMBIO

Delantero longitudinal
4 cilindros en línea
Cilindrada: 2.446 cc.
Pot.: 83 cv a 4.200 rpm
Par: 16,8 kgm. a 2.400 rpm
Culata de aluminio
1 árbol de levas en cabeza
Inyección mecánica
Transmisión trasera
Cambio de 5 marchas



SUSPENSION - RUEDAS

Del. independiente, barras de torsión y estabilizadora
Tras de eje rígido con ballestas
Llantas de acero de 5,5 x 15"
Neumáticos: 185



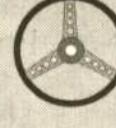
PRESTACIONES

Velocidad máxima: 145 km/h
Velocidad prueba: 148 km/h
Aceleración 0 a 100: 24 seg.



DIRECCION

Bolas recirculante
Diámetro volante: 39 cms.
Vueltas de volante: 4,4
Diámetro de giro: 10,3 m.



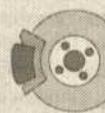
CONSUMO

Sin plomo obligatoria
Media homologado: 9,6 l.
Media en prueba: 8,1 l.
Autonomía: 640 km.



FRENOS

Servofreno
Discos ventilados delanteros
Tambores traseros



DIMENSIONES

Longitud: 4,72 m.
Anchura: 1,65 m.
Altura: 1,55 m.
Batalla: 2,85 m.
Depósito: 56 l.
Peso: 1.270 kg.
Capacidad de carga: 1.125 kg.