

Toyota Hilux – Kiváló munkaerő vadászok számára! --- 2015. május

Amennyiben valaki nehéz körülmények közé keres terepjárót, kétségtelen, hogy a katonai HUMMER után a legendás megbízhatóságú, elnyúlhatatlan HILUX a legnagyobb márkanév. De miért is van ez?

A válaszáért utazzunk vissza egy kicsit az UAZ-ok világába, és haladjunk sorba, legelőször a főtengely felől. Az ékszíjak most is V alakúak, csak nem 13 mm-es, hanem mikro V formát öltönek. Kevésbé kopnak ezáltal, és a repedésre sem hajlamosak annyira. A motor szeleplevezérlése már nem fogaskerekes, nyomórudas. Itt a vezérléstechnika fejlődése megjárta a Ladákban megismert vezérmű láncot, majd fogazott szíjhajtást, aztán megint lánc következett, és most a legújabb motorokon újra a fogazott szíjak jelennek meg legújabb innovációjuként.

Közben megtanultuk, hogy a szíjat, csapágyat cserélni kisebb gond, ha a lánc megnyúlik, az bizony nagyobb gond. A Toyota ezért maradt a szíjnál, ami tervezetten cserélve soha nem okoz meglepetést. A láncnak egyetlen előnye van, hogy zárt, és vízmentes. Na nem az eső miatt, hanem mert a terepen, patakon átkelve a gyárilag megadott maximális gázló magasságot egy-egy helyzet felül írja, és ilyenkor csak előre van menekülő út, egyenletes gázadással. Több tönkrement, vizet szívott, dugattyútörött motorral is találkoztam munkám során, ami méteres vízben járást feltételez. Csoda, hogy egyáltalán helyén maradnak a ventilátorlapátok, vízben, sárban bújáskodik a generátor. De egy Toyotának ezt is bírni kell, még akkor is, ha a következő opció a csörlő és a gumicsizma.

A főtengely nem változott, de a lendkerék az jelentősen, már ami az árát illeti. A macsós, divatpickupokban ez kéttömeggű szerkezet lett, kiküszöbölve a motor forgó-lengő egyenlenségeit. A Hilux azonban - mivel inkább munkaeszköz - itt is maradt a hagyományosnál, csere esetén százezreket megtakarítva. Vontatás esetén ez a maradiság bizony műszaki előny is.

A váltó is ugyanaz. A katonai UAZ-ban az első két sebesség nem volt szinkronos, és nem volt ötödik. Minek is lett volna a 70 lóerőnek? A Hiluxban az osztómű ugyanolyan mechanikus. Igaz, hogy elegánsabb egy kapcsoló, kényelmesebb a villanymotor a konkurenciák műszerfalán, de az egyszerű, az biztos, hogy üzembiztos.

A kardánok is maradtak, semmi kompozit, vagy alu, még a zsírzó lehetőség is adott, és kell is, hiszen sárban-jégben forog. A diffi bizony fejlődött. Vagy lamellás önzáró, mint a versenyautókban, (ez akkor előnyös, ha ritkán használjuk terepen) vagy gyakori terepezéshez kapcsolható. A teherbírás miatt a merev hátsó híd, és a laprúgók is örökzöldnek számítanak hátul.

Az UAZ is univerzális szerkezet volt, készült 5-7 személyes parancsnoki, dobozos és platós verzióban is. Mintha már akkor feltalálták volna az egységes padlólemez előnyeit! A Toyotában az első híd független kerékfelfüggesztésre váltott. Itt a gumiharangok és a teleszkópok tömítettsége kíván némi figyelmet. A kerékcsapágyak megváltoztak a biztonság érdekében. A rugózatlan tömeg csökkentése miatt a kerékagyak és a csapágyak egyesültek. Ez talán az egyetlen gyengébb pont, de a biztonság és a komfort megköveteli ezt a megoldást. Bizony a kanyarban, hullámos aszfalton elpattogás lenne ennek a következménye, ami a kormányzott kerekeken esőben anno okozott pár izgalmas pillanatot az UAZ-ban.

A biztonság miatt a fékek is fejlődtek, elől hűtött tárcsák vannak a fékdobok helyett, és az ABS elektronika, fékasszisztens kontrollálja a vészfékezést. A szervizünk a kopó alkatrészek mellett szinte csak a fékolajat cseréli, ezen kívül néha egy-egy vezetéket javítunk az alvázon. Ugyanis ha egy terepjáró a mély sárban megy, utána – amennyiben nem végzünk egy alsó alvázmosást - a megkeményedett kiszáradt sárkupac magába zárja az ABS érzékelők vezetékeit. Rúgózás közben, terepen tépkedi a kábelt, így a bekövetkező hibát már a csak kivillanó a sárga lámpa közli. Egy szigetelés alatt rejlő szakadást megtalálni mindig kihívás, nem irigylem ilyenkor a szerelő kollégákat.

A felnik aluból lettek közben, a gumik pedig óriásit fejlődtek. Az univerzális igazán semmire sem jó már. De a különbséget csak azok tudják, akik áldoznak a szükséges kerék szettekre. Kell télre, nyárra, és terepre. A nyolcvanas években nem volt ilyen tempó az utakon, ezen felül új szempontok is jöttek a terep abroncsoknál: kapaszkodás, öntisztulás, hogy hóban, sárban és vizes fűvön is megfeleljenek. Annak idején a katonai terepabroncsok a mezőgazdasági abroncsokra hasonlítottak és nem volt ennyi gumiadalék és mintázat sem.

Összességében elmondhatjuk, hogy ma a profik mindenből a legjobbat választják! A HILUX megőrizte a bevált megoldásokat, úgy, hogy megmaradt a vállalati felhasználók egyik piacvezető példánya! Talán nem véletlenül.

Bízunk benne ezért, hogy közeljövőben Önt is, kedves olvasó az ügyfeleink között köszönhetjük, hiszen vadászkamarai tagoknak és vadásztársaságoknak most rendkívüli kedvezménnyel kínáljuk a Toyota modelleket! Keressenek minket!

Balogh Attila