



Velocidad máxima: +177 km/h
Acel. 0 a 100 km/h: ND
Consumo prom.: 9,3 l/100 km

La revolución continúa

La gran estrella de las pick-ups medianas se renovó sutilmente en la denominada Línea 2009 puliendo aún más sus cualidades de modernidad y solidez.

Texto y fotos: Hernando Calaza

Cuando la competencia comenzaba a asediar el poderío de la anterior generación de la Hilux, Toyota sacó un as de la manga. Englobada dentro del proyecto mundial IMV (siglas en inglés de Vehículo Internacional Multipropósito), en 2005 comenzó a producir en la planta de Zárate, Argentina, su nueva pick-up. Acompañada por el slogan «Viví la Revolución Toyota», la Hilux hizo honor a esta frase soltando un huracán sobre el mundo de los utilitarios. Básicamente tomó a la tradicional «chata» y le agregó elementos propios de un SUV, tanto estéticos, como de acabado y confort. Agregue la consagrada reputación de indestructibilidad propia de la marca y el cocktail resulta casi imbatible.

Esto sucedió cuatro años atrás y hasta la fecha, en parte debido a la última crisis, la competencia

no ha logrado reaccionar con un producto totalmente nuevo. Sin embargo, Mitsubishi ahora ofrece la moderna L200, Ford está lanzando una profunda renovación de la Ranger y Volkswagen a punto de estrenar la Amarok, su primera pick-up, que también será producida en el país.

Ante estos nubarrones en el horizonte, el coloso japonés decidió anticiparse sumando retoques a la Hilux que renuevan sutilmente su propuesta. Las mayores novedades se concentran en el frente, que se adapta a las nuevas tendencias globales de diseño de Toyota, acercándose a otras pick-ups de la marca como la imponente Tundra comercializada en EE.UU.

La boca inferior incorpora terminación tipo panal de abeja y ha crecido horizontalmente hasta toparse con los refuerzos en forma de U apaisada que protegen los rompenieblas redon-



Precio: \$ 148.200.- | Versión: SRV Manual 4x4 | Origen: Argentina

Impresión de manejo: Toyota Hilux

dos. La parrilla toma un formato más trapezoidal, destacándose en las versiones de cabina doble el labio superior cromado que se engancha en los laterales protegiendo al resto de la toma dinámica en tono mate. Las ópticas conservan el formato, pero aclaran los intermitentes ganando elegancia. En los laterales, las novedades se limitan a las identificaciones alojadas en el último tramo de la caja de carga y a las nuevas llantas de aleación de la versión SRV, que crecen una pulgada para alcanzar las 16" y ofrecen un estilo más refinado. En esta oportunidad se probó la versión top, pero es bueno recordar que la SR también aumentó el tamaño de sus neumáticos a 265/70 R16 (pero con llantas de chapa) y agregó overfenders. En resumen, se trata de una sutil pulida que busca renovar el brillo de las conocidas cualidades estéticas de solidez y modernidad.

El interior de la Hilux también marcó un antes y un después en cuanto a pick-up, dejando los clásicos diseños horizontales por uno de estilo SUV con gran porción central. Algunas desprolijidades menores en los encastres no logran disminuir el buen trabajo de Toyota, con plásticos sólidos, de calidad y correcta textura. Se suma

un buen trabajo cromático, con combinación de negro y gris que realza la escena junto a nuevos decorados en tono plata y manijas de puertas cromadas. El tapizado en cuero, opcional para la versión SRV manual y de serie en la automática, se extiende a las contraportas, pomo de cambios y volante que incorpora controles para el audio y la computadora. El estéreo, que necesita un poco más de brillo en los agudos, ofrece potencia, es fácil de operar mediante teclas grandes y puede leer archivos MP3 del cargador frontal de 6 CDs. En cuanto al ordenador, el pequeño display sobre el torpedero ofrece ocho prácticas funciones.

¿Más novedades? El cuadro de instrumentos de la SRV ahora utiliza el sistema Optitron de retroiluminación por LEDs que realiza los indicadores tanto de día como de noche, facilitando su lectura. En esta versión la climatización queda a cargo de un sistema automático que se demostró efectivo y fácil de operar. Por lo demás, la Hilux permanece igual, lo cual está muy bien ya que ofrece buen espacio en ambas filas de la cabina y la clásica practicidad Toyota con varios porta y guarda tutti y la posibilidad de levantar



A primera vista no luce muy distinta, pero la renovada Hilux SRV ofrece varias novedades y mejoras. El cuadro de instrumentos ofrece iluminación Optitron y el volante controles para el estéreo y la computadora. En la consola central se luce el climatizador automático y una pantalla simple, pero en la que se puede visualizar fácilmente cualquiera de las 8 funciones de la computadora. Asientos cómodos y variedad de portaobjetos rematan una cabina agradable y bien construida.



La Toyota Hilux es una herramienta de trabajo que sabe tratar muy bien a sus ocupantes, dejando de lado algunas vibraciones, ofrece diseño, calidad y «mimos» propios de un SUV.

el asiento trasero generando una útil área de carga en la cabina. En definitiva, quien compre una Hilux con esta especificación obtendrá casi lo mismo que en un sedán mediano, pero con la versatilidad de un utilitario.

Luego de la revolución que supuso la Hilux para su segmento, volver a conducirla aporta una nueva perspectiva. Para comenzar, hay que recordar que es una pick-up que exige construcción con chasis y carrocería independientes, sin por ello dejar de ser uno de los modelos más refinados de su segmento. Esto, combinado al uso de cubiertas de gran balón, se traduce en vibraciones que recorren la cabina cada vez que se pasa por irregularidades pequeñas, no así las grandes que son fagocitadas como sutiles canapés. Su conducción es más sencilla de lo esperado para un vehículo que supera los 5 metros de largo. Ayuda mucho la posición alta y los inmensos espejos laterales, solo hay que ser sumamente cautos en marcha atrás ya que el paragolpes de la Hilux encaja en medio del capot de cualquier auto y es difícil calcular la distancia debido a la acotada ventanilla trasera.

Al comando de las Hilux más potentes continúa el conocido 3.0L TD con tecnología 16V, common-rail de segunda generación, turbo de geometría variable e intercooler. Este despliegue alcanza para homologar 163 CV, pero sobre todo 34.9 kgm de puro músculo que mantiene su fuerza entre las 1.400 y 3.200 rpm. En la práctica, el sistema electrónico de inyección directa no puede evitar los ruidos y vibraciones diesel, al menos en frío y hasta alcanzar las 1.500 vueltas. A partir de esos momentos clarifica la garganta y el pulso, y también saca a relucir el empuje prometido pudiendo desembarazarse de cualquier inconveniente en el tránsito y humillar a más de un compacto. Esto representó una disyuntiva a la hora de medir el consumo urbano. Al lograr la onda verde e insertar la 4ª en avenidas, el consumo mejora, pero el tacómetro cae justo debajo de la marca mágica enviando algunas vibraciones a la carrocería. En este ámbito urbano el resultado del ensayo fue más que satisfactorio, con un consumo de 10.4 litros cada 100 kilómetros, una muy buena marca para un impulsor de 2.982 cc que debe arrastrar 1.890 kilos.

Algo indispensable a la hora de conducir una pick-up es comprender que se trata de un utilitario pensado para el trabajo que requiere un encare diferente detrás del volante. El truco es tomar las cosas con más calma, enviar órdenes con suavidad y no intentar ir al límite. En ruta la Hilux puede llegar a hacer olvidar estas premisas con una estabilidad impecable en recta, un andar silencioso aún a altas velocidades y grandes reservas de potencia debajo del acelerador. De esta manera, cualquier conductor puede encontrarse viajando a 150 km/h reales (casi 160 km/h en el velocímetro) sin haberse dado cuenta y durante las pruebas, el GPS marcó 177 km/h antes de que se acabara la recta más larga y despejada. Si bien el chasis de la Hilux soporta perfectamente este ritmo, no hay que abusar de este potencial, ya que ante situaciones de emergencia ninguna pick-up puede escapar a las fuerzas que imponen su peso, altura y el tren trasero nervioso, calibrado para llevar peso. Esto se puede apreciar andando descargado, con la tracción simple conectada y sobre terrenos sueltos, cuando mueve la cola al aplicar mucha

Especificaciones

Motor delantero, longitudinal

4 cilindros en línea, 16 válvulas, doble árbol de levas

Inyección directa + Turbo + Intercooler

Cilindrada / Diam. x Carrera: 2.982 cc / 96.0 x 103.0 mm

Potencia: 163 cv a 3.400 rpm

Torque: 35.0 kgm entre 1.400 y 3.200 rpm

Relación de compresión: 17.9:1

Dirección: Hidráulica de piñón y cremallera

Tracción / Transmisión 4x4 / Manual, 5 velocidades

Suspensión delantera: Ind., con doble brazo de suspensión, resortes helicoidal y barra estab.

Suspensión trasera: Eje rígido, c/elásticos longitudinales y amortiguadores telescópicos

Frenos del/traseros: Discos ventilados / Tambor

Seguridad activa: ABS en las cuatro ruedas

Llantas / Neumáticos: Aleación 7JJx16 / 265/70 R 16

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes: 5.255/1.835/1.820 - 3.085 mm

Trochas del / tras: 1.540 / 1.540 mm

Radio de giro / Despeje: 6.5 m / 292 mm

Peso / Capacidad de carga: 1.865-1.910 / 1.000 kg

Capacidad del tanque: 80 lts. diesel

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	9,6 km	192,3 km	10,4 litros	769,2 km
a 90 km/h	13,3 km	265,6 km	7,5 litros	1.062,4 km
a 120 km/h	9,9 km	168,0 km	10,1 litros	792,1 km

Equipamiento

Airbags frontales

Asiento del conductor regulable en altura

Asiento trasero rebatible

Cierre central c/mando a distancia

Climatizador / Computadora

Espejos exteriores eléctricos

Faros antiniebla delanteros

Levantacristales eléctricos / Luneta térmica

Radio AM/FM, cambiador de 6 CD's, MP3

Sistema de alarma e inmovilizador de motor

Tapizado de cuero / Tercera luz de stop

Volante multifunción reg. en altura revestido en cuero

potencia. El derrape es progresivo y fácil de controlar, pero teniendo en cuenta el tamaño del voladizo trasero no es recomendable jugar a las coleadas, al menos en caminos estrechos.

Tratar a la Hilux con cariño significa obtener buenos cruceros, gran aplomo en curvones y viajes sumamente confortables con consumos correctos, necesitando 10 litros cada 100 kilómetros a 120 km/h. En la misma prueba esta medida se reduce a 7.5 litros si se circula a 90 km/h constantes. La dirección levemente desmultiplicada y precisa colabora en una conducción más suave, permitiendo apuntar la trompa hacia donde se desea y la palanca de cambios ofrece recorridos largos, pero tiene suficiente precisión. El pedal de freno es de tacto esponjoso y una gran porción de su recorrido es ociosa, necesitando cierto acostumbramiento para aprovechar los discos delanteros cuyo tamaño ha crecido junto con las llantas. El poder extra se ve acompañado por un ABS en



El portón trasero de la Hilux 2009 incorpora cerradura en todas las versiones doble cabina. Así, ofrece mayor seguridad en caso de utilizar algún cubrecaja.

las cuatro ruedas que entra en acción rápidamente para dar estabilidad a la maniobra. Completa la seguridad un juego de airbags frontales y la fortaleza de la estructura.

Habiendo probado en su momento el rendimiento off road de la Hilux (MegaAutos N° 54), es bueno recordar algunas de sus virtudes. La conexión de la baja se realiza mediante una segunda palanca, la cual no ofrece el status de los sistemas eléctricos (con botones o perilla) pero, según Toyota, aporta mayor fiabilidad. Tracción completa y reductora conectadas, empuja como una mula y solo hay que cuidar el paragolpes delantero y los estribos en maniobras



Desde el plano lateral las diferencias se centran en las identificaciones alojadas en la caja de carga y las nuevas llantas que crecen una pulgada. Además de lucir mejor permitieron colocar discos más grandes potenciando el frenado.

Antes de la revolución

El 21 de marzo de 1997, Toyota inauguraba su planta en Zárate, provincia de Buenos Aires, que se convertiría en la número 29 en el mundo y la primera de inversión japonesa en nuestro país. De esta manera, el coloso oriental comenzaba a producir la primera



generación de la Hilux en versiones de cabina simple y doble y con tracción 4x2 y 4x4. La pick-up no tardó en lograr el liderazgo en su segmento, obligando a duplicar la producción en su segundo año. Además de su resistencia, se destacaba por sus cualidades off-road, convirtiéndose en una gran aliada para el ocio. En esta encarnación no alcanzaba los

5 metros de largo y llegó a utilizar un 3.0 TD de 116 caballos. Luego de cinco años consecutivos encabezando las ventas, Toyota anunciaba el proyecto IMV y a partir del 2005 surgía la nueva Hilux, que sería seguida por su hermana SUV denominada SW4, ambas producidas en Argentina.

complicadas, aunque ahora el incremento en el rodado ha mejorado el despeje, que en las fichas técnicas pasa de los 212 mm anteriores a los 292 milímetros actuales. Teniendo en cuenta estos cuidados y el peso de la Hilux, con un poco de pericia permite importantes excursiones en el mundo salvaje, que se pueden mejorar con cubiertas más enfocadas al uso off-road.

Haciendo un balance, la Hilux no puede escapar a su naturaleza como herramienta de trabajo, pero se esfuerza como nadie por tratar a sus ocupantes con los mejores modales. Por el lado labo-

ral se encuentran las inevitables vibraciones de las pick-ups y el traqueteo del impulsor a bajo régimen. Por el otro, ofrece diseño, calidad y varios «mimos» propios del mundo de los sedanes y SUVs, especialmente en la versión SRV aquí probada, que incluía el denominado Pack con tapizado de cuero y climatizador. En ruta se desplaza velozmente con total serenidad y aplomo, pero no es necesario abusar de las reservas de potencia. Todo esto con la reputada confiabilidad de los vehículos Toyota, respaldada por una garantía de 3 años ó 100.000 km transferible.

