

Impressões ao dirigir

Cavalaria extra garante bom fôlego à Toyota Hilux

Adair Santos
abcpravoce@gruposinos.com.br

Potência e torque extras são sempre bem-vindos. Principalmente quando se trata de um veículo com vocação para o trabalho pesado, como é a Hilux. Desde a linha 2021, o 2.8 turbodiesel de 4 cilindros do best-seller da Toyota gera 204 cv e 50,9 kgfm de torque. Até então, eram 177 cv e 45,9 kgfm. Ou seja: uma importante evolução, que veio com a utilização de pás da turbina 25% maiores.

E ao volante, esses números fazem diferença? Sim. Os 27 cv e 5 kgfm deixaram o modelo mais esperto nas arrancadas e retomadas. O câmbio automático de 6 marchas é suave e eficiente. Já a tração 4x4 com reduzida não deixa o motorista empolgado. A suspensão, como é típico das maioria das picapes, é um pouco saltitante no asfalto irregular, mas a posição alta de dirigir compensa, assim como a economia: o computador de bordo mostrou ótimos 10 km/l em trajeto misto cidade/estrada.

Muito desejada pelos fãs de picapes, a Hilux construiu a fama de inquebrável, confiança reforçada pela garantia de 5 anos ou 150 mil km (o que ocorrer primeiro). Por isso, chama muito a atenção por onde passa. Ainda mais quando é novinha em folha.

Já os preços...

Bom, quanto aos preços, "escapou a correia" dos valores dos veículos zero-quilômetro, que dispararam no Brasil. Culpa, principalmente da pandemia de Covid-19, que levou à escassez de chips, aço e outros componentes. Com a Hilux não foi diferente. Em agosto de 2018, quando a nova geração foi lançada, as versões a diesel custavam entre R\$ 125,56 mil e R\$ 196,99 mil. Agora, vão de R\$ 208,09 mil a R\$ 306,99 mil. Isso significa que há unidades de sobra? Negativo. A fila de espera por uma nova é de, no mínimo, quatro meses.



FOTOS DIEGO DA ROSA/GES

Porte e design que se impõem



O visual segue sem grandes mudanças há três anos. A frente é imponente, com a grade hexagonal cromada e o logo gigante da Toyota ao centro.

As rodas aro 18" em liga-leve têm acabamento diamantado e são calçadas com pneus 265/60.

Já a tampa traseira exige certa força para ser manuseada. Existe no mercado um sistema de mola que reduz o peso de 12 kg para apenas 3 kg, como o utilizado pela Ford Ranger, tornando a tarefa de abertura e fechamento uma moleza.

A bordo, muito espaço e conforto



O interior é espaçoso e confortável. Na versão testada, a SRV, os bancos são em couro e há inserts em black piano. A parte superior do painel, entretanto, merecia materiais suaves ao toque, em se tratando de um veículo de R\$ 273 mil.

Quanto à segurança, traz assistente de subida (HAC), controles eletrônicos de estabilidade (VSC) e de tração (A-TRC), bem como luz de frenagem emergencial automática.

Versões cabine dupla vêm com mais quatro air bags, dois laterais e dois de cortina, sistema universal Isofix para

fixação de cadeirinha para crianças no banco traseiro e assistente de reboque.

Configuração testada é equipada com o multimídia de 8" sensível ao toque com sistema de navegação (GPS)

integrado, TV Digital, rádio MP3, câmera de ré, entrada USB e bluetooth, além de conexão para smartphones e tablets por meio de espelhamento Android Auto e Apple CarPlay.

Ficha técnica

Hilux SRV

Motor: 2.8 turbodiesel de 4 cilindros

Potência: 204 cv a 3.400 rpm

Torque: 50,9 kgfm a 2.800 rpm (na versão com câmbio manual de 6 marchas, o torque é menor: 42,8 kgfm a 3.400 rpm)

0 a 100 km/h: não divulgado

Velocidade máxima: não divulgado

Consumo: 10 km/l em trajeto misto cidade/estrada

Câmbio: automático sequencial de 6 marchas

Rodas e pneus: 265/60 R18

Dimensões: 5,32 m de comprimento; 3,08 m de entre-eixos; 1,81 m de altura e 1,85 m de largura

Capacidade de carga: 1.000 kg

Capacidade de tração: 6.590 kg

Tanque de combustível: 80 l

Peso: 2.090 kg

Preços (linha 2022): SRX: R\$ 306,99 mil; SRV: R\$ 273,99 mil; SR: R\$ 257,49 mil; STD: R\$ 230,59 mil; STD cabine simples: R\$ 215,49 mil; e chassis: R\$ 208,09 mil.



Linha 2022 ganha novos equipamentos de série

A linha 2022, lançada neste mês de novembro, traz novos equipamentos, entre eles o ar-condicionado de duas zonas automático e digital, com saídas para o banco traseiro desde a versão SR.

O duplo condicionamento de ar permite o uso de duas temperaturas diferentes no veículo. Composto por uma unidade central, possui controles individuais na frente e atrás. Um dos grandes benefícios desse sistema é que, apesar de ser mais avançado, não acarreta maior gasto de combustível.

Visão 360°

Picape também ganhou monitor de visão 360° (Panoramic View Monitor – PVM), mas só na topo de linha SRX. Sistema combina uma câmera frontal, uma em cada lateral e uma traseira, totalizando quatro dispositivos para abranger todos

os ângulos do modelo, atuando como um auxiliar de visibilidade das áreas de ponto cego, com imagens nítidas e linhas de suporte na tela que ajudam a delimitar a distância entre obstáculos.

Na versão de entrada SR, a segurança e conforto também foram elevados ao receber sensores frontais e traseiros.

Toyota Safety Sense

Quanto à segurança, a Engenharia adicionou nova função ao sistema Toyota Safety Sense (TSS), por meio do sistema de pré-colisão frontal (PCS), que passou a detectar também pedestres e ciclistas. A função estará habilitada somente na configuração SRX – única com TSS de série na linha. O sistema é complementado pelo Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) e Alerta de Mudança de Faixa com Condução Assistida (LDA).