5 põhjust, miks kastikad on mõttetud - proovisõiduks Toyota Hilux

4 aastat tagasi - 09.03.2022 Autor: Marko Habicht

Kastikad on ägedad ning tänaseks suht ainsad „suure tähega“ Maasturid. Linnapildis tundub, et peamiselt ostetakse neid millegi kompenseerimiseks ning aina rohkem tootjaid lõpetab sõiduautode tootmise asendades need kõrge katusega üheveoliste luukpäradega, nimetades neid maasturiteks.

Paraku, nagu luksusmaasturite populaarsusest näha, tõenäoliselt enamus maastikule enne kolmandat omaniku ei jõua. Kui sedagi. Pealegi on eurokastika kast väike, salong väike, sõidumugavus kasin. Mõttetu.



5. põhjust, miks kastikad on mõttetud

1. **Maasturiga on halb sõita.** Tee mis tahad, aga isegi maasturiga, mis ei ole täisraami peal on halb sõita. Kõrged, õõtsuvad palju, pidurdusteekond on pikem, kütust võtab rohkem, kuna on raske jne. Lisaks puuduvad suurel määral kaasaegsed juhiabid ning mugavuslisad. Probleemid, mida tavalisel sõiduautol ei ole.

2. **Kastikas on vähe kaubaruumi.** Eurokastika kast on väike, umbes 1.5x.1.2m. Külmik sinna pigem ei mahu, rääkimata motikast ning kast on kõrge, asju peale tõsta nigel.

   Kui kasutada kastikana, on kõik asjad alati lägased. Isegi rullitava kattega sajab kogu lumi ja vihm sisse. Ka kuudi puhul on kasti sisu ikkagi pidevalt tolmune ja ega sinna kuuti kõrgeid asju ei pane. Probleemid, mida kaubikul ei ole.
3. **Kastikad võtavad palju kütust.** Keskmiselt räägime 9-10 l/100 km ja kui suvisel ajal maanteele lähed, arvesta pigem 13ga sajale. Keskmine sõiduauto võtab *ca* 6 l/100 km või vähem.
4. **Salongis on vähe ruumi.** Tagumine istmerida on kastikatel pigem häda pärast. Kehvemal päeval saad vedada lapsi või töömehi, kellel pikkust alla 160ne et ära mahtuda. Hind. Enamvähem varustuses Hilux maksab 35-40 k € või rohkem.
5. **Selle raha eest on võimalik osta väga heas varustuses sõiduauto.**

Miks siis üldse kastikad olemas on, kui need on nii mõttetud?

Kui vead pidevalt veriseid metssigu või haisvaid kalavõrkusid, nii et keegi sinu autole lähemale, kui 10 m ei pargi, on need head. Teed pidevalt metsa või oled põllumees, kes sõnnikut või traktorite kütust tonnise mahutiga veab, siis sobivad. Oled ehitusmees, kel segumasin pidevalt kastis või vead rasket haagist kehvades oludes? Jälle sobib. Sellisel juhul on kastikas sisuliselt ainuvõimalik variant.

Minu isikliku vimma parketimaasturite või parketistatud pärismaasturite vastu ei tasu kaugeltki isiklikult võtta. Tegelikult mulle meeldivad kastikad, isegi väga, kuid pragmaatiliselt vaadates, kui ei ole väga konkreetselt kastikat vaja, on valikus väga palju paremaid variante.

Vaatame asja matkaja perspektiivist

Kastikad on ägedad, selles pole kahtlustki ning suudavad sind viia kohtadesse, kus traktori järgi on üsna pikk tee.

Selge on see, et Hiluxi näol ei ole tegu luksussõidukiga ning pigem on tegu Toyotaliku ajamasinaga 10 aastat mineviku.

Kas see on halb? Nupud, suured lülitid on ainus võimalus autos kindaga midagi teha. Ehk tegu on hääbuva dinosaurusega kroomitud parketimaasturite maailmas. Kauaks euroliit sääraseid dinosauruseid veel liikvele laseb?

Tõenäoliselt veel mõnda aega, kuna hetkel ei ole mitte ainsat alternatiivi oludesse, kuhu teed ei vii. Õnneks on mõned brändid veel neliveole truuks jäänud ning tegelikult on valikut, kui pole just kasti vaja.

Hilux mingeid kiirus- või kiirendusrekordeid ei purusta, kuid edasi läheb oma 2,4 l mootoriga täiesti piisava reipusega. Kütusekulu on selle sõidu juures isegi üllatavalt madal ning hoolimata mõnest kahtlasest kohast ja sügavas lumes

müttamisest jäi keskmine kulu umbes 8L/100. Olgugi, et tootja ise ütleb keskmist kulu üle 9.

Suureks üllatuseks oli autole tekkinud adaptiivne ja distantsi hoidev püsikiirusehoidja, ilma milleta ei tohiks põhimõtteliselt ühtegi autot enam toota. Tegu on mugavuslisaga, mis teeb isegi Hiluxi suguse pukiga sõitmise talutavamaks. Olgugi, et istmed ei ole just kõige mugavamad ja annavad tunda juba 100 km kaugusele sõites. Eks alati saab vaadata asja ka nurga alt, et sõitja p*rsekuju on vale?



Nädalavahetusega ei vedanud

Või just vedas, kuna maastikuvõimet oli paras testida ning maastikule see auto sobib. Kui Narva maanteelt oli maha keeratud Kõrvemaa metsade vahele, tundis auto end kui kodus. Hiluxi kiire nelivedu oluliselt kütusekulu ega müratаset ei tõsta, samuti ei taha see kurvides otse minna, nagu nii mõnigi proovitud sõiduk, millel lukustatav veoskeem.

Mõned korrad sai isegi aeglustit ja lukke kasutatud ning Hilux teenis igati oma maasturi nime välja.

Paraku demoautol kastikatet ei olnud ning arvestades, et lund ja vihma sadas mitu päeva järjest, oli kõik lägane nii minnes, kui tulles. Koormakattega sai mingisugune pusa leiutatud, kuid sedasi poe ette jätmine tähendaks, et kogu matkavarustus on pandud avalikule pakkumisele.



Toyota Hilux on masin, mida teatakse oma legendaarse vastupidavuse ja töökindluse poolest ning täna üks vähestest tootjatest, kes üldse pakub maastikusuutliku maasturit..

Hoolimata oma suurusest, kõrgusest, on see vaikne ja väga kindla juhitavusega. Päris sõiduauto mugavusest on asi kaugel, kuid täisraamil maasturi kohta üllatavalt hea ja seda ka libedate teeoludega. Kliirensi seisukohast on tõenäoliselt midagi võrreldavat keeruline leida, peale väheste kastikate mis veel müügil. Hiluxil on ka adaptiivne *cruise*, mis teeb sellega ka pikkade teekondade läbimise mõnusaks.

Läbivust on rohkem, kui tarvis ning ei jäänud palju puudu, et oleks sellega sattunud kohtadesse, kus traktorit ammugi lähedusest ei leia.

Täiega tahaks, äge on. Oleks mul vaid kastikat tarvis, aga ei ole.

Sõiduki laenas Amserv auto.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

