automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

A sorsfordító "Traktor", avagy Magyarország egyik legszebb Land Cruiserének rövid története

Aki kételkedik abban, hogy létezik szerelem első látásra, mindenképpen olvassa el az alábbi cikket. Romantikus történetünk szereplői felnőtt korukban találkoztak, és valószínűleg egész életükben egymásra vártak.

„Soha nem kívántam tárgyakat, de amikor ezt az autót megláttam, azonnal tudtam, hogy kell nekem” – emlékszik vissza a nagy találkozásra *Pauer-Bajtay Szilvia.* A valószínűtlen szerelmi történet azonban nem itt, hanem Szilvia gyermekkorában kezdődött. *„Édesapám hivatásos sofőrként kezdte a pályáját, nem mellesleg igényes úriember volt, aki bolondult a különleges autókért. Amikor a rendszerváltás előtt lehetőség nyílt külföldről autót behozni, az itthon könnyen és gyorsan értékesíthető Ladák és Škodák helyett youngtimer korú különlegességeket vásárolt, és azokat elképesztő igényességgel hozta rendbe, az akkor még kisszámú gyűjtői közösség legnagyobb örömére. Ez az egyik szál, a második pedig anyai nagynénémé, aki Ausztriába ment férjhez. Hitvese a grazi Steyr-gyárban is dolgozott vezető beosztásban, és minden évben valóságos ünnepnap volt, amikor meglátogattak bennünket egy vajfehér bőrkárpitozású G-osztállyal.”*

Ez a két emlék– a makulátlan állapotú, régi autók tisztelete és a kocka-terepjárók iránti csodálat – évtizedeken át szunnyadt Szilvia tudatalattijában, amíg aztán egy öt évvel ezelőtti napon meg nem pillantotta egy autókereskedés kerítése mögött a BJ40-est. Éppen arra készült, hogy lecserélje a lassú öregedés útjára lépett tucatautóját, a Land Cruiser azonban minden észérvet felülírt. *„Egymásra néztünk az eladóval, és mindketten tudtuk, hogy a találkozás csak egyféleképpen érhet véget.”* Szilvia meggyőzte a családját, hogy jó lesz még a hatéves kompakt autója pár évig, hiba lenne túladni rajta – így a Toyota hárommillió forintért gazdát cserélt. „Ehhez nem kell hozzányúlni” – ígérte az eladó, de Szilvia jól emlékezett az édesapja által behozott, „tökéletes állapotú” német autócsodákra, amiket „csak” hébe-hóba kellett szerelgetni, így nem voltak illúziói. Ő lepődött meg a legjobban, amikor a Toyota tényleg nem igényelt semmi beavatkozást.

A típus hírnevének ismeretében ez nem meglepő. A mára több mint tízmillió példányban gyártott Toyota Land Cruiser vérvonala a második világháborúig vezethető vissza. Amikor a japán csapatok elfoglalták a Fülöp-szigeteket, az ott talált Willys MB Jeep-eket hazaküldték Tokióba. A japán katonai vezetés ezt követően arra kérte a Toyotát, hogy építsenek hasonló képességekkel rendelkező járművet. Így született meg az AK10, 2.3 literes, négyhengeres Toyota motorral és háromfokozatú manuális váltóval. Ezt 1951-ben követte a teljesen új műszaki konstrukciójú BJ, 1955-től pedig – immár Land Cruiser néven – a polgári változatok. Cikkünk főszereplője az 1960-tól gyártott J40-es széria tagja; a „B” előtag a dízelmotorra utal (a benzines változatok FJ néven futottak). Ez volt az első igazán nagyszériás Land Cruiser, és egyben az a sorozat, amely megalapozta a típus megbízhatóságáról szóló

legendákat. Létezett belőle rövid és hosszú karosszériás, két- és négyajtós, valamint pickup is. Legnagyobb példányszámban a Szilvia autójához hasonló, rövid karosszériás, kétajtós típus készült.

A BJ40-es Land Cruiser alapvetően elpusztíthatatlan, de már egészen élhető technika. Elöl-hátul merevtengelyes, laprugós felfüggesztéssel, kapcsolható, felezőváltós összkerékhajtással, dobfékekkel, de már fékrásegítővel. A váltó négyfokozatú, szinkronizált manuális egység, a háromliteres, négyhengeres dízelmotor jelen esetben 80 lóerőt teljesít. A rendkívül hosszú ideig, csaknem negyed századon át gyártott széria a cikkben szereplő autó gyártásakor, 1979-ben messzemenően kiforrottnak számított.

„A kislányommal lovagolni jártunk – ezzel racionalizáltam a vásárlást, hiszen a lovarda felé vezető út nem volt éppen a legjobb, no de egy ilyen terepjárónak ez meg sem kottyan. Más kérdés, hogy a Toyotára is úgy vigyáztam, mint a hímes tojásra; ezt nevelte belém az apukám. Emlékszem a boldogságra, ahogy mentünk hazafelé leengedett ablakkal, kitámasztott szellőzőnyílással (ez az a trapéz alakú lemez, ami a J40-es első kerékdobja mögött látható), maximum 60 kmh-val – mert bár tényleg jó állapotú volt az autó, a motorjából már hiányzott az erő.”

Fél éven át tartott az öröm, aztán jött a tél és a dilemma. Az nyilvánvaló volt, hogy a tulajdonos latyakban nem fogja használni az imádott autót, és azt is bevallotta magának, hogy OT-vizsga ide vagy oda, a Toyota általános állapota nem felel meg az ő magas igényeinek. Ekkor a terepjárók restaurálásával is foglalkozó Sandlander csapatával közösen eldöntötték, hogy a magyar helyett a nemzetközi FIVA minősítést célozzák meg. 2015 tavaszán kezdetét vette a maratoni, két évig tartó felújítás. Szó szerint csavarról csavarra haladtak – volt olyan alkatrész, amire egy teljes éven át vadásztak, mire beszerezték. A végén az autó tökéletesen eredeti állapotába került, egyetlen kivétellel: *„Amikor megvettem, fehér volt. Miután beleástam magam a modelltörténetbe, egyértelművé vált számomra, hogy ez a forma a homokdűne-bézs színnel mutat a legjobban, ezért azt a döntés hoztam, hogy átfényezzük erre a színre.”*

Persze ezt sem akárhogyan. Amikor a két éven át tartó felújítást követően ismét életre kelt a BJ40-es, Szilvia kiutazott vele a németországi **Buschtaxira**, a világ legnagyobb Land Cruiser-találkozójára. *„Sokan megcsodálták az autót. Olyanok is voltak, akiknek konkrétan könnybe lábadt a szeme, amikor meglátták. Egyikük elmondta, hogy fiatal korában Toyota gyárban dolgozott, J40-eseket szereltek össze, és bizony az én autóm a gyárinál sokkal jobb állapotban van. A gyárban például előbb behelyezték a kédergumikat, aztán nagyjából kimaszkolták azokat, és végül lefestették az ajtókat. Mi pont fordítva, sokkal aprólékosabban csináltuk”*– meséli Szilvia.

A kiállításon két dolog derült ki. Az egyik, hogy hasonlóan makulátlan állapotú BJ40-esek minimum 40 ezer euró körüli áron cserélnek gazdát Nyugat-Európában. A másik, hogy kínáljanak érte bármennyit, a tulajdonos soha nem fog megválni szeretett autójától. Frappáns volna azzal folytatni, hogy ekkor született meg a Szilvia életét fenekestül felforgató ötlet, de valójában csupán megerősítést nyert az az elképzelés, amelyet még a felújítás kezdetén vázoltak fel. *„Arra gondoltunk, hogy nyilván nem csak nekem van igényem ilyen minőségű felújításra. Ezért beléptem abba a viszonylag szűk ügyfélkörbe, akik fantáziát látnak a youngtimer és oldtimer korú Toyota Land Cruiserek restaurálásában. Ha találok olyat a manufaktúra által fellelt, ígéretes alapok között, amelyik, úgy érzem, megszólít, azt megvásárolom, és hozzálátunk a felújításhoz” – vázolja az üzleti tervet Szilvia. „Mások ingatlant vagy festményeket vesznek befektetésként, én jobb sorsra érdemes Land Cruisereket. Az egész munkafolyamatot élvezem: csodálatos nyomon*

követni, ahogy csavarról csavarra újra életre kel az autó, és persze öröm vezetni, miután elkészült. Egy felújított lakásba biztosan nem költöznék be pár napra, hogy megismerjem a hangulatát, egy öreg Land Cruiserrel viszont minden perc élmény."

Szilvia csupán egy dologgal nem számolt: az érzelmeivel. *„Találtunk Finnországban egy csodálatos ikerlámpás, piros HJ60-ast. Különleges, emelt tetővel gyártották, tűzoltósági használatra, hogy sisakban is be lehessen szállni. Rendkívül ritka példányról van szó. Már elkészült, de veszélyesen a szívemhez nőtt…"*

A 2014-es véletlen találkozás tehát teljesen átrajzolta Szilvia életét. *„A BJ40 imádnivaló jelenség, ráadásul senkiben nem ébreszt irigységet. Amikor pedig meglátják, hogy nem férfi ül a volán mögött, önkéntelenül mosolyogni kezdenek az emberek."* Pedig tényleg nem női autóról van szó: kormánya szervó nélküli, és bármilyen kompakt is a karosszéria, a méreteit meg kell szokni.

Ráadásul nincs puha, rugalmas lökhárítója sem: Szilvia első parkolásakor rögtön koccant is – szerencsére saját régi autójával. Ma már tökéletesen érzi az autó méreteit, karja hozzáedződött a nehéz kormányhoz, a gumicsizmás lábra méretezett pedálokat pedig akár tornacipőben is képes kezelni. A BJ40-et irányítani, uralni kell – ehhez a több mázsás lovakkal szerzett tapasztalatából merített önbizalmat –, 80 km/h-s utazósebessége türelemre, hosszú fékútja elővigyázatosságra int, ám Szilvia amikor csak teheti, a Land Cruiserrel jár. Egyetlen szabály van csupán: esős időben a garázsban marad a BJ. Ilyenkor kerül elő a másik, hétköznapi autója – egy Toyota Prius.

„Annyira meggyőzött a Land Cruiser megbízhatósága, hogy amikor végül a másik autómnak mennie kellett, egy harmadik generációs Priust választottam helyette. Az első hónapban fogadásból 4,2 literes átlagfogyasztást értem el vele – így a lelkiismeretem is tisztább, amikor előveszem a Land Cruisert, hiszen az öreg BJ40-es dízelmotor nem a világ legtisztább, és semmiképp sem a legcsendesebb erőforrása. Nem véletlenül adtam neki a Traktor becenevet" – nevet Szilvia. Majd hozzáteszi: A karakteres kerregésnek megvan az az előnye is, hogy a szomszédok messziről hallják, ha hazaérkezik vagy éppen elindul. De annyira szerethető a járgány, hogy ezt is megbocsátják, és inkább új barátságokat köszönhet neki.

Szilvia tökéletes boldogságához már csak két dolog hiányzik. Egyre inkább izgatja a fantáziáját egy hosszabb expedíció a felújított Toyotával, de talán ennél is jobban szeretne egy második BJ40-est, amire nem kellene vigyáznia. *„Kipróbáltam egy HZJ80-ast. Azzal fantasztikusakat terepeztem, de túl nagy, nem fordul olyan könnyen, mint a J40-es. Szóval most az a nagy álmom, hogy keresek egy másik BJ40-est. Műszakilag teljesen rendbe tesszük, de a karosszériát nem restauráljuk, és akkor* ***végre arra használhatom, amire született: bármire."***

Toyota Land Cruiser BJ40 3.0 Diesel, 1979 – műszaki adatok

Karosszéria	Két oldal- és két hátsó (csomagtér)ajtó, létraalvázas karosszéria
Váltó	4+1 fokozatú, manuális váltó, kapcsolható összkerékhajtás felezővel
Felfüggesztés	Elöl-hátul merev tengelyes, laprugós felfüggesztés

Motor	Soros négyhengeres, előkamrás szívódízel motor
Hengerűrtartalom	2977 cm3
Teljesítmény	59 kW/80 LE
Forgatónyomaték	191 Nm
Hosszúság	3870 mm
Szélesség	1660 mm
Magasság	1930 mm

Fotók: *Szabó Gábor*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/hazai-hirek/sorsfordito-traktor-avagy-magyarorszag-egyik-legszebb-land-cruiserenek-rovid-tortenete