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

---

# Megérkezett a vadonatúj Toyota Land Cruiser

14 év szolgálat után leváltja ikonikus terepjáróját a Toyota. Az új generációs modell vadonatúj műszaki tartalommal, de hagyománytisztelő formavilággal lép piacra már a nyár folyamán.

Idén nyáron lesz hetven éve, hogy a Toyota útjára indította azt a különleges típusát, amely később **Land Cruiser** néven vált ismertté; amellyel a Toyota megkezdte világhódító pályafutását; és amelynek egymást követő generációiból a mai napig **a világ több mint 170 országában 10,4 millió darabot értékesítettek**. Evolúciója során a család több ágra bomlott; a világ piacain jelenleg kapható három, markánsan eltérő értékekkel bíró széria (70-es, 150-es és 200-as modellcsalád) közül a legutóbbi, a 2007-ben bevezetett 200-as sorozat adja most át a stafétabotot egy vadonatúj konstrukciónak.

Az új, 300-as széria a Land Cruiser hosszú évek során kiforrott műszaki megoldásait elegyíti a legmodernebb technológiákkal. Az eredmény egy olyan autó, amely **minden jellemzőjében és képességében felülmúlja elődjét.** Közúton és terepen egyaránt jobban teljesít, miközben a típusnévtől mára elválaszthatatlanná vált alapvető értékek – a minőség, a tartósság és a megbízhatóság – terén is többet nyújt.

**A legfontosabb újdonság** kétségtelenül az **a most első ízben alkalmazott GA-F platform**, amely a Toyota modern, moduláris TNGA architektúrájának ma már jól ismert előnyeit – a kisebb tömeget, a mélyebb tömegközéppontot, a fokozott szilárdságot, valamint az élvonalbeli elektronikai tartalom támogatását – a Toyota bevált alvázas konstrukciójával kombinálja. Az így létrejött hibrid szerkezet egyfelől **stabilabb, biztonságosabb és dinamikusabb, másfelől robusztusabb és sokoldalúbb, mint a márka bármely eddigi, hasonló célú konstrukciója.**

**Az új alapok nem kevesebb mint 200 kilogrammtól szabadították meg az új Land Cruisert,** amely változatlan futómű-paraméterek (az elődjével azonos tengelytáv, valamint első és hátsó terepszögek) mellett minden eddiginél szélesebb felhasználási tartományban képes stabil kapcsolatot tartani a talajjal, legyen szó hívogatóan dinamikus, kanyargós országútról vagy a pilóta tudását a legvégsőkig próbára tevő terepről.

Az új fejlesztésű mechanikus és elektronikus futóműrendszereket a legendás Dakar ralin edződött pilóták bevonásával fejlesztette és tökéletesítette a Toyota, ügyelve arra, hogy a 300-as modell ne csupán megállíthatatlan, de könnyen kezelhető is legyen: vezetője és utasai a leghosszabb utazások, embert és gépet leginkább próbára tevő kalandok után is kipihenten, stresszmentesen szálljanak ki belőle.

VIDEO: https://youtu.be/64T0jAm055I

Ezt a célt szolgálja a **világújdonságként bevezetett E-KDSS rendszer, a Toyota bevált kinetikus felfüggesztési rendszerének továbbfejlesztett, elektronikus változata,** amely minden eddiginél hatékonyabban egyesíti magában a közúti használatnál elengedhetetlen, feszes kanyarstabilitást a terepen optimális, nagy artikulációs képességgel.

Ezt egészítik ki az olyan, modern technológiák, mint **a Toyotánál első ízben alkalmazott Multi-Terrain Monitor kamerarendszer,** amely valós időben jeleníti meg a vezető számára a jármű körül és alatt (!) található útfelületet vagy terepviszonyokat, illetve a kerekek helyzetét. Az adott körülményekhez igazodó, optimális rendszerbeállításokról a továbbfejlesztett Multi Terrain Select rendszer gondoskodik.

Az újonnan bevezetett digitális technológiák egy másik csoportja a közúti közlekedést teszi magabiztosabbá. A **második generációs Toyota Safety Sense csomag** a legújabb aktív biztonsági és vezetőtámogató rendszereket tartalmazza: az autó képes felismerni és aktívan elkerülni a gyalogosokat és kerékpárosokat (előbbieket akár éjjel is), kereszteződésben elkerülni a szemből érkezőkkel való ütközést, illetve kissebességű manőverezés során automatikus fékezéssel előzi meg a hirtelen felbukkanó akadályokkal való találkozást.

**Az új generációs Land Cruiser kétféle hajtáslánccal kezdi meg globális pályafutását idén nyáron.** Mindkettő olyan új fejlesztésű, modern ikerturbós V6-os motor, amely a korábban alkalmazott nyolchengeres erőforrások dinamikáját és vezethetőségét nagyságrendekkel kedvezőbb fenntartási költségekkel és környezeti terheléssel társítja.

A **3.5 literes benzinmotor** legnagyobb teljesítménye 415 lóerő, maximális forgatónyomatéka 650 Nm, míg a **3.3 literes dízel erőforrás** 309 lóerőt és 700 Nm-t teljesít. Mindkettőhöz **tízfokozatú automata sebességváltó** társul; a jelenlegi modellmixet figyelembe véve a Land Cruiser 300 használata során átlagosan tíz százalékkal kevesebb CO2-t bocsát ki elődjénél. Bizonyos Európán kívüli piacokon és régiókban V6-os szívómotorral, illetve hatfokozatú automata sebességváltóval is elérhető lesz a Land Cruiser, ugyanakkor a sokak által várt öntöltő hibrid hajtáslánc esetleges bevezetéséről egyelőre nem tett említést a Toyota.

A végére hagytuk az új generációs modell formavilágát. Nem véletlenül, a Toyota ugyanis ezen a téren a lehető legkonzervatívabb utat választotta. A 300-as széria hosszúsága és szélessége, valamint a fent már említett tengelytávja megegyezik a 200-as modellével, ami lehetővé tette az elől emblematikus formai elemeinek átörökítését, összhangban az elmúlt hónapokban megjelent feltételezésekkel.

Egy terepjáró esetében azonban a dizájn soha nem öncélú: a Land Cruiser lökhárítóinak formáját, a fényszórók elhelyezkedését az diktálta, hogy terepen a lehető legcsekélyebb sérülésveszélynek legyenek kitéve. Az orr megjelenését továbbra is a klasszikus, vízszintes tagolású, krómozott hűtőmaszk határozza meg, amelyet azonban kiviteltől függően sportosabb komponens válthat ki.

**A korábban már beharangozott GR modellváltozat** például fekete **méhsejt-mintázatú hűtőmaszkot kap, amelyen hangsúlyos Toyota felirat váltja az emblémát.** A modell helytakarékosabb lökhárítója, fekete küszöbidomai és kerékív-toldatai, valamint fekete tükörháza fokozott terepalkalmasságot sejtet.

A beltérben szintén evolúciós változásokkal találkozunk. A vízszintes tájolású műszerfal kemény terepen segít a vezetőnek megállapítani az autó helyzetét; míg a különböző kapcsolók és kezelőszervek elhelyezése, csoportosítása és színvilága az egyszerű, ösztönös kezelhetőséget segíti elő.

A további részletekről a piaci bevezetést megelőzően ad tájékoztatást a Toyota.

## A Toyota Land Cruiser rövid története

| Modell | Értékesítési időszak | Jellemzők |
|---|---|---|
| BJ | 1951. aug. – 1965. jan. | Az ősmodellt eredetileg a japán tartalékos rendőrség számára fejlesztették ki; végül a nemzeti rendőrség rendszeresítette járőrkocsiként. A Toyota BJ elsőként jutott fel a Fuji hegy hatodik ellenőrző pontjához. A modell 1954-ben vette fel a Land Cruiser nevet. |
| 20-as széria | 1955. nov. – 1959. dec. | A külső megjelenésében átdolgozott típust már civil felhasználásra szánták. Ezzel a generációval kezdődött meg a Land Cruiser exportja; a modell Japánon kívül is megismertette az ügyfelekkel a Toyota gyártmányainak minőségét és tartósságát. |
| 40-es széria | 1960. aug. –1986. okt. | A harmadik generációs modell világszerte igen népszerű és elismert volt, köszönhetően megbízhatóságának, tartósságának és terepalkalmasságának. A 24 éven át forgalmazott típus ma rendkívül népszerű a gyűjtők körében. |
| 50-es széria | 1967. aug. – 1981. júl. | Vadonatúj formavilágú, teljes értékű kombi modell, az új 300-as széria őse. Minden korábbinál tágasabb és kényelmesebb volt, ugyanakkor megőrizte a Land Cruiser alapvető karakterét és értékeit. |
| 60-as széria | 1980. aug. – 1990. jan. | Az 50-es széria nyomdokaiba lépő kombi modell. Szélesebb nyomtávjának köszönhetően stabilabb, kényelmi felszereltségét tekintve gazdagabb volt: mindkét fejlesztés a privát vásárlók igényeihez igazodott, és a közúti felhasználást támogatta. |
| 70-es széria | 1984. nov. – napjainkig | A 40-es széria kemény munkára tervezett utódja, amely a folyamatos fejlesztések nyomán a mai napig kapható a világ számos piacán. 1985-ben megjelent, közúti használatra szánt, kevésbé robusztus változata, az 1990-ben piacra dobott Prado előfutára. |
| 80-as széria | 1989. okt. – 1998. jan. | Minden korábbinál jobb terepalkalmasságú kombi modell, luxusautókhoz mérhető felszereltséggel és minőséggel. |
| 90-es széria (Prado II) | 1996. máj. – 2002. okt. | Az első Land Cruiser, amely független első kerékfelfüggesztést kapott. A második generációs Prado modell önálló karosszériát kapott, hangolása során a közúti teljesítmény, a rugózási kényelem ugyanolyan fontos hangsúlyt kapott, mint a terepalkalmasság. |
| 100-as széria | 1998. jan. – 2007. aug. | A 80-as széria utódja, amely a kombi modellek sorában elsőként kapott független első kerékfelfüggesztést. Hamisítatlan luxus-terepjáró volt, amely közúton szuverén menetdinamikát és kényelmet kínált, de terepen is többet tudott. |
| 120-as széria (Prado III) | 2002. okt. – 2009. aug. | Újdonságnak számító, különálló vázszerkezete fokozott szilárdsággal és jobb terepalkalmassággal ruházta fel, közúti kényelme javult, megjelentek az elektronikus segédrendszerek. |
| 150-es széria (Prado IV) | 2009. szept. – napjainkig | Még szilárdabb karosszériája mellett tovább tökéletesített offroad technológiák segítették a vezetőt. |

| | | |
|---|---|---|
| 200-as széria | 2007. szept. – 2021. tavasz | A 100-as széria utódjaként különálló vázszerkezetet kapott. Javult a platform szilárdsága, tartóssága, ütközési ellenállása, valamint utazási kényelme. |

Fotók: *Toyota*

---

**Forrás:**
*https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/megerkezett-a-vadonatuj-toyota-land-cruiser*