

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 alváz 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 legvégsőkéig 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 kipihierten, 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 előd emblematisz 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 kivitelről függően sportosabb komponens válthat ki.

A korábban már beharangozott GR modellváltozat például fekete **méhsejtmintázatú 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 járőr-kocsiként. 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>