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

Sosem gondolná, de alapos frissítés előtt áll a Toyota LandCruiser 70-es szériája

Több mint harminchét éve, 1984-ben mutatták be a modellt, de még mindig olyan népszerű Ausztráliában, valamint több más régióban is, hogy a Toyota egy alapos ráncfelvarrást tervez számára, hogy még sokáig a kínálatában tarthassa.

Az ausztrál Motoring weboldal adta hírül, hogy a Toyota alapos modellfrissítést tervez a J70-es LandCruiser szérián, hogy a matuzsálemi konstrukció meg tudjon felelni az országban 2022 novemberében életbe lépő, szigorított töréstesztelőírásoknak.

A szaklap információi szerint az ADR 85 nevű új szabályozás fokozott oldalütközés-védelmet ír elő a forgalomban lévő személyautók és könnyű haszonjárművek számára, elsősorban az oszloppal történő ütközés során kell majd a mostaninál jobb eredményt elérnie a járműveknek az Ausztrál NCAP (ANCAP) töréstesztjen. Mivel ez jelentős műszaki fejlesztéseket igényel bizonyos modellek esetén, több gyártó máris a kínálata szűkítését tervezi, elsősorban a régebbi fejlesztésű típusoktól válnának meg.

Azonban a lap megtudta a Toyota helyi képviseletétől, hogy a LandCruiser 70-es szériája a 2023-as modellévben is a kínálat része marad. Ami logikus lépés a japán gyártó részéről, hiszen a négyféle karosszériaváltozatban (szimpla és dupla kabinos pickup, illetve öt- és háromajtós zárt, dobozos felépítmény, utóbbi a Troop Carrier) is kapható terepjáró még mindig rendkívül népszerű az országban: tavaly több mint 10 ezer példányt adtak el belőle, az idei évben pedig, még további 10 százalékkal nőtt a kereslet a modell iránt.

Azt még nem árulta el a japán gyártó, hogy milyen megoldással tervezik – a szigorodó biztonsági előírásoknak megfelelve – a kínálatban tartani a klasszikus modellt, de két utat is választhatnak a Motoring szerint.

Az első, hogy ha a szimpla kabinos modellnél 2016-ban bevezetett módosításokat (megerősített létraalváz és kabin, oldallégzsákok és vezetőoldali térdlégzsák, párnázott műszerfal és új ülések) - melyekkel a pickup akkor ötcsillagos eredményt ért el az ANCAP töréstesztjén, kiterjesztik azokra a karosszériaváltozatokra is, amelyek akkor csak új aktív biztonsági rendszereket (menetstabilizáló és kipörgésgátló elektronika, fékerő-elosztó, fékasszisztens, hegymeneti elindulássegítő automatika) kaptak.

Azonban létezik egy másik út is, ami ennél egyszerűbbnek tűnik: ha a LandCruiser 70 megengedett legnagyobb össztömegét 3500 kg fölé növelik, akkor a típus könnyű haszonjárműből (NA) közepes haszonjárművé (NB) minősülne át az ausztrál törvények szerint, ezért többé már nem lenne érvényes rá a jövő évi ADR 85 töréstesztszigorítás.

A megengedett legnagyobb össztömeg megnövelése bevált gyakorlat az ausztrál

aftermarket piacon, egyes cégek arra specializálták magukat, hogy a LandCruiser 70-eshez hasonló könnyű haszonjárműveket és terepjárókat a futómű megerősítésével a gyár által megadottnál nehezebb rakomány szállítására vagy nehezebb utánfutó vontatására teszik képessé, és erről hivatalos igazolást is kiállítanak.

Nagy módosításokra nem lenne szükség a LandCruiser 70 esetében, mert már ma is megközelíti a 3500 kg-ot a megengedett legnagyobb össztömege: az ötajtós wagonnál ez 3060, a háromajtós dobozos Troop Carrier és a dupla kabinos pickup esetében 3300, a szimpla kabinos pickupnál pedig 3400 kg. Az még nem világos, hogy egy ilyen futómű-módosítás megnövelné-e a maximális vontatható tömeget, amely jelenleg a LandCruiser 70 esetében ugyanannyi, mint a drágább és kényelem-orientáltabb LandCruiser 200/300-as szériánál: 3500 kg (fékezett utánfutó esetén).

Amit viszont biztosra vesznek az újságírók, hogy a bevált 4,5 literes, V8-as turbódízelt motort (amely 205 lóerőt ad le már 3400-as, és 430 Nm-t 1200-as fordulatszámnál) nem fogják lecserélni a modellfrissítéskor a LandCruiser 300-asban nemrég bevezetett 3,3 literes, ikerturbós V6-os dízelére.

Ennek elsősorban az az oka, hogy az új motor 309 lóerős teljesítménye és bődületes 700 Nm-es nyomatéka a könnyebb 70-eshez felesleges, és a korszerűbb motor a klasszikus modell árat is jelentősen megnövelné. Azért sincs rákényszerítve a Toyota még a motorcserére, mert az Euro 6-ossal egyenértékű károsanyag-kibocsátási előírásokat - amelynek a V8-as a jelenlegi formájában nem tud megfelelni - csak 2027-ben vezetik be Ausztráliában.

Érdekesség, hogy a Troop Carrier nevű háromajtós, dobozos LandCruiser 70-est jelenleg akár 180 literes tankkal is meg lehet vásárolni, ami azt jelenti, hogy a 10,7 literes hivatalos átlagfogyasztással számolva 1682 km-es hatótávra képes a terepjáró, amire, valljuk be, azért szükség is van a kontinensnyi országban.

A Toyota Australia legutóbb 2020 augusztusában frissítette a LandCruiser 70-es szériát, ekkor vezették be a 6,1 colos érintőképernyős infotainment rendszert, az ezen futó új navigációt, a hangfelismerést, a Bluetooth-kapcsolódási lehetőséget, az USB-csatlakozókat, a szivargyújtó-csatlakozót és a pohártartót.

A LandCruiser a Toyota legrégebbi típusneve, a terepjáró eredete az 1951-es BJ-ig nyúlik vissza, amelyet 1954-ben neveztek át Land Cruiserre. Ausztráliában a 70-es szériából az 1984-es piacra kerülése óta már 300 ezer példányt adtak el, ami azt jelenti, hogy a világon eladott LandCruiser 70-esek közül minden ötödik itt talált gazdára. Nem csoda, hogy a Toyota nem akarja nyugdíjazni a sikermodelljét, inkább újabb és újabb frissítésekkel tartja formában.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/sosem-gondolna-de-alapos-frissites-elott-all-toyota-landcruiser-70-es-szeriaja