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

Íme, a világ legbrutálisabb luxusterepjárója

Még jobbá tették a tökéletes luxusterepjárót, ezzel a Lexus GX470-nel bárhová eljuthatsz, miközben élvezheted a kétezres évek talán legjobb prémium SUV-ját.

Gyári állapotban sem tagadhatná le a Lexus GX első generációja, hogy valódi terepjáró, a belterében uralkodó luxuskörülmények ellenére ugyanis alapesetben is messze áll egy kizárólag aszfalton használható SUV-tól.

Japánban nem is saját, hanem Toyota Land Cruiser Prado néven forgalmazták, itthon pedig jelenleg is ennek a modellnek az utódja az aktuálisan forgalmazott Land Cruiser. Természetesen a Lexus GX470 a kiváló terepképességek mellett még több kényelmet és prémiumérzetet adott, így aztán nehéz elképzelni, hogy ne tudjon eleget tenni az igényeknek. Csakhogy Amerika ismét megmutatta, hogy ott még a tökéletes sem elég egyes ügyfeleknek: egy olyan példány bukkant fel az eladó autók között, amely brutális átalakításon esett át. Látványosan megemelt futóművet és hatalmas off-road kerekeket kapott, hogy bárhol, akár a természet legmegközelíthetetlenebb zugaiban is élvezhessék a kényelmét.

A Cars & Bids **aukciós oldalon** hirdetett GX érthető módon pillanatok alatt kelt el, az egyetlen dolog, ami talán meglepő lehet, az az ára volt. 23 750 dollárért cserélt ugyanis gazdát, ami nagyjából 9,3 millió forintnak felel meg a 2003-as gyártású Lexusért. Ráadásul a futásteljesítménye sem indokolja az értéktartását, hiszen 313 ezer kilométernek megfelelő, közel 193 ezer mérföldes az óraállása. Itt igazából sokkal inkább értéknövelésről beszélhetünk, az átalakítások sora ugyanis igen hosszú, továbbá minőségi alkatrészekről és profi munkáról beszélhetünk.

A futóműben például nincs gyári alkatrész, az amúgy is jelentős hasmagassággal rendelkező SUV hátul 2,5 colos, tehát közel 6,5 centis emelést kapott az állítható ellenállású King lengéscsillapítóknak és a hozzájuk tartozó erősített rugóknak köszönhetően. Mindezt a gyári megoldás helyett egy oldalanként három-három lengőkaros Califab felfüggesztésszettel párosították.

Elöl még magasabbra nőtt a GX, ugyanis ott 3,5 colos, tehát nagyjából 9 centis Total Chaos emelőszettel javították a modell terepképességeit. Természetesen ehhez is szükséges volt komoly mérnöki munkával átalakítani a teljes felfüggeszést, új gömbfejeket, egyedileg gyártott összekötőket, különleges szilenteket és átalakított futómű-bekötési pontokat is alkalmaztak a tökéletes végeredményhez.

Még tovább növeli az autó hasmagasságát a hatalmas, már-már monster truck-szerű, 35 colos, tehát nagyjából 90 centi magas kerékszett. Ez ráadásul nem is csak mutatóban van rajta, a városi terepjárókra jellemző, hatalmas felniből és vékonyka gumiból álló párosítás

helyett igazi, ballonos terepabroncsokat kapott, amelyek 17 colos, patkolt kerekeken feszülnek. Ez utóbbi annyit jelent, hogy a gumit nem csak a levegő nyomása feszíti rá a felnire, hanem egy a keréktárcsára csavarozott, annak a peremén végigfutó gyűrű szorítja le, így jóval alacsonyabb guminyomáson is használható a GX, anélkül, hogy leválnának az abroncsok a felniről.

A terepképességek viszont nem csak a futóműből és a kerekekből állnak, és ezt az is jól tudta, aki ezt a konkrét Lexust átalakította. Bár a gyárból is zárható differenciálművel érkezett a típus, azt az eredeti terheléshez tervezték a Lexus mérnökei. Így hiába a megbízható technika, le kellett cserélni egy, a felhasználási területhez jobban megfelelő szerkezetre. Ez egy modernebb, erősebb és extrém körülményekre is gond nélkül használható Truetrac difi lett, ezenkívül, a végáttételt 4,88-ra módosították.

Az ilyen mértékű átalakításoknál kérdéses pont lehet a motor, aminek természetesen el kell bírnia az átépítésből adódó súlytöbbletet: az eredetileg is 2,2 tonna feletti saját tömeg ugyanis tovább nőtt, lényegében ez lehet az egyetlen akadálya a gondtalan terepezésnek egy ilyen monstrummal. Itt került képbe a Toyota UZ motorcsaládjába tartozó 2UZ-FE kóddal jelölt, 4,7 literes V8-as, benzines erőforrás, ami még ezzel a konfigurációval is bármilyen környezetben könnyedén elboldogul.

A csavar az egészben, hogy ehhez semmit sem kellett csavarozni, hiszen bár az azonos műszakiságú Toyota Land Cruiser változatokban Európának és Japánnak legfeljebb a Toyota 4,0 literes, 1GR-FE kódú, V6-os erőforrása jutott, a Lexus GX470 orrában gyárilag is az említett V8-ast találjuk. A 235 lóerős és 434 newtonméteres csúcsnyomatékra képes motor továbbra is az ötsebességes automatával párosul.

Ezen felül a látványra és a hangélményre is adtak az átalakításkor, azonnal feltűnnek például a McQueen Prototype Design pillekönnyű sárvédő szélesítései és a Califab tetőcsomagtartó is, amikor odapillantanak a járókelők a Magnaflow egyedi kipufogórendszer sportos, vérbeli V8-as terepjáróhoz méltó hangjára.

Azon aligha érdemes vitatkozni, hogy megért-e nagyjából 9,3 millió forintot ez az átalított Lexus GX, hiszen erre a gépre már nem munkába járós használati tárgyként kell tekinteni, hanem hobbieszközként, felnőtt gyermekek játékszereként. Annak pedig több mint tökéletes ez a terpjáró, hiszen stílusos, egyedi, valószínűleg fenomenálisan kényelmes, mégis gyakorlatilag bárhová eljut, ahová négy keréken lehetséges.

Fotók: *Carscoops*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/ime-vilag-legbrutalisabb-luxusterepjaroja