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

A Toyota hosszú távon biztosítja a Land Cruiser 70 túlélését

A márka globális haszonjármű-kínálatának egyik sarokkövét, a 2,8 literes, soros négyhengeres dízelmotort építette be kiforrott sikermodelljébe a Toyota. A Land Cruiser 70-es széria ezzel a régi-új hajtáslánccal tér vissza szülőföldjére, Japánba.

2024-ben ünnepli negyvenedik születésnapját a Land Cruiser 70-es széria, a Toyota ikonikus terepjáró családjának kifejezetten munkacélú, puritán tagja. A jeles évfordulón a modell ismét kapható lesz Japánban, ahol immár húsz éve nem forgalmazták (kivéve egy rövid időszakot 2014 táján), ehhez kapcsolódóan pedig egy olyan fejlesztésre is sort kerített a Toyota, amely más piacokon is kedvező fogadtatásra számíthat.

A modell ugyanis megkapta annak a **2,8 literes, soros négyhengeres dízelmotornak** a speciálisan átdolgozott változatát, amely a Land Cruiser 150 (Prado) és Hilux modellekben futott be megérdemelt karriert. A motor alapvető sarokszámai nem változtak: legnagyobb teljesítménye 204 lóerő, maximális forgatónyomatéka 500 Nm.

Amint azonban a Toyota Australia műszaki igazgatója, *Ray Munday* helyi újságírók kérdésére elmondta, a Land Cruiser 70-es szériában egészen más elvárásoknak kell megfelelnie a motornak, mint az említett modellekben. Míg más esetekben ezalatt a kifinomult működést, vagy a magabiztos teljesítménykifejtést értenénk, itt egyértelműen a tartósság, a megbízhatóság, a terhelhetőség terén kell még többet nyújtania a motornak, mint a Hiluxban – igen, a jelek szerint ez lehetséges…

A soros négyhengeres motor bevezetésének több oka is volt. A legfontosabb, hogy a klasszikus 4.5 V8-as (1VD-FTV) üzemanyag-fogyasztási és károsanyag-kibocsátási jellemzői nem felelnek meg a japán előírásoknak, ahogy az adóterhek is jelentősen nagyobbak lettek volna.

Szintén nyomós érv, hogy míg a nyolchengeres blokk csak kézi kapcsolású sebességváltóval érhető el, a 2.8-as (1GD-FTV) – amely egyébként ugyanolyan erős, és 16%-kal nyomatékosabb is, mint a V8-as – a Hiluxból ismert hatfokozatú automata váltóval kerül beépítésre. A harmadik ok pedig, hogy a Toyota képtelen eleget gyártani a V8-as dízelből, így azokon a piacokon, ahol ezzel forgalmazzák a járművet, közel másfél éve egyáltalán nem rendelhető a modell; a várakozások szerint valamikor 2024-ben érheti utol magát a gyártó.

Miközben a soros négyhengeres dízelmotor bevezetése komoly változást jelent a Land Cruiser 70-es széria életében, az erőforrás folyamatban lévő fejlesztéseire – a biodízel-kompatibilitásra, illetve a 48V-os mild hibrid rendszer integrálására – hiába várnak az ügyfelek: ezek homologizálása ugyanis olyan költségekkel járna, amelyek a viszonylag

csekély darabszámok mellett nem térülnének meg.

Szintén a magas költségek miatt vetették el egyébként azt a lehetőséget, hogy a Toyota legmodernebb dízelmotorját: a Land Cruiser 300-asba beépített 3,3 literes V6-ost (F33A-FTV) adaptálják a J70-es sorozatba – ez nagy megkönnyebbülés volt a fejlesztő mérnökök számára, mert a hathengeres motor csak cipőkanállal fért volna bele az LC70 orrába.

A japán visszatéréshez kapcsolódóan a modern hajtáslánc mellett más területeken is feljavították a Toyota klasszikus terepjárójának képességeit. A terephasználatot visszagurulás-gátló, ereszkedésszabályozó, valamint aktív kipörgésgátló funkciók támogatják, a közúti használatot finomabb futóműhangolás teszi komfortosabbá. Nem hiányzik az integrált VSA stabilitásszabályozó rendszer, valamint a Toyota Safety Sense biztonsági csomag sem.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/toyota-hosszu-tavon-biztositja-land-cruiser-70-tuleleset