



NEGYEDSZERRE DISCO - LAND ROVER DISCOVERY 4 SDV6

A Discovery kizárólag előnyére változott, a négyes modellről eltűntek a hármast sokat kritizált műanyagjai, a külsőt egyértelműen a Range Rover mintájára szabták át. A beltérben a középkonzol az eddigieknél jobban fordul a vezető felé, újak az ülések, de a központi kijelző és a kormány is.

KIVÜL

A dizájn kisebb finomításokat hajtottak végre: a hűtőrács, a fényszórók és a lökhárító kissé modernebb vonalaik ellenére megőrzik a klasszikus Land Rover-stílust. A tervezők szerint fő szempont volt az arányok és a jól ismert

sziluett megtartása. Az utastérben a luxusautókhoz illő finom bőr és fa kap helyet, amelyeket a vizes típusú világítás emel ki.

BELÜL

A Discovery esetében a technológia terén a legfontosabb a világegyetem első dual view érintőképernyő, amelynek köszönhetően az utasok filmet nézhetnek, miközben a sofőr a navigációs információkat látja ugyanazon a monitoron. Szintén figyelmet érdemel a műszerfalon alkalmazott 12 hüvelykes TFT képernyő, amely virtuális „tárcsákkal” és „ablakokkal” jelzi az autó állapotát. A vezetésköt digitalis kamera segíti, amely csaknem 360 fokos szögben biztosítja a kilátást. A kamerák akár 22 km/h sebesség mellett is használhatóak, a zoom és

a kiemelés funkciók segítik a hatékonyabb navigálást, például éjszakai parkolásnál. Szintén az éjszakában lehet segítség az AHBA fényszóró rendszer, amely félműködésben automatikusan bekapcsolja az erősebb fényforrásokat. A vezetőnek nem kell attól tartania, hogy a hosszú fény elvakít valakit, mivel az AHBA érzékeli a közeledő járműveket, és – szintén automatikusan – azonnal lekapcsolja a fényszórókat. A Discovery ülései nagyok, puhák, elől hatalmas a tér, középen nagy, de még a harmadik sorban is egészen kényelmesen elfér két felnőtt ember; kevesebb a hely, mint egy klasszikus egytérűben, de több, mint egy marketing hétülésben. A hátsó két ülést könnyű kezelni, kinyitásukhoz nem kell sok idő.

MOTOR

A Land Rover-kínálatban új motorként jelent meg a háromliteres, duplaturbós dízel V6-os. A hathengeres erőforrás természetesen mind teljesítményben, mind károsanyag-kibocsátásban jobb elődjénél. A 245 lóerős maximális teljesítménynek és 600 Nm-es legnagyobb forgatónyomatéknak köszönhetően a 2,5 tonna saját tömegű [140 kg-val csökkent] Discovery álló helyzetből indulva 9 másodperc alatt feljuttatja a 100 km/h-s sprintet, végsebessége pedig 180 km/h.

4x4

A futóművet újrarendelték, ennek következtében az új modell biztosabban mozog terepen. A fékek erősebbek lettek,

KÖVETIK UGYAN A DIVATOT, DE EZEK AZOK A MODELLEK, AMELYEKNEK A MAI NAPI „4X4-ES VÉR” CSÖRGEDEZIK AZ ERIKIBEN. MÍG A LAND ROVER A LEGÖREGEBB TEREPJÁRÓGYÁRTÓ A PIACON, ADDIG A JAPÁN TRIÓ – MITSUBISHI, NISSAN, TOYOTA – IS TÖBB ÉVTIZEDES TAPASZTALATTAL BIR MÁR A 4X4-ES FRONTON IS. A „NAGY” GYÁRTÓK ÉLETÉBEN FONTOS TEHÁT A HAGYOMÁNY, AZ „IDŐK SZAVÁT” AZONBAN EGYIKÜK SEM KERÜLTETTE EL. A KÖZELMÚLTBEN FELFRISÍTT DISCOVERY, PAJERO, PATHFINDER ÉS LAND CRUISER MODELCSALÁDOK TEHÁT IGAZODTAK A MAI PIACI IGÉNYEKHEZ, DE EGY PERCIG SEM ÉBRESZTENÉK BENNÜNK KÉTSÉGEKET A TEKINTETBEN, HOGY „IGAZI” TEREPJÁRÓKKAL VAN DOLGUNK. MÉG AKKOR SEM, HA MANAPSÁG A LUXUSDZSÍPEKNEK DEFINIÁLT SZEGMENSEN BELÜL INKÁBB A LUXUS KAP NAGYOBB HANGSÚLYT. IGAZI ASZOK A POKERPARTIBAN!

Lefejyezte: Kókény Roland
Lefotózta: Land Rover, Toyota, 4x4 archív



a terepképességek a frissített Terrain Response and Stability Control rendszer révén javultak.

ŐSMOTÍVUM - MITSUBISHI PAJERO 3.2 DI-D

Az 1981-ben bemutatott Pajero-generáció jelenleg tulajdonképpen a negyedik (3,5.) szériánál tart. A fő csapásirány mellett természetesen ezeken a sorozatokon belül számtalan módosított változat megjelent. **Érdekesség, hogy lassan 10 éve a Pajero nem alváz-as építésű, hanem önördő kocsiszerkezéssel rendelkezik!** A 2006-os Párizsi Autószalonon mutatták be a Pajero negyedik generációját, de ez valójában csak frissítés volt új dizájnnal, új légszékkel. Az alapok azonban továbbra is a 3. Pajeróra épülnek, de 1999-ben legalább bevezették az önördő karosszériát, a független hátsókerék-felfüggesztést. Alacsonyabb lett a súlypont, hogy országúton ne billegjen annyira, és az összkerekhajlás és a

nyomatékelosztás is elektronikus lett.

KÍVÜL

Az új Pajero ennek ellenére remek terepjáró, egyedi hangulattal megáldva. Érezni benne, mire teremtették, ezért ha valaki nem sportkocsiként ül bele, élvezni is fogja. A menetteljesítmények és a futási komfort, mint említettük, csupán átlagosak, de egy ilyen autóval amúgy sem szívesen akar az ember. A féke a régi modellekben megszokott módon kicsit gyengének érződik, a kormány pedig kissé könnyű. A méreteiből adódóan szűk városi szakaszokon Gulliver a billentyűk között, de azért normálisan lehet vele parkolni, közlekedni.

BELÜL

A felszereltsége is pazar, főleg az új érintőképernyős, 30 GB-os merevlemezrel felvértezett Rockford Fosgate hifi. Erre rengeteg MP3-albumot fel lehet tölteni, ami az érintőképernyős kezelés okán

LAND ROVER DISCOVERY 4 TDV6

méreték mm-ben



A megdöbbentően egyszerű vonalak és a jellegzetes lépcsős test. Azonnal felismerhető ikon-szerű formája, amely jellegzetesen Discovery és ugyanakkor jellegzetesen Land Rover.

OFFROAD PROFIL



alsó terepszög: 37,2° | rámpaszög: 21,5° | hátsó terepszög: 25,4°

A Discovery 4-ben alkalmazott fejlett technológia nem öncélú, mindennapjainkat teszi kényelmesebbé, élvezhetőbbé, biztonságosabbá az autóban. A Terrain Response vezérlés, a független felfüggesztés és az elektronikus vezérlésű légpumpák a mai technika felhasználóbarát vívmányai. Alkalmazásuk biztonságukról és kényelmükről gondoskodik. Bármely terep, akár nagy terheléssel is könnyen leküzdhető.

A DISCOVERY KIZÁRÓLAG ELŐNYÉRE VÁLTOZOTT: A KÜLSŐT EGYÉRTELMŰEN A RANGE ROVER MINTÁJÁRA SZABTÁK AT. A HÜTŐRÁCS, A FÉNYSZÖRÖK ÉS LŐKHÁRÍTÓ MEGŐRZI A KLASSZIKUS LAND ROVER-STÍLUST.



A PAKLIBAN



A DISCOVERY KIZÁRÓLAG ELŐNYÉRE VÁLTOZOTT. A NÉGYES MODELLRŐL ELTŰNTÉK A HÁRMAS SOKAT KRITIZÁLT MŰANYAGJAIT. A KÜLSŐT EGYÉRTELMŰEN A RANGE ROVER MINTÁJÁRA SZABTÁK AT.



AZ ÚJ PAJERO REMEK TEREPIJÁRÓ, EGYEDÍ HANGULATTAL MEGÁLDVA. ÉREZNI BENNE, MIRE TEREMTETTÉK, EZÉRT HA VALAKI NEM SPORTKOCSINAK SZÁNJA, ÉLVEZNI IS FOGLJA.

4x4

gyorsan elérhető. Van benne navigáció is, és bizony a zenei teljesítmény sem gyenge, a 12 hangszóróból összesen 860 watt szabadul ránk. A műholdas kijelző környéke egyébként igazi technikai paradoxon: egymás alatt van a '80-as évek kvarcóráit és sci-fi filmjeit idéző, elég egyszerű digitális kijelzővel megáldott terekomputer, valamint a már emlegetett érintőképernyős, navigációs profi berendezés. Hiába, a Pajero-ban idők és korszakok keverednek! A felszereltség emellett is nagyon jó, technikailag és kényelmiileg is magas szinten van az autó. Az anyagok minősége és az autó kialakítása rengeteget változott az előnyére. A kényelmi extrák sora mellett a technikai kutyák sem maradtak háttérben, miközben benne van a már jól bevált hajtási rendszer is.

MOTOR

A másik ősi motívum a Pajero esetében a 3,2 literes négyhengeres dizelmotor, amely 1999-ben debütált, csak időközben az Euro 4-es normákhoz igazították. Cserébe a 200 lóerős, soros négyhengeres még sokat is fogyaszt, gyári adatok alapján 10,4 liter városban. Mindez nem véletlen, mert a mai SUV-okra jellemző 1500-1600 kg-mal szemben, a Pajero saját tömege több mint 2 tonna (2300 kg).

A terepáltató négy fokozatot tud, a klasszikus két-, illetve négykereskes mód mellett van zárt központizárral működő négykeres-, és még ott a felező. Akinek ez sem elég, egy külön kapcsolóval zárhatja a hátsó tengely difijét, de ilyenkor a széria-ESP is kikapcsol, hiszen ezzel már nem tudna mit kezdeni. Igazából csak egy ok van, amiért ennek a rendszernek a tudását nem biztos, hogy kihasználják a vásárlók, mégpedig az, hogy egy ilyen gyönyörű, körbefényezett, 15 millió terepjárműval egyre kevesebben mennék a fák közé, dagonyázni a sárban. A Pajero már rég elszakadt a klasszikus terepjárműtől, helyette egy kényelmes busz. Négy embernek tökéletes, az ötödiknek már érdekes. Az a korábbi „vicces” opció, hogy a csomagartóból előhajtható még két ülés, ma már a múlté, a hátsó traktusban maradt a hatalmas csomagartó.

S I K E R P Á R

Abban, hogy a Nissan elismerően vezeti a négykeres-meghajtású járművek piacát, nem kis része van a Navara és a Pathfinder „testvérpár” sikerének. (A Patrol is igazi klasszikus ezen a téren, de jelenlegi modellt a Nissan

MITSUBISHI PAJERO 3.2 DI-D

méreték mm-ben



A 2006-es Párizsi Autószalonon mutatták be a Pajero negyedik generációját, de ez valójában csak frishes volt új dizájnnal, új légcsövekkel. Az alapok azonban továbbra is a 3. Pajero épültek, de 1999-ben legalább bevezették az önhordó karosszériát, a független hátsókerekek felfüggesztést.

OFFROAD PROFIL



Amilyen idegen az épített út, olyan jól mozog laza talajon a Pajero. A négy független kerékfelfüggesztés és a Super Select 4WD II névre hallgató hajtási rendszer olyan terepek leküzdésére is alkalmasa teszi, ahonnan a ma divatos szabadidős autók visszafordulnának.

ALACSONYABB LETT A SÜLYPONT, HOGY ORSZÁGÜTON NE BILLEGJEN ANNYYIRA, ÉS AZ ÖSSZKEREKHATÁS ÉS A NYOMATEKELŐZTÁS IS ELEKTRONIKUS LETT. AZ ÚJ PAJERO MŰSZAKI ÚJONDSÁGÁT TEGYEN NAGYJABOL ENNYI ADJA, KIEGÉSZÍTVE ELEKTRONIKUS MENETSTABILIZÁLOVAL ÉS FÉKERŐELŐZTÁVAL.

NISSAN PATHFINDER

méreték mm-ben



A praktikus Pathfinder hét-ülős, és minthogy a leghozzáértőbb, kitűnő tehertérő kérdéssel rendelkezik. Most új külsővel, új és módosított motorral, jobb minőségű beszállítókkal és gazdaságos alfaflap-szereléssel – a legjobb meg jobb lett.

OFFROAD PROFIL



A Pathfinder igazi SUV, amelyet a Nissan AL-MODE 4x4 négykeres hajtási rendszerével is felszerelt konfigurációval látnak el. A teljesen független felfüggesztés biztosítja a kellemes vezethetőséget és kezelhetőséget anélkül, hogy a legjobb hasmagassággal kihangsúlyozott terepjárműadottságok mérsékelnek.

A NISSAN ELISMERTEN VEZETI A NÉGYKERES-MEGHATÁSÚ JÁRMŰVEK PIACÁT, AMIBEN NEM KIS RÉSZÉ VAN A NAVARA ÉS A PATHFINDER SIKERÉNEK. MOST EGY SOR LÉNYEGES VÁLTOZTATÁST HAJTOTTAK VÉGRE, HOGY A KÉT MODELL A VERSENYBEN AZ ELEN MARADHASSON.



MŰSZAKI ADATOK	TOYOTA LAND CRUISER	LAND ROVER DISCOVERY 4 TDV6	MITSUBISHI PAJERO 3.2 DI-D	NISSAN PATHFINDER V6 dCi
MOTOR				
Motor	3,0 literes D-4D, direkt befecskendezés common rail rendszerrel és intercoolerrel, 4 hengeres, 16 szelepes, soros motor DOHC-vezérléssel	3 literes, 24 szelepes, V elrendezésű, hathengeres, turbós dizelmotor	3,2 literes, 16 szelepes, soros, négyhengeres, turbós, dizelmotor	3 literes, 24 szelepes, V elrendezésű, hathengeres, turbós dizelmotor
Lökettérforat (cm ³)	2982	2993	3200	2991
Hengerek/szelepek száma	4/16	6/24	4/16	6/24
Legnagyobb teljesítmény	173 3400/min	180 kW (245 LE) 4000/min	147 kW (200 LE) 3800/min	1700 kW (231 LE) 3750/min
Legnagyobb nyomaték	410 Nm 1600–2800/min	600 Nm 2000/min	441 Nm 2000/min	550 Nm 1750/min
ERŐÁTVITEL				
Sebességváltó	5 sebességű automata, szekvenciális	Elektronikus vezérlésű, hatfokozatú automata	6 fokozatú automata	7 fokozatú automata sebességváltó
Hajtásrendszer	Állandó négykerék-hajtás	Állandó összekerekhajtás elektronikus szabályozási nyomatékelosztással, központi differenciálzárral	Kapcsolható, Super Select összekerekhajtás	All Mode 4x4 automatikus összekerekhajtás
FELFÜGGESZTÉS				
Elöl	Kettős keresztlengőkar	Kettős lengőkaros, független felfüggesztés a tekercsrugók belüli lengéscsillapítóval, stabilizátorrúddal	Független, kettős keresztlengőkaros, tekercsrugóval	Független, kettős keresztlengőkaros, tekercsrugóval
Hátul	Négy lengőkar, keresztirányú rúddal	Több lengőkaros, független felfüggesztés a tekercsrugók belüli lengéscsillapítóval, stabilizátorrúddal	Független hosszlengőkarokkal, tekercsrugóval	Független, multilink, tekercsrugóval
MÉRETEK				
Hossz / szél. / mag. (mm)	4760 / 1885 / 1845	4829 / 2022 / 1887	4900 / 1875 / 1860	4813 / 1848 / 1770
Tengelytáv (mm)	2790	2885	2780	2853
Nyomtáv elöl / hátul (mm)	1585 / 1585	1605 / 1612	1570 / 1570	1570 / 1570
Saját tömeg (kg)	2080	2583	2340	2210
Gázolómélység (mm)	700	700	700	500
MENETTELJESÍTMÉNYEK				
Végsebesség (km/óra)	175	180	179	200
Gyorsulás (0–100 km/óra)	11,7 s	9 s	11,0 s	8,9 s
FÜGYSZTÁS				
Város/Országút/Vegyes	8,1 / n.a. / n.a. l/100 km	11,2 / 8,3 / 9,3 l/100	10,4 / 7,8 / 8,5 l/100 km	12,4 / 7,7 / 9,3 l / 100 km
Tesztcikla	10,4 l/100 km	9,8 l/100 km	10,4 l/100 km	10,8 l/100 km
ÁR				
Alapára (HUF)	15 940 000	18 600 000	15 780 000 (akciós)	15 780 000
Testített modell ára (HUF)	15 940 000	20 700 000	17 750 000	17 750 000



A PATHFINDER TÁM A JONÓSSOK
AZERT KEVÉLIK, MERT OTVOZI A KEMÉNYSGÉT,
A PRAKTIKUSSÁGOT ÉS AZ ÖSSZKEREKHATÁS
NYÚJTOTTA BIZTONSÁGOT.

számúzte az európai palettáról (!) Hogy továbbra is a csúcson maradjanak, a Nissan Navarát és a Pathfinderet – melyek Európában a legnépszerűbb pick-up, illetve SUV modellek – számos jelentős fejlesztést hajtott végre. A Navara, amióta 2005-ben megjelent Európában, a kedvenc pick-up az összkerékajátás nyújtotta biztonságát. Habár a SUV-ok iránti kereslet az elmúlt évben lényegesen megváltozott, még mindig jelentős azoknak a száma, akik ragaszkodnak ezekhez az adottságokhoz. Ezt csak erősítette az a szélsőséges téli időjárás, amit az elmúlt években tapasztaltak egész Európában.

◆ KIVÜL

Az előzőekhez képest módosítottak a Pathfinder elején és hátulján. Elöl új a motorháztető, módosítottak a hűtőrácsot és a lökhárítót. Hosszát megnövelték 80 mm-rel úgy, hogy a lökhárító lekerekítettebb, és ez sportosabb megjele-

ték, hogy a légellenállási tényező (Cd) 0,38-ról 0,37-re csökkenjen.

◆ BELÜL

A Pathfinder belsejében minőségi változtatásokat valósítottak meg, ezek közé tartozik az új sebességváltó, a módosított ajtókárpit, új üléskárpit, krómozások, módosított számlapok műszerekben és modelttől függően, a legújabb változatoknál elérhető a Nissan Connect Premium rendszer a nagyfelbontású érintőképernyős monitorral. Példa arra, hogy a részletekre odafigyelve minőségi változtatást érnek el: az ajtók kárpitozása, amelynek megváltoztatásával javítottak a külső benyomáson és a jármű belsejének atmoszféráján, praktikusságán. Az üléskarlák és az ajtóbélés tapintása kellemesebb, mivel megnövelték a felhasznált párnázat vastagságát és sűrűségét, de a kényelem növelése érdekében változtattak az alakján is. Az illesztések és kidolgozás tökéletesítése mellett változtattak az anyag minőségén is. Belső bőrkárpittal kapható az LE

a sebességtúllépés veszélye. Ha a sebesség hirtelen növelésre van szükség – például baleset elkerülése miatt –, a gázpedál benyomásával a sebességábrát felülírható. A Nissan Connect Premium kombinált kommunikációs és zenei rendszer választható extra. Egyszerű és gyors a kezelése. A 40 GB merevlemez-alapú rendszer nagyfelbontású, érintésre működő monitorral, 3D Birdview kijelzővel rendelkezik, és a könnyen beállítható térképet kiterjesztették Oroszországra, Törökországra és Kelet-Európa területére.

◆ MOTOR

Kategóriájában a motor 231 lóerős teljesítményének, 550 Nm forgatónyomatékának köszönhetően élen jár. Sőt a maximális nyomaték már 1700/min-nél elérhető és ez 2500/min-ig tart, miközben 500 Nm áll rendelkezésre már 1500/min-nél is. Az üresjárat fordulatszám rendkívül alacsony (650 ford/perc), amikor a dízel gyakorlatilag rezgés- és zajmentes. Az eredmény, hogy már alacsony fordulatszámra is nagy

geréstől elvárunk, hanem érezhetően erősebb lett az autó. Mindez igaz a gyorsulásra és a végsebességre is.

◆ 4x4

A Pathfinder igazi SUV, amelyet a Nissan ALL-MODE 4x4 négykerékajátási rendszerével és felelő konfigurációjával láttak el. A teljesen független felfüggesztés biztosítja a kellemes vezethetőséget és kezelhetőséget anélkül, hogy a legjobb hasmagassággal kihangsúlyozott terepjáró-adottságokat mérsékelné. A praktikus Pathfinder hűtéslessé, és minthogy a leghosszabb, kitűnő teherhordó képességgel rendelkezik.

PRADO FIAT

Az új Land Cruiser 150 – immáron Prado névre is hallgató – modellje mind külső megjelenésében, mind pedig a belső térben kifejezetten főúri, amit a japánok azaz felejttek meg, hogy minden idők legfejlettebb technológiáját gyárták bele az új Toyota-ba. Azonban az autó formája és luxuszéretét kiszolgáló elektronikus „kutyák” arzenálja mellett, számos, a terepen való manővert segítő technika – persze már 21. századi módon – is megtalálható, ami egy pillanatra sem feledtetni, miben is ülünk igazából. Az új 150-es kasznija a vetélytárs SUV-ok önhordó karosszériájával szemben továbbra is a nagyon tartós létraváz alvárra épült, amelynek alapját az előző LC 120 szolgáltatta. Azonban az új fejlesztésben ez már merevebb, és több helyen a karosszéria-rögzítés pontjainál gumiszigetelést kapott. Ez nagyon segíti, hogy már az alváz elnyelje az út felől érkező zajok és vibrációk egy jelentős részét.

◆ KIVÜL

A külső tervezésénél érezhető, hogy a gyáriak csak minimális változtatásokat akartak eszközölni – ezzel is biztosítva a típusra jellemző markáns, robusztus és immáron tradicionálissá vált stílusjegyeket. A karosszéria lekerültebb és áramvonalas lett, légellenállása az előző modelhez



nést kölcsönöz a kocsinak. Természetesen ez némileg ront ugyan a terepjárószegeknek! Új a fényszóró kialakítása olyan jellegzetes vetítőlencsével, ahova xenonlámpákat szereltek. A V6-os modellen mindkét első ajtón díszretnet elhelyezték a V6 díszítést. A jármű hátsó részén a változtatásoknak megfelelően új a lökhárító kialakítása, ami azt jelenti, hogy a derékszögben lemondunk a formától, ami a kényelmesebb külsőt kölcsönöz. A vizuális változtatásokhoz hasonlóan a kialakítást érintő változások előidé-

zőcsukategória. Praktikus az ajtószek, amiben simán elfér egy A3-as nagyságú térkép és egy 1 literes üveg. A hátsó ajtón a rekeszekbe elhelyezhető a szabvány méretű Nissan elsősegélydoboz. Az extrák terén végre hajtott fejlesztések között meg kell említeni a sebességkorlátozót, amelyet a meglévő tempomatrendszerbe építettek be. Különösen városi környezetben és sebességellenőrző kamerával felszerelt utakon hasznos, hogy a kívánt maximális sebességértéket a járművezető beállíthatja, tehát nem áll fenn



teljesítképesség áll rendelkezésre, például szerző gázadási reakcióval. Ráadásul a motor segítségével biztosított a nagy vontatási teljesítmény; a Pathfinder képes egy 3500 kg tömegű fékezett pótkocsit vontatására. A remek menetteljesítmények kiaknázásában jelentős szerep jut a korszerű hűtéses automatá váltónak, amely az új motor esetében mint alaptípus áll rendelkezésre. Sportautókat idéző „hörögő” hangjalát a Pathfinder V6-os természetesen nemcsak akusztikusan hozza azt, amit egy hat-

TOYOTA LAND CRUISER

mérték mm-ben



OFFROAD PROFIL



A Prado terepjáró képességeit számos elektronika figyeli és segíti, amivel az autó és sofőre a legkeményebb tereppel is képes megbirkózni. Automatikája professzionális „navigátorként” támogatja a vezetőt.

A TOYOTA PRADO HŰ MARADT A TRADÍCIÓHOZ ÉS A MAGA ÁLLÍTOTTA MAGAS MÉRCEHEZ, MINDELMELTTE KISZGÁLJA AZ EGYRE IGÉNYESEBBÉ VÁLO VÁSÁRLÓI KÖZÖNSÉGET IS.



AZ ÚJ 150-ES TOYOTA KASZTNIJA A VETÉLYTÁRS SUV-OK ÖNHORDÓ KAROSSZÉRIÁJÁVAL SZEMBEN TÖVÁBBRA IS A NAGYON TARTÓS LÉTVÁZÁS ALVÁZRA ÉPÜLT, AMELYNEK ALAPJÁT AZ ELŐD LC 120 SZOLGÁLTATTA

képet 0,37-es értékről 0,35-re csökkent. A Toyota mérnökei sem maradtak le a vizuális élmény megteremtésével, hiszen egy speciális kamerarendszer beépítésével igyekeztek kiaknázni ennek minden olyan lehetőségét, ami a terepen való közlekedést segíti. Ennek köszönhetően lassú tempónál ugyanis szinte minden oldalról a szó szoros értelmében képen lehetünk. Az autó elején, oldalán elhelyezett kamerák segítségével vannak ebben.

BELÜL

A műszerfal robusztus, funkcionális és geometrikus kialakítású; erőteljes vízszintes és függőleges hangszínei referenciapontként szolgálnak a vezető számára nehéz, egyenetlen vagy nagyon ferde terepen. A Prado esetében az optikus változat második ülés-sora új, 40:20:40 arányban osztott, elfekethető és állítható háttámlájú üléseket kapott. Ez teljes rugalmasságot teremt az utasok és a csomagok elhelyezése terén. Az ülőlapok külön-külön 135 mm-es

sínen mozgathatók, abszolút variálhatóvá téve ezzel a hátsó traktus kényelmét, illetve a rakteret. Ennek köszönhetően a harmadik ülősor sem „fapad”, mivel a második tág határok között való mozgathatósága lehetővé teszi, hogy az utolsó szektorban is teljes értékű legyen a kényelem.

MOTOR

Az új Prado optikus változatai a kétféle motor valamelyikével rendelhetők: a 3,0 literes turbódízelrel vagy a 4,0 literes V6-os benzinnel. Az „öngyulladás” verzió 173 lóerős, 410 Nm-es nyomatéka pedig már 1600-as és 2800-as percménti fordulatszám-tartomány között a rendelkezésünkre áll. Az autó ezzel az erőforrással 11,7 másodperc alatt gyorsul a 100 kilométer/órára.

4x4

A Prado esetében alaphelyzetben a nyomaték 40-60 százalékban oszlik meg az első, illetve hátsó tengelyek között. A nyomatékelosztás arányát a hajtáslánc lel-

kének is nevezhető Torsen önzáró differenciálmű (LSD) automatikusan szabályozza. A „tapadási balanszt” az adott körülményeknek megfelelően 50-50 és 30-70 százalék között képes változtatni a tengelyek között. Az új Land Cruiserben először kapott helyet a multiterep-kapcsoló (MTS) [igaz, ez is csak opcionálisan rendelhető], amely a korábbi A-TRC módozatból lett továbbfejlesztve. Az MTS lehetővé teszi, hogy a négyféle [sár és homok, laza sziklás, kaptató, illetve sziklás] beállítás közül válasszunk. A rendszer precizitását jellemzi, hogy a terepviszonyoknak megfelelő módozat kiválasztása után – adott esetben – még arról is informál, hogy a terepváltó melyik fokozatát kell kapcsolnia a vezetőnek.

S U M M A

A Pajero Wagon ezzel a felszereltséggel tehát igazi luxusterepjáró, amellyel be lehetne merészküdni valódi terepre, de egyre furcsábban mutat ott. És hiába a lu-

xus, a mai modern SUV-ok mellett a Pajero furán néz ki az Opera előtt is. Biztos, hogy változatlanul jó terepjáró ez a Mitsubishi, és még az árával, felszereltségével sincs baj, de ma már inkább a nimbusz, a legenda élte. A Pathfinder ugyan a „munkagép” Navarara fűszerte a Nissan, de ezekkel a frissítésekkel és tényleg „luxusautós” módosításokkal sikerült még vonzóbbá tenni a népszerű SUV modellt. Ráadásul a vonzerőn túl a vonzóerő is alaposan megnőtt a V6-os dízelmotor csatársorba állításával. Ha csak a számokat és tényeket nézzük, akkor magasabb teljesítményével, „okosabb” megoldásaival a Land Rover tűnik a nyerőnek. De ha elveszünk az ördögi részletekben, akkor a Toyota átgondoltabb és kiforrottabb megoldásai mellett is sok-sok érvet sorakoztathatunk fel. Persze ezen modellek vásárlói kevésbé követik a divatot, sokkal inkább saját meggyőződésük és hitvallásuk alapján választanak. És mondhatunk mi bármit, hiszen kinek a pap, kinek a papné...