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

Kőkemény, mégis barátságos a Toyota C-HR alapú kalandterepjáró

A Toyota C-HR azon kevés szubkompakt szabadidőjárművek egyike, amelyek összkerékhajtással is elérhetők. Ez, valamint a modell játékosan agresszív megjelenése ihlette azt az offroad versenyautó-tanulmányt, amely a Toyota crossoverére épül – még ha csupán virtuálisan is.

A modern szabadidőjárművek már csak formájukban emlékeztetnek azokra a terepjárókra, amelyektől származtatják magukat. A kategóriateremtő Toyota RAV4 1994-es színre lépését követően villámgyors és igen hatékony evolúciós folyamat során váltak minden korábbinál kényelmesebbé, biztonságosabbá, takarékosabbá és sportosabbá. Ennek az átalakulásnak a terepalkalmasság lett a törvényszerű áldozata, főleg a kisebb méretosztályokban: itt elvétve találunk összkerékhajtású modelleket.

Ezen fehér hollók egyike a Toyota C-HR, amely elektromágneses tengelykapcsoló segítségével a hajtóerő akár 50 százalékát képes átvinni a hátsó tengelyre. Noha ezt a rendszert elsősorban a közúti menetstabilitás fokozására fejlesztette ki a gyár (fejlett nyomatékszabályozási rendszere kanyarodás során a tapadási viszonyokat folyamatosan felmérve 0,006 másodpercenként módosítja a hajtóerő elosztását, így biztosítva az ívmeneti stabilitást), néhány szükséges módosítás után a technológia akár keményebb terepen is helyt állhat.

Pontosan ezeket a szükséges módosításokat álmodta meg az USA Washington államában élő és alkotó független formatervező, Mo Aoun. A terepjárók specialistájának számító grafikus mindenekelőtt merev tengelyekre cserélte a C-HR kifinomult első és hátsó felfüggesztését, megnövelte a rugóutakat, és nagy teljesítményű lengéscsillapítókkal szerelte fel az autót.

Ez lehetővé tette a speciális offroad kerekek felszerelését: a ballonos terepabroncsokat csavarok rögzítik a keréktárcsa peremére (beadlock), így akkor sem fordul le a kerékről a gumi, ha szélsőségesen kis nyomáson használjuk – például homokos területen. A nagyobb szabad hasmagasság a C-HR gázlóképességét is javítja, amit sznorkel felszerelésével gondolt kihasználni a tervező.

A Toyota C-HR önhordó karosszériája kiemelkedően szilárd – ezt bizonyítja az Euro NCAP töréstesztjén elért maximális, ötcsillagos minősítés is –, ám kemény terepezéshez ennél többre lehet szükség. A tervező ezért masszív külső csőváz szerkezettel egészítette ki az autót. Ezek egyrészt növelik a karosszéria torziós merevségét, másrészt tökéletes alapot biztosítanak kiegészítő felszerelések rögzítésére, a terep-reflektoroktól a tetőcsomagtartóig. Természetesen a lökhárítók sem maradhattak ki az átalakításból, a legötletesebb változtatással viszont hátul találkozunk: a rajzoló a csomagtérajtó

eltávolításával dinamikus rajzolatú pickuppá változtatta a C-HR-t, egy füst alatt helyet biztosítva a pótkerekek szállítására.

Csupán pletykákat hallani arról, hogy megpróbálják megvalósítani Mo Aoun elképzeléseit az viszont kétségtelen, hogy az autó a radikális módosítások ellenére megőrizte eredeti báját. A képet sárga-fekete fényezés és a világhírű játékteherautó-gyártó előtt tisztelgő Tonka felirat teszi teljessé. Ez a dekoráció egyben a fantázia ihletadó forrására, a 2017-ben megépített Toyota Hilux Tonka tanulmányautóra is utal.

Fotók: *Mo Aoun*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/kokemeny-megis-baratsagos-toyota-c-hr-alapu-kalandterepjaro