

## [A szerencsemalac, amely kitúrta a Toyota szerencséjét](#)

A legnagyobb megtiszteltetés, ha egy autóról becenevén emlékeznek meg az utókor – függetlenül attól, hogy a név, amit ráakasztottak, hízelgő-e vagy sem. Ezen kevés megbecsült modellek egyike volt a Toyota Land Cruiser J55, amelyet sajátos arányainak, valamint egyedi orrkialakításának köszönhetően ma csak úgy ismerünk: a Vasdisznó.

A babona szerint újévkor sertéshúst kell enni, mert a disznó kitúrja a szerencsét. A Toyota mérnökeinek azonban még fogyasztaniuk sem kellett belőle – elég volt megépíteniük a legendás vasdisznót, és évtizedes sikersorozatot alapoztak meg vele.

A történet a hatvanas évek elején kezdődött. Ekkor mutatták be a J40 szériát, az első „modern” Land Cruisert, amely megalapozta a típus legendáját. A négyféle tengelytávval gyártott modellt a legkülönbébb felépítményekkel kínálták, a pickuptól kezdve a haszonjárműveken át a terepjáróig, és akkor még nem beszéltünk a számtalan egyedi átépítésről, amelyeket egyszerű, de robusztus technikájával a végletekig támogatott a modell.

A kereskedőktől kapott visszajelzésekből aztán kiderült, hogy a zárt karosszériás, négy oldalajtós, több ülésoros kivitelű (J45) előszeretettel vásárolja egy váratlan, új ügyfélkör: egyre több családos vevő érdeklődött a tágas, megbízható, robusztus utasszállító variáns, mint a kombi sokoldalúbb alternatívája iránt.

Az ő kedvükért született meg 1967-ben a J55, amely a kor aerodinamikai divatját igyekezett ötvözni a személyautókhöz szokott vásárlók ízlésével és a J40-es akkor már ikonikus, ezért megkerülhetetlen megjelenésével.

Az utóbbitól eredő, összehúzott fényszórók krómkeretet kaptak, a különálló sárvédőt az akkoriban divatba jövő, integrált doblemezzel váltották ki, a J45-től megörökölt, kétszínű fényezés pedig talán az Egyesült Államokban még ekkor is közkedvelt faborítású oldallemezek japán újraértelmezésének szánta a Toyota. A kényelem és a stabilitás érdekében megnövelték a tengelytávot, a tágasabb fejtér kedvéért magasabb is lett az autó. A karosszéria viszont majdnem ugyanolyan keskeny maradt, mint a J45-ös.

Képzeljünk el egy Yaris szélességű RAV4-est, és már látjuk is magunk előtt a J55-öst. Ehhez társult a „mosolygós” lökhárító, a közepén ülő két „orrlyuk” (igen, ez esetben a fényszórókra nem szempárként tekintett a közönség), no meg a motorházfedél hosszú, elkeskenyedő „orrnyerge”, és már készen is volt a becenev.

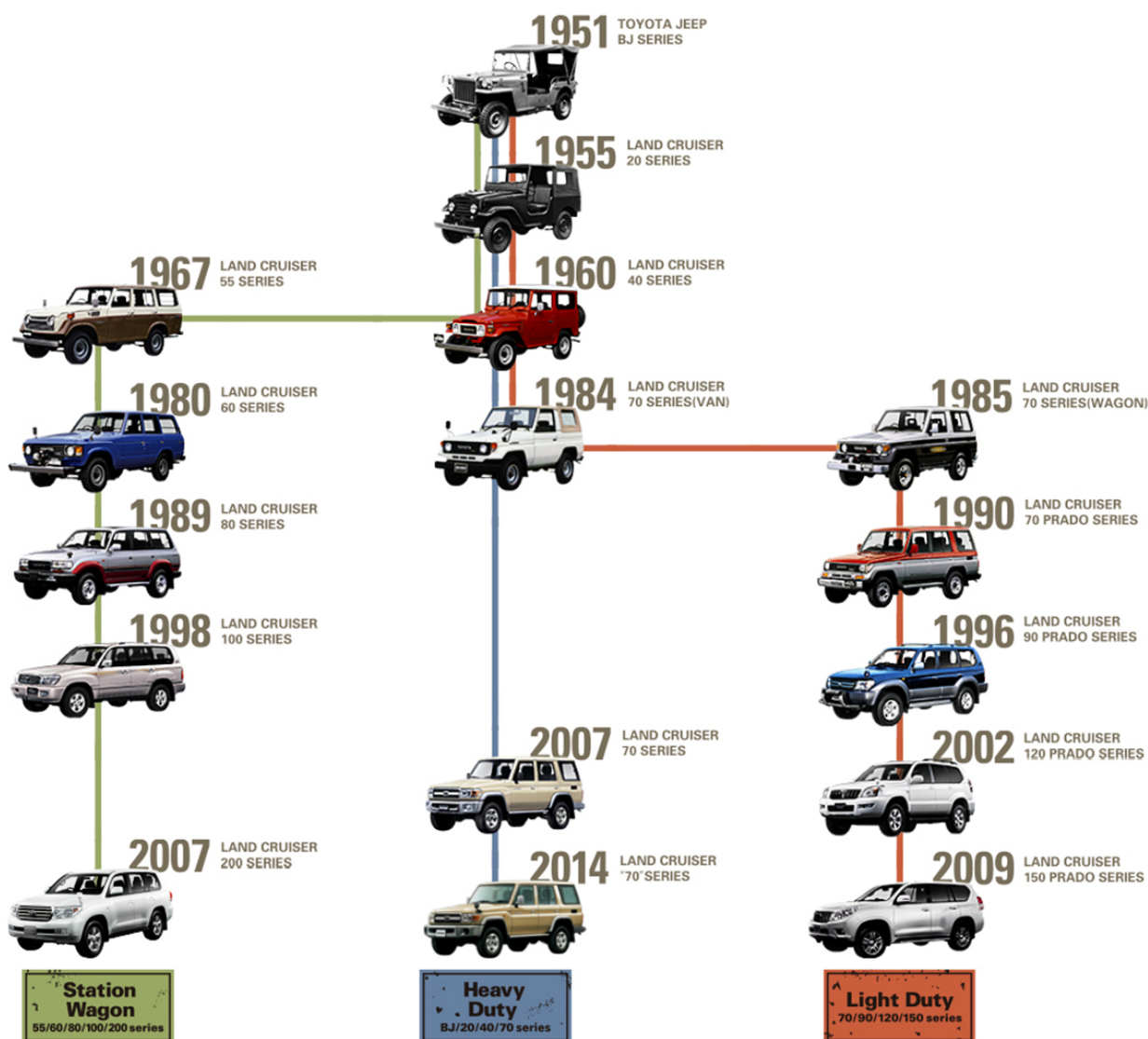
Hogy az észak-amerikai piacon használatos moose, azaz jávorszarvas elnevezést miért kapta a J55, nem tudjuk, az iron pig megszólítás azonban kifejezetten találónak bizonyult a

karakteres és szerethető, ám közel sem hétköznapi autóra.

	<b>J40</b>	<b>J45V</b>	<b>J55V</b>
<b>Menetkész tömeg (kg)</b>	1480	1850	1810
<b>Hosszúság (mm)</b>	3840	4630	4675
<b>Szélesség (mm)</b>	1665	1720	1735
<b>Magasság (mm)</b>	1950	1770	1865
<b>Tengelytáv (mm)</b>	2285	2650	2700

A Land Cruiser későbbi komfortorientált vonalának első képviselője mindazonáltal nem csupán stílusában tért el az alapját adó J45-ös sorozattól, ez volt az első olyan Land Cruiser, amelynek alváza zárt szelvényekből készült. Egy másik fontos újdonsággal az orr ellenpólusánál találkozhattunk: míg a J40 oldalra nyíló hátfala után a J45 vízszintesen osztott, lefelé és felfelé nyitható kialakítást kapott, a J55 lenyitható hátfallal és motorosan lehúzható, keret nélküli hátsó szélvédővel került forgalomba.

Ugyanezt a receptet alkalmazta évtizedekkel később a Toyota 4Runner is. Alternatívája is volt ennek a megoldásnak: a középen függőlegesen osztott furgonajtó – ezt leginkább az magyarázza, hogy Japánban mindenekelőtt haszonjárműként forgalmazták a J55-öst. A hátsó üléspadot mindkét esetben teljesen vízszintesbe lehetett fektetni, ilyenkor teljes értékű, fémborítású raktérpadló várta a szállítmányt.



Nemcsak első volt a J55, de sok mindenben az utolsó is. Utódja, a J60 már olyan innovatív kényelmi funkciókkal indította el a nemessé válás útján a Land Cruiser dinasztiát, mint az osztott első ülések, a szövetkárpitozás, a klímaberendezés, a szervokormány vagy az elektronikus szívótorok-befecskendezés. A Vasdisznó pont olyan messze állt a J40-estől, mint tőle a J60 – köztes modell volt, amely már nem spártai, de még nem fényűző; már nem archaikus, de még nem modern. Alighanem épp ezért sokkal kevésbé ismert és pláne kevésbé keresett, mint bármely utóda – pont ez teszi tökéletes választássá azok számára, akik nem vágnak a sablonos megoldásokra.

Fotók: Toyota

#### Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/szerencsemalac-amely-kiturta-toyota-szerencsejet>