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

A szerencsemalac, amely kitúrta a Toyota szerencséjét

A legnagyobb megtiszteltetés, ha egy autóról becenevén emlékezik 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 legkülönfélébb felépítményekkel kínálták, a pickuptól kezdve a haszonjárműveken át a terepjárókig, 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 üléssoros kivitelt (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 személyautókhoz 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 fényezést 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 középen 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 becenév.

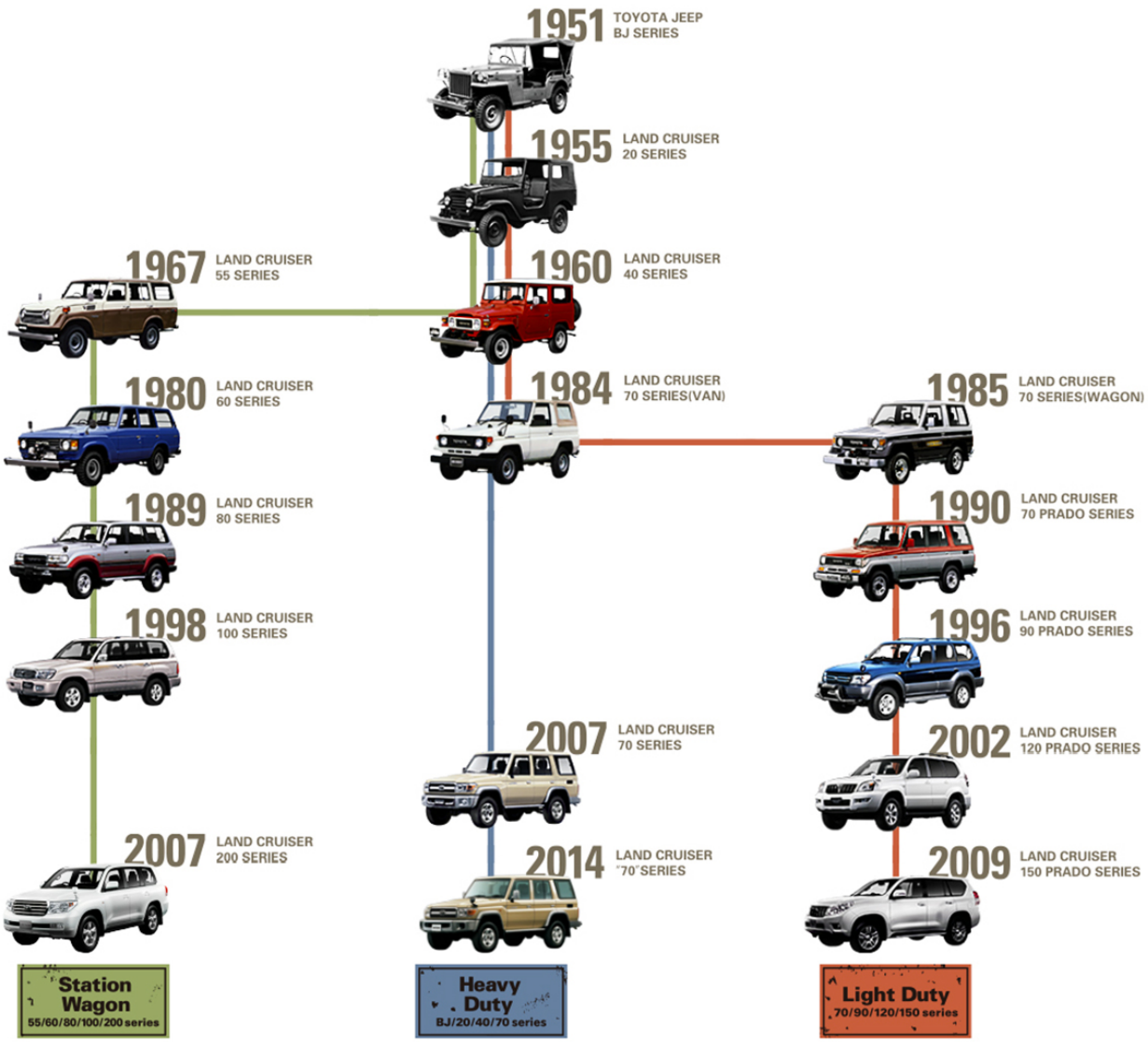
Hogy az észak-amerikai piacon használatos moose, azaz jávorszarvas elnevezést miért kapta a J55, nem tudjuk, az iron pig megszólítás azonban kifejezetten találónak bizonyult a

karakteres és szerethető, ám közel sem hétköznapi autóra.

	J40	J45V	J55V
Menetkész tömeg (kg)	1480	1850	1810
Hosszúság (mm)	3840	4630	4675
Szélesség (mm)	1665	1720	1735
Magasság (mm)	1950	1770	1865
Tengelytáv (mm)	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 vágynak a sablonos megoldásokra.

Fotók: *Toyota*

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