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

A kisautó, amely teljesen megbolondult

Egy szóvicc, egy jó futómű, egy tüzes motor és néhány lelkes mérnök: ennyi kellett csupán a XXI. század egyik legszórakoztatóbb autójának, az Aygo Crazynek a megalkotásához, mely csupán egyetlen példányban készült el.

Egyre inkább elkényezteti sportos menetdinamikára vágyó ügyfeleit a Toyota. Ismét létezik Supra, méghozzá soros hathengeres motorral; a Yaris két egymás utáni generációjából is készült félelmetesen dinamikus kivitel; valamint ne feledkezzünk meg azokról a nagyteljesítményű hibrid opciókról sem, amelyek a Corolla- és C-HR-vásárlók mindennapjait teszik izgalmasabbá.

Nem volt ez mindig így. Közvetlenül az előtt, hogy *Tojoda Akio* cégelnök tíz éve meghirdette a márka sportos reneszánszát, a problémamentes nyugalom volt a Toyoták legfontosabb értéke. A 2000-es években a márka sokkal inkább a minőség élményére, mintsem az élmény minőségére összpontosított. Kiválóan megtervezett, ésszerű modellek biztosítottak takarékos, megbízható, kiszámítható mobilitást az ügyfeleknek. Mégis, ebben az időszakban, egészen pontosan 13 évvel ezelőtt született meg minden idők egyik legizgalmasabb, legkiszámíthatatlanabb, legőrültebb Toyota modellje.

A 2005-ben bevezetett, első generációs Toyota Aygo azonnal belopta magát a vásárlók és az újságírók szívébe. Szerény motorteljesítményét jól hangolt futóművel ellensúlyozta, formavilága a játékos és a harcias határán egyensúlyozott – a műfaj legjobb európai hagyományait ápolta tehát, a Toyotáktól elvárt minőséggel és megbízhatósággal társítva. Ma már nem tudni, kinek jutott eszébe, hogy pont ebbe a modellbe ültessék át a sorozatgyártástól búcsúzó, középmotoros MR2 1.8 literes erőforrását, de utólag csak hálásak lehetünk az ötletért.

Mivel a négyhengeres turbómotort hátsókerék-hajtásra konfigurálták, *az Aygo Crazy* (a név hangzásában az angol „I go crazy”, azaz „megőrülök” kifejezést idézte – nem véletlenül!) szintén **hátsókerék-hajtású lett, a motornak pedig a hátsó tengely előtt-fölött csináltak helyet, kidobva a második üléssort.**

Szénszálas karosszéria-elemek, Brembo fékek, szélesebb nyomtáv és irracionális aerodinamikai csomag tette teljessé a képet. **A fék és a kormány egyaránt rásegítés nélküli volt, mint az autózás hőskorában**, ám mivel az Aygo kicsi volt, könnyű és kiegyensúlyozott, mégis egyszerűen lehetett vezetni – legalábbis versenypályán.

Városban az aszfaltot súroló első kötény és az említett, szervótlan kormány miatt persze esélytelen volt a használata, zárt környezetben viszont magára talált, és precíz gázreakciókkal, harapós kuplunggal és pontos kormányzással – na meg mérges kipufogóhangokkal – szórakoztatta vezetőjét. A túlkormányzottság nem hajlam, hanem

alapértelmezett viselkedési norma volt, amit azonban kellő alázattal és pontos gázkezeléssel kordában lehetett tartani.

A Toyota százszámra adhatta volna el az Aygo Crazy-t, ha valaha sorozatgyártásba veszik az autót. A projektet azonban még azelőtt lezárták, hogy Tojoda Akio 2009 nyarán elfoglalta volna helyét a vállalat elnöki székében. A lelkes és tehetséges autóversenyzőként ismert cégvezető talán megtalálta volna a módját, hogy mégis életre keltsék ezt a teljesen ésszerűtlen koncepciót, amely azonban így megmaradt magányos őrültségnek – ha jobban belegondolunk, talán jobb is így.

Fotók: *Toyota*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/innovacio/kisauto-amely-teljesen-megbolondult*