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

Tanulmányautók, amelyeket eltitkolt előlünk a Toyota

Idén ötvenéves a Toyota renegát dizájnstúdiója, a kaliforniai CALTY. A kerek évforduló örömére bepillantást engedtek a sokáig félhomályban tartott műhely korábbi munkáiba, és olyan koncepciójárműveket is előhúztak az archívumból, amelyek korábban nem kerültek az intézet falain kívülre.

Az autógyártók rendszerint büszkék arra, ha valahol új gyártóüzemet, kutató-fejlesztő laboratóriumot, formatervező stúdiót létesítenek, hiszen ezek a fejlődés, a gyarapodás, az új lehetőségek szinonimái. Joggal gondolnánk tehát, hogy a Toyota annak idején világgá kürtölte kaliforniai dizájnműhelyének létrehozását – egyrészt, mert az 1970-es évek elején az autóipar még nem fedezte fel magának az USA nyugati partvidékét, így a Toyota első fecskeként próbált ott szerencsét. Másrészt, mert a CALTY Design Research gondolata az akkori cégelnök, *Toyoda Eidzsi*, illetve későbbi utódja, *Toyoda Szoicsiró* (a cégalapító *Toyoda Kiicsiró* unokatestvére, illetve fia) fejéből pattant ki, tehát abszolút prioritást kellett hogy élvezzen a cég beruházásai között.

Ezzel szemben az autógyártó tudatosan nem verte nagydobra a stúdió létezését. Így kívánták ugyanis garantálni, hogy a CALTY külső befolyásoktól és kritikáktól mentesen alakíthassa ki saját hangját, és úttörően friss, formabontó provokatív ötletekkel mozdíthassa ki a kreatív holtpontról a vállalat japán tervezőit. Az elgondolást viszonylag rövid időn: öt éven belül igazolta az élet. A Toyota új sportautójának megalkotására kiírt, cégen belüli pályázaton a kaliforniai tervezők munkáját választották ki, az 1978-ban bemutatott, második generációs Celicával megalapozta későbbi hírnevét a csapat.

A sikerekig vezető út olyan volt, amilyennek egy kezdő dizájnstúdió korai szárnypróbálgatásainak lennie kell: kalandos, tele izgalmas elágazásokkal és tanulságos zsákutcákkal. A hetvenes évek elsősorban a kísérletezésről, a felfedezésről szóltak. *Jegasi Mamoru* alelnök, a stúdió vezetője arra biztatta munkatársait, hogy igyekezzenek felfedezni, azonosítani és kidolgozni az elkövetkező évek trendjeit.

Ennek érdekében gyakran túlléptek a szigorúan vett autóipar határain – 1975-ben például még lakókocsit is tervezett a Toyota. Az így létrehozott tervek nem mindig találkoztak a Toyota döntéshozóinak az elképzeléseivel, hatásuk azonban előbb vagy utóbb érvényesült a cég típusaiban – az új generációs Land Cruiser potenciális formai irányát 1974-ben kijelölő FJ40 koncepciót nem fogadták ugyan el, vonalaiba azonban nem nehéz belelátni a későbbi, műfajteremtő RAV4-est. Ugyanígy az imént említett lakókocsi oldalát díszítő stíluselem is visszaköszönt a ’78-as Celica hangsúlyos B-oszlopán.

Ha az előző évtized a trendek azonosításáról, a nyolcvanas évek a vadonatúj csapások nyitásáról szólt. A tervezők szabad kezet kaptak, kreativitásuknak semmilyen formában nem szabott határt a felső vezetés. Így születhetett meg az MX-1 (1983), majd az MX-2

(1984): két felfelé nyíló ajtós, középmotoros szupersportkocsi. Különösen az utóbbi volt izgalmas, hiszen hosszú hátsó traktusával (amelyet az autós szakzsargon longtail néven ismer) különösen kedvező, akár versenypályán is ütőképes aerodinamikai jellemzőkkel bírt, miközben kormánykerekét az utastér bal és jobb oldalán egyaránt rögzíteni lehetett, így a világ bármely pontján optimálisan vezethető (lett volna) országúton is.

Az 1990-es évek derekától kezdődő évtizedben egymást követték a CALTY szériagyártásig fejlesztett projektjei: az 1995-ös Toyota Tacoma pickup, a korszakalkotó 1997-es Toyota Prius, a 2004-es Avalon mind itt láttak napvilágot. Különösen nagy reményeket fűztek a Toyota Supra negyedik generációját (A80) megelőlegező koncepcióhoz, a döntéshozók azonban a különösen sportos, áramvonalas kupéból csak néhány stíluselemet emeltek át a későbbi szériamodellbe.

Érdekes elmetorna belegondolni, mennyire máshogy alakult volna a világ, ha a CALTY elegánsan kecses terveit választják a mára ikonikussá vált, erőtől duzzadó dizájn helyett. A kaliforniai tervezők mindenesetre két és fél évtizeddel később kárpótolhatták magukat, amikor 2014-es FT-1 tanulmányautójuk adta a későbbi, 2020-as Supra A90 alapjait.

Ekkoriban egyébként is az életvidám, dinamikus, progresszív koncepciók uralták a CALTY munkáját. A „négykerekű okostelefonként” aposztrofált, 2012-es Fun-Vii tanulmány, a vele egyidős Lexus LF-LC (a későbbi Lexus LC előfutára) és a városi közlekedés forradalmasítására született Scion NYC (amelyben állva utazhattak volna az emberek) egyaránt felszabadult, optimista, izgalmas elképzelések voltak, összhangban *Tojoda Akio* jelmondatával: a Toyota nem építhet többé unalmas autót!

Ami a folytatást illeti, hasonlóan mozgalmas, ígéretes, formabontó irányokra számíthatunk. A közeljövőről alkotott elképzeléseit máris papírra vetette a stúdió: a **Baby Lunar Cruiser** elgondolkodtató és provokatív, egyszerre hagyománytisztelő és előremutató szerkezet, amely izgalmasan vezeti át a klasszikus Lanc Cruiser LC40-es széria stíluselemeit a jövőbe, és amely innovatív elektromos hajtásláncával éppúgy megállná a helyét fiatalos városi crossoverként, mint hard core terepjáróként. Tökéletes kiindulási pontja tehát a CALTY következő ötven évének – a továbbiakat pedig nyugodtan rábízhatjuk a stúdió munkatársaira, hiszen nem szokásuk csalódást okozni.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tanulmanyautok-amelyeket-eltitkolt-elolunk-toyota