

Íme, az egyik legritkább Toyota, amelyet szinte senki nem ismer

Mindössze 100 példányt gyártottak 1996-ban a Classicból. Annak idején azért alkotta meg a formás retró autót a Toyota, hogy méltó módon ünnepelhesse meg az első japán személyautó, a Toyoda Model AA 60. születésnapját. A korabeli Hilux-alvázra épülő, vagyis valószínűleg elpusztíthatatlan mechanikájú luxusmodell múltidéző karosszériát kapott sok krómdísszel, fehér oldalfalú gumibroncsokkal és fabetétes, bőrüléssel belső térrel.

A legutóbbi századforduló meghatározó témája az autóiparban a retró volt. 1991-től kezdődően bő másfél évtizeden keresztül ontották magukból az olyan régies formájú, de modern technikájú modelleket a gyártók, mint az 1991-es Nissan Figaro, az 1997-es Plymouth Prowler és Jaguar XJ, az 1998-as BMW Z8 és Volkswagen New Beetle, az 1999-es Jaguar S-Type, a 2001-es Chrysler PT Cruiser és Mini Hatch, a 2003-as Chevrolet SSR és Ford Thunderbird, a 2004-es Ford GT, a 2005-ös Ford Mustang, vagy a 2007-es Fiat 500-as.

Természetesen a Toyota sem akart kimaradni a divathullámból, a japán gyártó 2000 májusában leplezte le az Origin nevű középkategóriás négyajtósát, amit mindössze egy évig gyártott. Ezalatt 1073 példány készült belőle, ebből 1000 darab került kiskereskedelmi forgalomba. A retró szedán küldetése az volt, hogy emléket állítson a 100 milliomodik Japánban gyártott Toyota-személyautónak, amely 1999. október 4-én gördült le a gyártósorról. Azt találták ki, hogy az Origin formája a Toyota első önállóan tervezett és gyártott modelljére, az 1955-től 1962-ig gyártott Toyopet Crownra emlékeztessen, amely egyben az első Észak-Amerikába importált japán autó is volt.

Érdekesség, hogy a susonói gyárban ugyanazok a kézműves Takumi mesterek szerelték össze a luxuskivitelű Origineket is, mint a japán császár által is használt, jóval nagyobb Centuryket. A 4,56 méter hosszú retró autó mozgatójáról a negyedik generációs Suprából ismert háromliteres, soros hathengeres benzinmotor (2JZ-GE) gondoskodott, amelynek 215 lóerejét egy négyfokozatú automata váltó továbbította a hátsó kerekre.

Azt azonban kevesen tudják, hogy a Toyotának négy évvel korábban, 1996-ban is volt már egy retró autója, amely jóval kevesebb, mindössze 100 példányban készült a Toyota Excellent Conversion sorozat részeként. Arról a Classicról van szó, amellyel az autógyártó első szériaautójának, az 1936-ban bemutatott, és mindössze 1404 példányban gyártott Toyoda Model AA-nak szerettek volna méltó emléket állítani a 60. születésnap alkalmából (a típus nem csak minden Toyoták ősatyja, de egyben az első, teljes mértékben Japánban előállított személyautó is).

Az újonnan 75 ezer dollárba kerülő Toyota Classic az ötödik generációs Hilux masszív

létraalvázára épült, és a házi karosszériaépítő, a Toyota Technocraft által tervezett és legyártott, AA ihlette retró felépítményt kapott. Kéttónusú, fekete-sötétvörös fényezés, magas tető, krómozott hűtőrács, lökhárítók és kilincsek, különálló első sárvédők és lámpatestek, valamint küllősnek tűnő könnyűfém felnik és a rajtuk feszülő fehér oldalcsíkos gumiabroncsok voltak hivatottak a múltat megidézni. Meghagyták a Hilux utasfülkéjét, majd arra elől-hátul ráépítették az AA-t idéző idomokat. Az oldalajtók mellett a hatalmas külső visszapillantó tükrök is elárulják a haszonjárműves géneket.

Természetesen a múltidéző belső tér sem maradhatott el, ami puha bőrüléseket, Nardi gyártmányú fa kormánykereket és bőséges mennyiségű lakkozott fa díszítést jelentett, így nem volt feltűnő, hogy a puritán műszerfalváz is a Hiluxból származott. A 90-es évek közepéhez képest a technika modernnek számított, nem hiányzott a Classicból az automata légkondicionáló berendezés, a négy tárcsafék és a hidraulikus szervokormány sem. A meghajtásról a Hiluxból származó kétliteres, négyhengeres OHV-vezérlésű benzinmotor (3Y-E) gondoskodott, amely mindössze 97 lóerőt volt képes leadni, de ez is 56 százalékkal túlta felül az 1936-os AA 3,4 literes, hathengeres motorjának 62 lóerős teljesítményét. Az Originhez hasonlóan a Classic négyhengerese is egy négyfokozatú (+ overdrive) bolygóműves automata sebességváltón keresztül hajtotta a hátsó kerekeket.

A 4885 mm hosszú, 1735 mm széles, 1650 mm magas hosszú Toyota Classic a méretéhez képest igen keveset, mindössze 1480 kilót nyomott a mérlegen, így a gyenge és nem túl pörgős (a csúcsteljesítmény 4800-as fordulatszámnál jelentkezett, a 160 Nm-es csúcsnyomaték valamivel alacsonyabban) benzinmotorral sem volt vállalhatatlanul lomha. A hosszú, 2850 mm-es tengelytáv garancia volt a nagy hátsó lábtérre és a tökéletes egyenesfutásra, valamint a nagy tempónál is megmaradó stabilitásra.

Bár az amerikai Mecum aukciós ház által árverésre bocsátott példány közel 30 évvel ezelőtt került forgalomba, a futásteljesítménye mindössze 26 073 mérföld (41 960 km), ami évi kb. 1500 km-nek felel meg. Nem csoda, hogy a gazdára váró autó kiváló állapotúnak tűnik: hibátlan a fényezése, repedésmentesek a lámpái, újak (sajnos nem fehér csíkosak) a gumiabroncsai, és a felnije is eredetinek tűnnek. Két éve egy hasonló állapotú példány 50 ezer dollárért (18,5 millió forintért) cserélt gazdát az Egyesült Államokban, valószínűleg azóta csak emelkedett a típus értéke.

Fotók: Toyota, Mecum.com, Wheelsage.org

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/ime-az-egyik-legritkabb-toyota-amelyet-szinte-senki-nem-ismer>