

Amikor az autógyártás művészet

A sofőrös limuzin valódi rétegmodellnek számít, hiszen bár igény van rá, kevés fogy ilyen autóból. A Toyotát több mint fél évszázada a Century képviseli ebben a mezőnyben, és az új változattal megszületett a sofőrös SUV.

A Toyota hatalmas palettáján nem a Lexus a legmagasabb szint. A csúcson több mint ötven éve a Century ül, amely eddig három generációt élt meg. Az új évszázadra a paletta bővül: a V12-es szedán gyártásban marad, de bemutatták a plug-in hibrid Century SUV-t is.

A Century annyira különleges modell a Toyota palettáján, hogy nemcsak a fejlesztése zajlik más alapelvek mentén, de a gyártása és a célja is eltér minden más Toyotától vagy Lexusától. Ebben a modellben ugyanis nem a vezetőé a főszerep, hanem a hátsó utasok köré épül minden. A Century SUV csomagtartóját például hangszigetelő dupla üveglap választja el az utastértől. Ráadásul a raktér befogadóképessége csak feleakkora, mint ami elvárható lenne egy ekkora autóban. Ez azért van így, hogy a két hátsó fotel teljes mértékben elfektethető legyen, tehát a hátsó ülésorban maximális legyen a komfort. A kényelem és a luxus azonban már a beszállással kezdődik. A Century SUV kétféle hátsó oldalajtóval rendelhető: a normál verzió hagyományosan, 75 fokban nyílik, ám kérhető helyette tolóajtó is. Alapáron jár az elektromosan előbukkanó fellépő, amely menet közben belesimul a kocsi test alá, így nem növeli a légellenállást. Mindkét C oszlop belsejére kerül egy-egy kapaszkodó, ami szintén a beszállást könnyíti meg.

A lehető legnagyobb kényelem érdekében az új Centuryben van hátsó komfort üzemmód is, amikor az autó úgy szabályozza a fékerőt és lengéscsillapítókat, hogy az autó a lehető legkevésbé bólintson fékezéskor. A Toyota kutatásai szerint a modern Century utasainak sokkal változatosabbak az igényei; az utastérben nemcsak pihennek, hanem dolgoznak és online életet is élnek, így lett része a felszereltségnek a két kihajtható asztalka.

A Toyota az 5,2 méter hosszú karosszéria gyártásakor sem bíz semmit a véletlenre. A fényezett elemeket például addig polírozzák, amíg létre nem jön a tükör effektus, azaz a tulajdonos látja saját magát, ha autójára néz. Mivel a modell kizárólag Japánban, a Tahara üzemben készül – ott ahol a legdrágább Lexus modellek –, biztosra vehetjük a tökéletes minőséget. A japán császári család „szolgálati autója” a Toyota Century, így a hagyományokra is nagy hangsúlyt fektet a Toyota. A főnixmadár embléma például nem fröccsöntött műanyag, hanem egy fémműves mester másfél havi szakértő munkájának egyedi eredménye.

Mivel a Century SUV egy új kor modernebb autója, mint a jóval hagyományosabb szedán változat, a hajtáslánca nem nélkülözi az elektrifikációt. A műszaki alapot a Lexus LS rendszere adta, de a 3,5 literes hathengeres motorhoz nem öntöltő, hanem plug-in elektromos rendszer csatlakozik. Így a Century SUV városban gyakorlatilag elektromos

autóként használható, míg autópályán nyugodtan megtehetők vele sok száz kilométeres utak is, miközben a Toyota átlagosan 7,0 literes fogyasztásról számol be. A légrugós futóműben természetesen mind a négy kerék kormányzott, így egyrészt jóval kisebb a fordulókör, mint amekkorára egy ekkora autótól számítanánk, másrészt nagy tempónál stabilabb az ívmenet.

Különleges autó különleges értékesítési formát igényel. A Centuryt a kiválasztott kereskedések „Meister” értékesítőitől lehet megvenni, akik segítenek eligazodni a sokféle külső és belső színárnyalat összehangolásában, illetve a lehető legegyszerűbbé teszik a rendelési folyamatot.

A Toyota Japánban havonta harminc Century SUV gyártását és eladását tervezi, de érkeztek hírek arról is, hogy lehetséges a balkormányos modellek amerikai és európai értékesítése is. Ha ez megvalósul, nagyjából olyan árakra számíthatunk, mint egy Bentley Bentayga esetében.

Fotók: *Toyota, YouTube*

Forrás: <https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/amikor-az-autogyartas-muveszet>