

Úrhajó az autópályán - amikor a Toyota elszabadult

A Toyota neve egyet jelent a megbízhatósággal, visszafogottsággal és a konzervatív megoldásokkal. Ám néha a japán gyártó mérnökei is elengedik magukat, és ilyenkor valami egészen szokatlan születik. A 90-es évek elején például úgy döntöttek, hogy szembeszállnak az amerikai családi egyterűekkel. Ám nem lemásolták őket, hanem újradefiniálták a kategóriát. Az eredmény a Toyota Previa, amely talán minden idők leginkább túltervezett családi egyterűje.

Az 1990-ben bemutatott Toyota Previa (Japánban Estima néven futott) volt a válasz a Chrysler egyterűinek sikerére, mint a Dodge Caravan vagy a Plymouth Voyager. A Toyota teljesen újragondolta, mit jelent a családi kisbusz fogalma, és az volt a célja, hogy a lehető legjobb úttartást, legnagyobb belső teret és legmegbízhatóbb hajtásláncot kínálja – és ennek eléréshez merőben szokatlan műszaki megoldásokat választott.

Középmotoros kisbusz? Miért is ne! A Previa legkülönlegesebb tulajdonsága a hajtáslánc elrendezése: a motor nem elöl volt, hanem középen a vezető és az első utas ülése alatt, hosszában beépítve. A középmotoros egyterű szokatlan ötlet volt, de nem véletlenül döntöttek mellette. Az erőgépet erősen megdöntötték, (75 fokban), így az utastér padlója lejjebb kerülhetett, aminek a hozama a tágasabb kabin és a sokkal kényelmesebb ki- és beszállás lett. Ezt a ritka konfigurációt leginkább szupersportautókon alkalmazzák, hiszen nagy előnye az alacsony tömegközéppontnak köszönhető stabilitás és a jó úttartás. Sikerült optimalizálni a súlyelosztást is, ami szintén jobb vezethetőséget, stabilabb úttartást jelentett. Az alumíniumblokkos, 2,4 literes soros négyhengeres motor 138 lóerőt adott le, és hátsó- vagy összkerekhajtással dolgozott együtt. A szerelhetőség ugyan csorbát szenvedett, hiszen a motor karbantartásához a vezetőülés alatti burkolatot kellett felnyitni.

A szokatlan ötletek ezzel nem értek véget, mert a Previa a formatervével is kitűnt a tömegből. A tojásdad, légellenállásra optimalizált forma inkább emlékeztetett futurisztikus vonatra vagy úrhajóra, mint családi autóra – bár az egyterűkön kötelező tolóajtó csak az egyik oldalon volt megtalálható. A hatalmas üvegfelületek, a rövid orr, az erősen megdöntött méretes szélvédő és a minimális túlnyúlások különleges látvánnyá tették a Previát – nem véletlen, hogy a Toyota egyik kultikus modelljévé vált, s rajongói szinte vadásznak a megmaradt példányokra.

A belső tér szintén tele volt meglepetésekkel. Az utastér padlója alacsonyra került, a középen elfektetett motor miatt több hely jutott a csomagtérnek és az üléseknek. A levegősebb kabint szolgálta az is, hogy váltókart a padlóról a kormányoszlopra helyezték át. A kivehető vagy ledönthető hátsó ülés sor sínen csúsztható és forgatható volt, a középső ülések dönthetők voltak, sőt egyes piacokon akár kis asztalka is járt hozzájuk. Az utastér variálhatósága messze meghaladta az amerikai riválisokat.

A Toyota Previa 1994-től néhány piacon elérhető volt kompresszoros változatban is, amely már 160 lóerőt tudott. Ez orvosolta az autó talán egyetlen valódi hiányosságát, a lomhaságot és a visszafogott dinamikát.

A Previa gyártása 1997-ig tartott, majd az Egyesült Államokban leváltotta a sokkal hagyományosabb, elől keresztmotoros Sienna. Ám más kontinenseken a Previa kapott még egy generációt – Európában ezt még dízelmotorral is forgalmazták –, ám miközben megőrizte nagy használati értékét és megbízhatóságát, kevésbé volt forradalmi a felépítése, hiszen a korabeli Camry padlólemezére épült.

Fotók: *Wheelsage.org*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/urhajo-az-autopalyan-amikor-a-toyota-elszabadult>