

Így vált népmesei hőssé Tojoda Akio

A közelmúltban egy középmotoros sportautó világpremierjét irányozta elő Tojoda Akio, a Toyota igazgatótanácsának elnöke. Aki egy új MR2-re számított, hoppon maradt, pedig Morizo végül is betartotta a rajongóknak tett ígéretét.

Kevés téma foglalkoztatja régebben a keményvonalas Toyota-rajongókat, mint a középmotoros MR2 feltámasztása. Persze Európában közelebb áll a szívekhez a Celica, de a GR86 jóvoltából az orrmotoros, hátsókerék-hajtású sportkupé legalább formátumában ma is létezik, ha a név nem is azonos. Az MR2 viszont egy abszolút különlegesség lehetne a piacon, amelyben legalább annyi a lehetőség, mint a kockázat – nyilván ezért is tartja izgalomban a közönséget, és ezért is óvatos vele kapcsolatban a gyár.

Más dolog persze, ha maga *Tojoda Akio* állít valamit – neki nem csak az autóiparral kapcsolatban tett nyilatkozatait, de általában minden gazdasági megnyilvánulását névértéken elhiszi a japán társadalom. A Toyota Motor Company elnök-vezérigazgatójaként ugyanis bizonyította, hogy elméletben és gyakorlatban egyaránt nagyon ért a vállalatvezetéshez. Januári tréfáját követően azonban lehet, hogy egyesek átmenetileg fenntartásokkal fogadják majd közléseit – igaz, vélhetően többen akadnak, akik örömmel tapasztalták, hogy humor dolgában is kivételes érzékkel bír Morizo.

A Tokiói Autószalon előtti napokban arról számolt ugyanis be a cégnök, hogy egy különösen izgalmas középmotoros járművet fog személyesen bemutatni a kiállításon. És így is tett: a Gazoo Racing és a Daihatsu együttműködése nyomán megszületett a **Toyota GR Hijet Morizo K-Trail** – akárcsak a Mátyás királyos mesében az *eszes leány*, Morizo hozott is, meg nem is.

Az autó alapját a Daihatsu Hijet kei-truck, azaz a japán miniautó-szabályrendszer szerint megépített, parányi méretekkel és még kisebb motorral szerelt furgon adta.

Az autó emelt futóművet és munkagépabroncsokat kapott, a lengéscsillapítók a Toyota GR86-ból származnak, a kétharmad literes motor pedig erősebb, turbófeltöltős kivitelében került be a helyére, a vezető ülése alá és mögé (ami technikailag tehát középmotorossá teszi a járművet.) A hűtőmaszk a Land Cruisert idézi, a kipufogót oldalt vezették ki, mint a GR Corollán, és még arról is gondoskodtak, hogy négyen utazhassanak a parányi autóban – igaz, a hátsó ülésornak már csak a nyitott platón jutott hely.

Morizo végül mégis füllentett, mert nem egy, hanem kettő középmotoros koncepciót mutatott be Tokióban: a **Daihatsu Hijet Jumbo Star Climber** szélvédő helyett bukókeretet kapott, a platón ülések helyett tárolószekrényt építettek ki, a sznorkel és az alsó védőpanelek pedig arra engednek következtetni, hogy a 100 mm-es futóműemelések nem hangulati elem, hanem tényleges terepalkalmasságot takar.

Reméljük, a végén mindenki jót nevetett a tréfán – annál is inkább, mert a Toyota a színpad mögött mégis csak gőzerővel dolgozik az MR2 utódlásán. A Gazoo Racing elnöke, *Tomoya Takahashi* megerősítette, hogy már tesztelik a hajtáslánc prototípusát – emlékezzünk az egy évvel korábban ugyanitt, Tokióban bemutatott, középmotoros [GR Yaris M](#) tanulmányra! Ugyanakkor nem titkolta, hogy a fejlesztés négy alapvető fázisából a legelsőben jár a projekt, tehát még legalább négy-öt év, mire ismét középmotoros roadstert kínálhat ügyfeleinek a Toyota.

Fotók: *Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/igy-valt-nepmesei-hosse-tojoda-akio>