

Toyota EX-III: UFO a múltból

1969 őszén még alig ülepedett le a Holdra szállás pora. Az egész világ a jövőről beszélt: űrutazásról, új technológiákról és merész formákról. A Tokiói Autószalonon azonban nem rakéták, hanem autók próbálták megmutatni, milyen lesz a következő évszázad. A Toyota pedig már nem Európától várta a választ, hanem saját maga rajzolta meg. Az eredmény az EX-III lett – minden idők egyik legkülönösebb Toyota-tanulmányautója.

1969 sűrű év volt. Ebben az évben emelkedett először a levegőbe a Jumbo, azaz a Boeing 747 és a hangnál is gyorsabban repülni képes Concorde. Júliusban pedig első emberként *Neil Armstrong* a Holdra lépett. A repülés határai hónapról hónapra tolódtak kijebb, és úgy tűnt, a technológia előtt nincs többé lehetetlen. Ebben a jövőtől megrészegült évben a Toyota tervezőinek fantáziája is szárnyra kapott: a hazai, Tokiói Autószalonra olyan gépet építettek, amely inkább tűnt földre kényszerített repülőnek, mint autónak. Ez volt az EX-III.

A hasonlat korántsem véletlen. A Toyota még a standon sem a saját kerekein állította ki a tanulmányt: két fémrúdra rögzítve megemelte és megdöntve mutatta meg, akár egy repülőgép törzsét. Így az EX-III könnyű, üvegszál-erősítésű műanyagból készült karosszériája és sima hasa is jól láthatóvá vált – a repülőgépipar inspirációját nem is nagyon lehetett volna látványosabban hangsúlyozni.

Az 1969-es Tokiói Autószalon mérföldkő volt a japán autóipar történetében is. A gyártók már nem egyszerűen azt akarták bizonyítani, hogy felzárkóztak európai és amerikai vetélytársaikhoz, hanem azt is, hogy saját elképzelésük van a jövőről. A Toyota ennek jegyében mutatta be az EX-sorozatot: a sportos EX-I-et, a városi közlekedésre szánt EX-II-t és a legmerészebb víziót, az EX-III-at. Az alacsony, ék alakú karosszéria, a hegyes orr, a részben takart hátsó kerekek és a hatalmas üvegfelületek inkább emlékeztettek egy sci-fi film kellékére, mint korabeli autóra. A Toyota azonban nem sokkolni akarta a közönséget, hanem üzent a nagyvilágnak: a vállalatnak immár nincs szüksége olasz formatervező stúdiókra ahhoz, hogy megmutassa, milyennek képzelet a holnap autóját.

A tanulmányautó több apró részletében is megelőzte korát. Gyöngyházfehér karosszériája üvegszál-erősítésű műanyagból (FRP) készült, ami akkoriban igazi különlegességnek számított. Az aerodinamika az EX-III minden részletben visszaköszött. A padlólemez szinte teljesen sima volt, hogy minél tisztábban áramoljon alatta a levegő, a karosszériáról eltűntek a felesleges díszítőelemek, a beszállást pedig hagyományos ajtók helyett különleges megoldással oldották meg: az utasokat kiemelkedő ülések segítették ki a lapos autóból. A belső tér repülőgépes hangulatát tovább erősítette a középkonzolon elhelyezett, tolókarra emlékeztető kezelőszerv is.

A repülő párhuzam ezzel még nem ér véget: az első kerekek mögötti kopoltyúk kialakításán látható, hogy nem a gépháztető alól vezetik ki a forró levegőt, hanem légbeömlőként terelik azt a karosszéria belsejébe. A Toyota ugyan nem közölt műszaki specifikációt – nem is bajlódott a hajtáslánccal, hiszen az EX-III nem prototípus, hanem gondolkísérlet volt –, a korabeli közönség azonban a szokatlan légnyílások és a repülőgépszerű forma alapján gázturbinás hajtást sejtett benne.

Az EX-III története sajnos nem folytatódott: soha nem készült belőle sorozatgyártású modell, mégis fontos mérföldkő maradt a Toyota történetében. Nem azért, mert pontosan jóslta meg a XXI. század autóit (hiszen szöges ellentétben áll a ma elsőprő népszerűségnek örvendő behemót SUV-kkal), hanem mert megmutatta, hogy a Toyota innentől kezdve nem csupán követni akarta a riválisokat a jövőbe – hanem utat is mutatott nekik.

Fotók: *95octane.com, hotcars.com, automobiles-japonaises.com, wheelsage.org*

Videó: *YouTube*

Forrás: <https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/toyota-ex-iii-ufo-a-multbol>