automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Nincs megállás: harminc újdonság három év alatt a Toyota-csoporttól

A következő három évben izgalmas változások várhatók a Toyota háza táján. "A szokásos modellfrissítések és generációváltások mellett új szegmensekben is megveti a lábát az autógyártó" - emelte ki Bob Carter, a Toyota Motor North America értékesítésért felelős alelnöke.

36 hónap alatt 31 termékújdonság jön, ebből tíz már 2020-ban – ezt ígérte a december eleji vállalati ünnepségen tartott beszédében, majd ezt később újságíróknak is **megerősítette** *Bob Carter*, a Toyota Motor North America értékesítésért felelős alelnöke. Ez akkor is nagy szám és komoly vállalás, ha egy része nyilvánvalóan modellfrissítés vagy annál is kisebb mértékű módosítás – új hajtáslánc-változatok, bővülő felszereltség – lesz. Ugyanakkor nem csupán új generációs típusokra, de vadonatúj modellkoncepciókra is számíthatunk az alelnök szerint.

A közelmúltban részben már vázolta ilyen irányú terveit a vállalat. A paletta olyan modellvariánsokkal bővül hamarosan, mint a jövő év második felében érkező hálózatról tölthető Toyota RAV4 plug-in hibrid, az összkerékhajtású nagy szedánok (a Toyota Avalon és az Európában is forgalmazott Toyota Camry), vagy a Lexus LC kabrió, illetve a Lexus UX tisztán elektromos hajtású változata. Szintén lehet tudni, hogy 2021-től radikálisan megújítja haszonjármű-kínálatát a márka. Az észak-amerikai piacokon forgalmazott Tacoma és Tundra pickupok várhatóan **közös platformra épülnek**, és nem kizárt, hogy ezen a fejlett technológiai alapon a cég legkisebb és legnépszerűbb platós haszonjárműve, a Hilux is osztozik majd.

Alvázas konstrukció helyett a modern TNGA önhordó padlólemezre épülhet a TJ Cruiser tanulmányautó szériaváltozata, egy extravagáns, fiatalos crossover, amely talán már jövőre megjelenik a piacokon – nem kizárt, hogy Európában is. Várhatóan megújul a Lexus két legöregebb típusa – a márka legkisebb és legnagyobb modellje – is. Az LX luxusterepjáró két éven belül piacra lépő utódjáról **az a hír járja**, hogy közúton jóval komfortosabb lesz, anélkül, hogy feladná elődeinek legendás terepalkalmasságát, a kizárólag hibrid hajtásláncal kapható CT helyébe pedig egy UX-nél kisebb városi crossover lép.

Ez utóbbival olyan piaci szegmens felé nyitna a Lexus, amelyben eddig nem képviseltette magát. Öt évvel ezelőtt még biztosan nem lett volna létjogosultsága egy, a csaknem 4,5 méteres **UX alá pozícionált szabadidőjárműnek**, ma azonban gyakorlatilag minden eladható, ami a dinamikus megjelenést az átlagosnál magasabb üléshelyzettel társítja.

Nem kevésbé lényeges újdonság a második generációs Toyota Mirai megjelenése. A hidrogén üzemanyagcellás szedán tágasabb és elegánsabb lesz, ennél is fontosabb azonban, hogy **hajtáslánca hamarosan más típusokban is megjelenik** – például a

2021-ben megújuló Lexus LS zászlóshajóban. Ez igazi presztízsnövelő fegyvertény lesz a Toyota részéről, ugyanakkor a hidrogéntartályok különleges helyigénye miatt célszerűbbnek látszik, ha a vállalat a meglévő modellek átalakítása helyett új típusokat fejleszt világelső emissziómentes technológiájához.

Ezen a téren várhatóan ugyanazt a stratégiát követi majd a Lexus, mint annak idején a Prius-szal a Toyota. Amíg az üzemanyagcella piaci jelenléte el nem ér egy kritikus tömeget, célszerűbbnek látszik egyedi típusokkal, hangsúlyosan népszerűsíteni a technológiát. Amikor aztán az FCEV elterjedtsége és árfekvése eléri a jelenlegi hibridek szintjét (a Toyota előrejelzései szerint erre tíz éven belül sor kerülhet), megkezdődhet a hidrogénből elektromos energiát előállító üzemanyagcella integrálása a márkák normál modellpalettájára.

Ezek persze csak a hagyományos, ember-vezetésű járművek; **a Toyota** azonban **új szerepkörének megfelelve, mobilitási szolgáltatóként készül teljesen újraértelmezni az autózás fogalmát.** Elég azokra a tanulmányautókra gondolni, amelyeket idén október végén vonultatott fel Tokióban a gyártó. Olyan önjáró, egy- vagy többszemélyes gépkocsik életképességét latolgatja a Toyota, amelyek az utazáson túl másodlagos funkciót is képesek betölteni. Ilyen az e-Care, amelybe beülve gyors, ám alapos egészségügyi kivizsgáláson eshetünk át; az e-4me, amely belső kialakításától függően edzőteremként, próbafülkeként vagy irodaként szolgálja az utazással töltött idő minél hatékonyabb kihasználását; vagy mindezek koncepcionális ősatyja, az e-Palette.

Hogy az ultra fejlett szilárdtest-akkumulátorokkal megálmodott, önjáró szerkezet sériaverziója elkészül-e a következő három évben, még nem tudni, az viszont biztosnak látszik, hogy a modell prototípusának már a 2020-as nyári olimpián fontos szerepet szán a Toyota. Bob Carter szerint a Toyota-csoport története talán legizgalmasabb három éve előtt áll.

Fotók: *Toyota, Lexus*
Videó: *Automotive News TV*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/nincs-megallas-harminc-ujdonsag-harom-ev-alatt-toyota-csoporttol