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

Alapvető változások várhatóak a Toyota kisautó-palettáján

Habár a második generációs Aygo még csak pályája elején jár, a Toyota máris konkrét tervekkel rendelkezik a típus jövőjére vonatkozóan. Európa egyik legnépszerűbb városi miniautója átlényegül: következő generációja (már ha a nevet megőrzi a Toyota) a C-HR-nél kisebb crossoverként lép a piacra – egyes források szerint tisztán elektromos hajtással.

A tavalyi év azonos időszakához képest 2019 első tíz hónapjában növelni tudta eladásait, és ezzel az eladási ranglista harmadik helyére lépett fel a Toyota Aygo, a japán márka európai kínálatának legkisebb tagja. Magyarországon még kedvezőbb a helyzet: a Datahouse tavalyi teljes éves adatai szerint az Aygo magabiztosan vezeti a szegmens hazai eladásait a magánvásárlók körében. Mindent összevetve a csehországi Kolínban készülő, 3,5 méteres családi jármű minden idők legnépszerűbb városi Toyotája az óvilágban; a típus eladásai **évtizedes csúcson állnak.**

Mindez nem véletlen: a rendszeresen megújuló, fiatalos formatervtől a Toyota Safety Sense biztonsági csomag ütközéselkerülést támogató szolgáltatásain át a modern kapcsolódási tartalomig sok minden szól az Aygo mellett. A **holland autoweek**, valamint egyes, a márkához közeli források szerint a modellnek ennek ellenére meg vannak számlálva a napjai: biztosan érkező utódja szakít a klasszikus kisautó-formátummal, és négy méter körüli crossoverként, ultra-kompakt szabadidőjárműként folytatja elődje sikertörténetét.

A váltás pontos időpontját még nem tűzte ki a Toyota. Az időzítés nyilván azon is múlik majd, hogy vadonatúj modell lép-e az Aygo helyébe, vagy egy meglévő típust adaptálnak az európai piaci igényekhez. A közelmúltban bemutatott **Toyota Raize** minden szempontból teljesíti az elvárásokat, az új generációs padlólemeztől kezdve a dinamikus vezethetőségre hangolt futóműig, a négy méteren belüli teljes hosszúságtól a modern vezetőtámogató technológiákig.

A Raize-ben ugyanúgy egy egyliteres benzinmotor dolgozik – igaz, turbófeltöltővel támogatva –, mint az Aygóban. Utóbbi háromhengeres erőforrása az elődjénél csendesebb és simább járású, ugyanakkor élvezetesebben vezethető és takarékosabb, 93 g/km szén-dioxid kibocsátásával pedig kulcsszerepet játszik abban, hogy a Toyota magasan vezeti az európai újautó-piac emissziós rangsorát. A városi autóknál azonban ma már nem hagyható figyelmen kívül a villamosítás iránti igény, legyen bár szó akár a Toyota bevált öntöltő hibrid hajtásláncának egy újabb változatáról, akár – ahogy **a holland Autoweek szerkesztői tudni vélik** – tisztán elektromos hajtásról.

Habár a Toyota hagyományosan nagy szakértője a hibrideknek, ezúttal reálisabbnak látszik egy akkumulátoros villanymotoros verzió, mint egy kismotoros hibrid. Előbbire számtalan példát hozott a márka a Tokiói Autószalonon bemutatott elektromos mobilitási

tanulmányaival. Ezek egy része már 2020-ban gyártásba kerül, és bár közvetlen európai forgalmazásukra csekély az esély, technológiájukat felhasználhatja a Toyota Motor Europe is. Az elektromos hajtásláncok rugalmasan méretezhetők, ráadásul Európa egyre több városában jelent kézzel fogható előnyt egy tartós emissziómentes közlekedésre alkalmas városi jármű – idézi az Autoweek Dr. Johan van Zylt, a Toyota Motor Europe elnök-vezérigazgatóját.

Az is igaz ugyanakkor, hogy a Toyota új, kétlépcsős hibrid stratégiájában (amelyet a Corolla után immár a C-HR is alkalmaz) nagyon is helye volna nemcsak egy nagyobb, de egy kisebb teljesítményű hajtásláncnak is. A Yaris Hybrid jelenlegi, 99 lóerős erőforrása túlságosan erős a városi apróság számára, egy csökkentett teljesítményű variáns mellett ugyanakkor létjogosultságot nyerne egy valamivel erősebb hibrid hajtáslánc a Yaris palettáján. Az Autoweek szerint a Toyota még egyik opciót sem erősítette meg hivatalosan, azonban a váltást eldöntött tényként kezelik.

Ami bizonyosnak tűnik, hogy az Aygo utódmodellje nem Kolínban, hanem Valenciennes-ben készül majd, abban az üzemben, amely jelenleg a Toyota Proace-t állítja elő. A Toyota már 2018 elején bejelentette, hogy 300 millió eurós beruházással készíti fel az üzemet a TNGA padlólemezre épülő modellek gyártására; **az üzem mostanra a japán autógyártó százszázalékos tulajdonába került.**

Lényeges tény, hogy az új városi miniautó költözése nem okoz törést a Toyota európai tevékenységeiben, hiszen a felszabaduló kapacitást leköti a Yaris, amely az Aygo távozásával átteszi a székhelyét Kolínba. **A költözés előkészületei (a gyártósorok átszerszámozása) már zajlanak,** ami viszont arra enged következtetni, hogy a Toyota mégsem várja meg az Aygo modellciklusának végét, és előrehozza a típusváltást, annak minden piaci előnyével egyetemben.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/alapveto-valtozasok-varhatoak-toyota-kisauto-palettajan