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

Frissült és többet tud a legnagyobb elsőkerék-hajtású Toyota szedán

A Toyota Avalon megkapta mindazokat az érdemi frissítéseket, amelyekkel Európában is forgalmazott kistestvére, a Camry már tavaly gazdagodott. Ezzel párhuzamosan az utóbbi is továbbfejlődik.

Összkerékhajtással, adaptív lengéscsillapítókkal és modern hibrid komponensekkel bővül az új generációs TNGA padlólemezre épülő legnagyobb Toyota szedán, az Avalon fegyvertára.

Habár a japán belpiacos modellek között léteznek nagyobb és fényűzőbb modellek, a két centiméter híján ötméteres Avalon az egyetlen, amely az új generációs TNGA platform modern technológiáit hasznosítja. Az elsőkerék-hajtású GA-K platformra épülő modell egy évvel az új generációs Camry után jelent meg, és ugyanennyivel később kapja meg annak technológiai frissítéseit.

Az eredetileg 1994-ben bevezetett modellcsalád most, ötödik generációjának félidejében kap először összkerékhajtási opciót: a mechanikus AWD rendszer kizárólag ahhoz a 2.5 literes, négyhengeres Dynamic Force benzinmotorhoz rendelhető, amely egyébként a Toyota hibrid kínálatának a gerincét is adja – ez esetben azonban villanymotorok nélkül, tisztán belső égésű kivitelben teljesít szolgálatot.

A rendszer a nyomaték akár ötven százalékát juttatja a hátsó tengelyre; ám ha erre nincs szükség, az elektromágneses szabályozású tengelykapcsoló bontja a kapcsolatot a kardántengely és a hátsó differenciálmű között. Ugyanez a hajtáslánc dolgozik a Camry AWD modellben is; az európai vevők számára azonban ez nem feltétlen jó hír: egyrészt az Óvilágban nagyobb keletje volna a műszakilag azonos alapokra épülő RAV4 középkategóriás szabadidőjármű elektromos hibrid összkerékhajtási rendszerének, másrészt mert a Toyota kizárólag az észak-amerikai piacon kínálja a modellek összkerékhajtású verzióját – legalábbis egyelőre.

Nem tudunk ilyen elvi korlátozásról a Camry-hez már az idei, az Avalonhoz pedig a 2021-es modellévtől kínált adaptív lengéscsillapítás kapcsán: a komfortos rugózást határozott kanyarvételi képességgel társító technológia 650 lépcsőben (azaz gyakorlatilag fokozatmentesen) módosítja a lengéscsillapítók szolenoid szelepének áteresztő képességét és ezzel a rendszer feszességét. A változás a másodperc kettő századrésze (0,020 mp) alatt megy végbe, mértékét pedig három fokozatban (normál, sport és sport plusz) szabályozhatja a vezető.

Szintén **fontos újdonság, hogy az Avalonban is lítium-ion akkumulátorokra cserélték a hibrid hajtáslánc eddigi nikkel metál-hidrid akkumulátorait. A lépés még közelebb visz bennünket ahhoz, hogy a Toyota teljes globális**

modellkínálatában átálljon a helytakarékosabb rendszerre.

A Camry csúcsmodellje már a kezdetektől a nagyobb feszültségű cellákból felépülő Li-Ion technológiát alkalmazza, ahogy a Toyota RAV4 Plug-in hibrid és a vadonatúj Toyota Yaris Hybrid is. Az Avalon Hybrid esetében a korábbi 204 helyett mindössze 70 cellából áll az új hajtóakkumulátor, kis mértékben megnövelt üzemi feszültség (259 vs. 245 volt) mellett.

Ha már az európai Yaris szóba került, az ott bevezetett, vadonatúj Toyota Safety Sense funkciók jövőre a Camry észak-amerikai verziójában is megjelennek. Logikus elvárás, hogy az olyan technológiák, mint a nagy ívű kanyarodáskor bekövetkező ütközéstől védő, vagy a kikerülő manővert követően a járművet stabilizáló rendszerek Európában is megjelenjenek a Camry kínálatában.

Sőt, az észak-amerikai modell újdonsága, a vezetőt kiszálláskor a hátsó ülésen utazók jelenlétére emlékeztető (nyáridőben számtalan gyermekéletet megmentő) funkció is üdvözlendő kiegészítője lehetne a Toyota európai zászlóshajójának is.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/frissult-es-tobbet-tud-legnagyobb-elsokerek-hajtasu-toyota-szedan