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

Modellcsaláddá változott a Toyota Crown, izgalmas terepszedán kupé az első verzió

A generációváltással a Toyota négytagú modellcsaládot alkotott a felső kategóriás luxusmodelljéből, amely 50 év után ismét kapható lesz az Egyesült Államokban is, akár turbós hibrid hajtással is.

Bár Európában hiányzik a Toyota kínálatából, ezért kevesen ismerik, a Crown a japán autógyártó legrégebbi, mai is létező típusának számít; az első generáció 1955-ben jelent meg Toyopet Crown néven. A Crownok jellemzően mindig felső kategóriás limuzinok voltak, főleg a japán és más ázsiai piacok számára készültek, gyakran szolgáltak állami flottákban rendőr- és hivatali autóként, de a taxisok körében is nagy népszerűségnek örvendtek.

Arról is nevezetes a típus, hogy ez volt az első japán autó, amit hivatalosan importáltak az Egyesült Államokba, de az amerikai értékesítését 14 év után, 1972-ben leállították. Most viszont a 16. generáció érkezésével a luxusautó visszatér Észak-Amerikába, de nem úgy, ahogy arra sokan számítottak. A Toyota ugyanis úgy döntött, hogy vásárlói igények változásaira reagálva a Crownt egy négytagú modellcsaláddá alakítja, amelyben a SUV-ok dominálnak.

Egyelőre csak a fastback karosszériás, emelt futóműves, négyajtós terepszedán kupé változatot (Crossover type) mutatták be részletesen, de a Japánban tartott világpremieren látható volt a másik három karosszériaváltozat (sötétített üveggel, tanulmány fázisban), a hagyományos szedán (Sedan type), a normál SUV (Sport type) és a nagyobb, várhatóan hétszemélyes szabadidő-autó (Estate type) is.

A Toyota nem közölte e három jövőbeli modell specifikációit, egy rövid leírást azonban adott róluk: a Sports type *„sportos vezetési élményt és könnyű vezethetőséget nyújt csábító hangulattal”*, a Sedan type *„megfelel a sofőrök igényeinek”*, az Estate type pedig egy *„funkcionális SUV, bőséges helykínálattal és felnőttes atmoszférával”*. Mind a négy járművet Crown jelvényekkel látták el a sajtóbemutatón, bár elképzelhető, hogy az észak-amerikai piacokon Toyota emblémával kerülnek majd forgalomba, ahogy a 2023-as modellévű Toyota Crown (Crossover type) is.

Crown Crossover type

Ez a karosszériaváltozat a Toyota szerint a szedánok és a szabadidő-autók előnyös tulajdonságait egyesíti, így méltó arra, hogy az új korszak zászlóshajója legyen. A stílusos, kupészerű sziluett az erő érzetét sugárzó, megemelt stílussal párosul, ami egy teljesen új, folyékony és dinamikus formanyelvet hoz létre. A pörölycápára emlékeztető orr-résszel és a krómcsíkkal összekötött fényszórókkal a bZ4X-en látott megoldás tovább gondolásából született, a faron teljes szélességben végigfutó hátsó lámpák viszont új dizájnelemnek

számítanak, a kipufogónyílás nélküli hátsó lökhárító a hibrid hajtások tisztaságára utal. Az oldalnézet a formai kifinomultságot a felületi variációk révén fejezi ki anélkül, hogy éles karaktervonalakra hagyatkozna.

Hátul a szélvédő nem nyílik ki a csomagtérfedéllel, ami szedánokra jellemző vonás, a lapos szögben eső tetővonal, a diszkrét hátsó szpojler és a hátsó keréknél felhajló ablakvonal a kupékat idézi, az emelt hasmagasság, a műanyag védőelemek, a hatalmas kerekek (19-21 col méretben) viszont a stabilitás és terepjárás érzetét, vagyis a SUV-jelleget erősítik. A korábbi Crown szedánoknál magasabb üléspozíció megkönnyíti a be- és kiszállást, és kiváló kilátást tesz lehetővé. A Platinum felszereltséghez járó kéttonusú fényezés még feltűnőbbé teszi az autót, ugyanis a motorháztetőt, a tetőt és a csomagtérfedelet feketére fényezik, mag a karosszéria többi része fehér, szürke, ezüst, vörös vagy bronzszínű lehet.

A Crown (Crossover type) 4928 mm hosszú, 1839 mm széles, 1539 mm magas, a tengelytávja 2850 mm. A TNGA-K platformra könnyű és jól kiegyensúlyozott, nagy merevségű karosszériát tervezett a Toyota. Az első MacPherson rugóstagok és a többlengőkaros hátsó felfüggesztések kimagasló egyenes vonalú stabilitást és agilis kanyarvételi tulajdonságokat biztosítanak, nem elfeledkezve a minimális vibrációval járó, remek rugózási komfortról, amelynek segítségével a Crown eléri, hogy utasai hosszú időt akarjanak eltölteni benne. Ez különösen igaz a csúcsot jelentő Platinum felszereltségre, amely adaptív lengéscsillapítással is rendelkezik.

A külsőnél konzervatívabb megjelenésű belső teret a két 12,3 colos képernyő uralja, az egyik a vezető előtt, a másik a középkonzol tetején található. Természetesen az utóbbi érintőképernyő, és a Toyota Audio Multimedia infotainment rendszer fut rajta, amely felhő alapú navigációval, over-the-air mobilnetes frissíthetőséggel, és az Intelligent Assistant nevű hangvezérléssel is rendelkezik. Utóbbi teszi lehetővé, hogy a Crown reagáljon a „Hé, Toyota” megszólításra, és teljesítse a szóban adott utasításokat.

Motorok és hajtások

A Crown alapverzióját a jól ismert, 2,5 literes, soros-párhuzamos rendszerű, nagy hatékonyságú hibrid hajtás mozgatja, amelynek rendszerteljesítménye 234 lóerő, átlagfogyasztása pedig mindössze 4,46 liter 100 kilométeren (japán WLTC szabvány). Ez a verzió az Atkinson-ciklusú, kettős befecskendezésű szívó VVT-iE benzinmotoron felül két villanymotorral, elektronikus vezérlésű fokozatmentes erőátvitellel, elektromos vízpumpával és egy új fejlesztésű, kétpólusú nikkel-hidrogén akkumulátorral van szerelve, ami hozzájárul a kategóriaelső üzemanyag-fogyasztáshoz és csendességhez.

Azonban a Crownhoz kifejlesztett a Toyota egy vadonatúj, Hybrid Max nevű hajtásrendszert is, amelynek a kétpólusú nikkel-hidrogén akkumulátoron kívül még két fontos újdonsága van: a hagyományos, kézzel is kapcsolható hatfokozatú automatikus váltó és turbófeltöltős benzinmotor, amely nagy nyomatékot képes leadni alacsony fordulatszámon. A 349 lóerős rendszerteljesítmény 460 Nm-es rendszernyomatékkal és mindössze 6,36 literes (japán WLTC szabvány) átlagfogyasztással párosul az 1880 kg-os luxusautóban. Csak a Hybrid Max kapja meg az E-Four Advanced összkerékhajtást, amelyben a hátsó kerekek között is szabályozható a nyomatékelosztás, javítva a kanyarstabilitást és agilitást.

A 2,5 literes verzió az elektromos E-Four összkerékhajtás egyszerűbb változatával készül, amelynél nincs hátsó nyomatékvektorozás. Abban ugyanakkor hasonlít a két összkerékhajtás, hogy egyikben sincs kardántengely, mert a hátsó tengelyt csak villanymotor hajtja meg. Szükség esetén legfeljebb a teljes rendszernyomaték 20 százaléka

kerülhet hátra, a fejlettebb rendszernél viszont ez akár 80 százalék is lehet.

A Crown forgalmazása még idén ősszel elindul Japánban, az alapmodell 4 350 000 jenbe (12,62 millió forint), a csúcskivitel 6 400 000 jenbe (18,57 millió forint) fog kerülni. Egyébként az új modellcsalád összesen 40 országban és régióban lesz kapható a világon.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/modellcsaladda-valtozott-toyota-crown-izgalmas-terepszedan-kupe-az-elso-verzio