

A versenypályáról a közútra vinné hidrogéntechnológiáját a Toyota

Rekordgyorsasággal jutott el a kísérleti fázisból a közúti tesztek kapujáig a Toyota innovatív hajtástechnológiája. A fosszilis üzemanyag helyett emissziómentes energiahordozóval üzemelő belső égésű motor megkettőzött lendületet adhat a hidrogénalapú gazdaság kialakításának.

A Toyota 2021 áprilisában az egész világot meglepte, amikor bejelentette, hogy egy cseppfolyós hidrogénnel üzemelő kísérleti versenyautóval indul a japán Super Taikyu-szériában. A jól ismert háromhengeres, 1,6 literes belső égésű sportmotor különlegesen felkészített változatával felszerelt Corolla már 2021-ben részt vett a tartóssági tesztek legkeményebbikén, a Fuji 24 órás futamon.

Amikor az autó idén nyáron visszatért ugyanoda, a szurkolók hatalmas léptékű fejlődést láthattak. A Corolla ugyanannyi boksziállással 33%-kal nagyobb távolságot tudott megtenni (358 helyett 478 kört), a motor csúcsteljesítménye 20%-kal, maximális nyomatéka 30%-kal nőtt, a 20 százalékkal megnövelt hatótávolság mellett 70%-kal (300-ról 90 másodpercre) lerövidítették a tankolás időtartamát. Nem ez volt ugyanakkor a Toyota egyetlen szenzációja a versenyen: itt állították ki ugyanis annak a Toyota Corolla Cross H2 prototípusnak egy korai példányát, amely most hivatalosan is bemutatkozott, és készen áll a közúti tesztek megkezdésére.

A Toyota hidrogénmotoros programja annak a multi-technológiai megközelítésnek a legújabb lába, amelynek szellemében az autógyártó egymással párhuzamosan, sőt, egymást támogatva fejleszti belső égésű, full hibrid, hálózatról tölthető (plug-in hibrid és akkumulátoros elektromos), valamint hidrogén-üzemanyagcellás típusait. A járműtechnológia, illetve az infrastruktúra jelenlegi státuszában ugyanis egyik emissziómentes hajtási módozat sem alkalmas arra, hogy egyedülként kiszolgálja a változatos ügyféligényeket és az eltérő felkészültségi szinten álló piacokat. A cseppfolyós hidrogénnel hajtott belső égésű motor nem csak izgalmas alternatíva, hanem a hidrogénellátó hálózat kiépülését is elősegítheti.

Pontosan ezért választotta legújabb slágertípusát, a Corolla Cross kompakt szabadidőjárművet első közúti hidrogénmotoros típusául a Toyota. Az autó ugyanazt a GR sportmotort alkalmazza, amit a hidrogénüzemű versenyautókba: a fent említett Corollába, valamint az annak nyomán kifejlesztett, és Európában Akio Toyoda cégelnök által is tesztelt Yaris H2 versenyprototípusba is beszereltek. A motorsportból átvett hajtástechnológiát egy igen kompakt tartályrendszerrel társították: az üzemanyagcellás Mirai modellel szerzett tapasztalatok felhasználásával fejlesztett H2-tároló egységnek köszönhetően a Corolla Cross H2 prototípus teljes értékű belső teret kínál öt utas és csomagjaik számára.

A Toyota a digitális fejlesztéssel párhuzamosan már megkezdte a prototípus valós körülmények közötti tesztelését, és hamarosan a közutakra viszik az autót, hogy a technológia az észak-japán tél kíméletlen viszonyai között bizonyíthassa piacképességét. Ezzel együtt a Toyota még messze jár attól, hogy sorozatgyártásba vegye a hidrogénmotoros technológiát. A program vezetői szerint mintegy 40%-on áll a projekt, a közúti tesztek azonban elengedhetetlenek ahhoz, hogy kiderüljön: hétköznapi felhasználásra is alkalmas-e a hidrogénüzemű belsőégésűmotor-technológia, vagy csak a motorsportban van – immár bizonyított – jövője.

Fotók: *Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/versenypalyarol-kozutra-vinne-hidrogentechnologiajat-toyota>