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

Egyliteres motort kaphat a Toyota készülő középmotoros sportkocsija

A mindössze egytonnás, hátsókerék-meghajtású élményautót a Suzukival és a Daihatsuval közösen fejleszti a világ legnagyobb autógyártója.

2021 decemberében a Toyota mindenkit meglepett, amikor 15 elektromosautó-tanulmányt mutatott be egyszerre, köztük a Sports EV nevű, Gazoo Racing logókkal ellátott sportautót is, amelyben a rajongók azonnal az MR2 szellemi utódát látták, nem is véletlenül. A Sport EV ugyanis egyértelműen középmotoros, benzines sportautóra emlékeztetett a rövid túlnyúlásaival, a lapos orrával, a hatalmas légbeömlőivel, a levehető targatetejével, és a sarkokba kitolt, óriási kerekeivel.

Sajnos a Toyota azóta is szűkszavú a Sports EV-vel kapcsolatban, de egy február közepén megjelent japán újságcikk szerint a cég továbbra is dolgozik egy hasonló formájú, MR2-jellegű nyitott kétüléses élményautón, amit gyártani is szeretne. A Best Car számolt be arról, hogy a Suzukival és a Daihatsuval közösen fejlesztik a TNGA-platformra épülő, középmotoros újdonságot, amelynek köze lehet a 2015-ben leleplezett Toyota S-FR sportautó-tanulmányhoz is, bár annak még elöl elhelyezett motorja volt.

A japán autós magazin állítása szerint a három szövetséges autógyártó most egy olyan megfizethető, középmotoros sportkocsin dolgozik, amelynek mozgatását egy egyliteres, turbófeltöltős motorra bíznák. Ez a hatékony és pörgős, kétvezértengelyes háromhengeres 120 lóerőt ad le az 5 lóerős villanymotorral együtt, a 24 vagy 48 voltos lágy hibrid rendszer nem csak a teljesítményt, de a fogyasztást is javítja.

Bár a 120 lóerő nem túl sok egy sportautónak (az MR2 utolsó, 1999 és 2007 között gyártott nemzedékének az 1,8-as szívómotorja például 140 lóerős volt), de nem szabad elfelejteni, hogy a Best Car információi szerint az újdonság mindössze 1000 kg-ot nyom majd a mérlegen, ami fél mázsával kevesebb, mint az utolsó MR2 tömege, és nagyjából megegyezik az 1,5 literes motorral szerelt Mazda MX-5 ND tömegével. Bár a Toyota autója 9 lóerővel gyengébb, mégsem valószínű, hogy lassabbnak érződik majd a szívómotoros Mazdánál, mert 50 Nm-rel nagyobb (200 Nm) a csúcsnyomatéka, ráadásul jóval alacsonyabb fordulatszámon áll rendelkezésre. Állítólag a középre kerülő turbómotor a Suzuki kiforrott, 998 köbcentis Boosterjet (K10C) erőforrásának a továbbfejlesztése, az első futómű pedig az aktuális Yarisból származik majd.

Azt is megszellőztette a japán autós ügyekben mindig jól informált Best Cars, hogy nem csak az MX-5-ösnél, de az utolsó MR2-esnél is nagyobbnak ígérkezik a belépő szintű a kétüléses élményautó karosszériája: a hossza 4200, a szélessége 1720, a magassága 1220, a tengelytávja 2550 mm lesz. Kizárólag Toyotaként fogják forgalmazni, hatfokozatú kézi és hatfokozatú automatikus váltóval. A pletykák szerint mindössze 2,2-2,8 millió jenbe fog

kerülni Japánban, felszereltségi szinttől és opcióktól függően, ami a jelenlegi árfolyamon 5,84-7,43 millió forintot jelent. Még nem tudni, hogy mikor érkezik majd a kereskedésekbe, de valószínűleg később lesz a világpremierje, mint a 2024-ben érkező Mazda MX-5 NE-nek.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/egyliteres-motort-kaphat-toyota-keszulo-kozepmotoros-sportkocsija