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

---

# A Toyota bemutatta az Alphard és a Vellfire új nemzedékét

A Lexus LM testvérmodelljei jelentős fejlesztéseket kaptak az elődökhöz képest.

A Toyota 2002-ben, a kisbuszok népszerűségének csúcsán dobta piacra az Alphardot, amellyel a luxust kedvelő ügyfeleket célozta meg. Amikor 2008-ban megjelent a második generáció, megérkezett mellé sportos változatként a Vellfire is. 2015-ben érkezett a harmadik generáció, melynek fő újdonsága a kettős keresztlengőkaros hátsó felfüggesztés és az Executive Lounge csúcsfelszereltség volt.

A vadonatúj Alphard és Vellfire hossza 5 híján 5000 mm, szélessége 1850 mm, magassága 1945 mm, tengelytávja 3000 mm, amiből már sejthető, hogy tágas lehet a belső tér. A formatervező csapat arra törekedett, hogy a járművek a masszivitás érzetét keltsék, és arra is nagy hangsúlyt fektettek, hogy könnyebb legyen megkülönböztetni őket egymástól. Ezért az Alphard több LED-es nappali fényt kapott a fényszórói alá, míg a Vellfire-ön nagyobbak a légbeömlők az első lökhárítóban és a hűtőmaszk vízszintes lécekből épül fel.

Hátul a különbségek a LED-es hátsó lámpák grafikájára és a lökhárító alsó részére korlátozódnak. Az egyforma profilnézetet mindkettőnél az ablakok alatti Z-alakú vonal, és a domborodó sárvédők határozzák meg.

Közös az utastér a két modellben. Sikerült a fejlesztőcsapatnak 5 mm-rel megnövelnie az első és a második üléssor közötti, valamint 10 mm-rel a második és a harmadik üléssor közötti teret. Mind a hat ülést átdolgozták, a második sorba már opciósan választhatóak „kapitányi székek” is, amelyek motorosan felhajtható lábtartókkal, lehajtható asztalokkal, érintőképernyős tabletvezérléssel, fűtéssel/szellőzéssel, valamint masszírozó funkciókkal rendelkeznek az extra kényelem érdekében.

A műszerfalon egy 12,3 colos digitális műszeregység, egy színes head-up kijelző, és egy 14 colos érintőképernyő található, utóbbi a Lexusokból lehet ismerős az európai vásárlóknak. A korábbi generációkban a lámpák, a különféle kapcsolók, kijelzők és légbeömlők a tető két oldalán helyezkedtek el, most viszont a Toyota ezeket a mennyezet közepére koncentrálta egy hosszú konzolba integrálva, ami lehetővé teszi, hogy az utasok bármelyik ülésen ülve kinyithassák a túloldalon lévő ablakokat, és szabályozhassák a hangulatvilágítást.

A második és harmadik sorban ülők számára egymástól függetlenül működtethető jobb és bal oldali motoros árnyékolók állnak rendelkezésre az üvegtetőhöz, de az oldalablakokra is kerültek gombnyomásra leereszkedő árnyékolók – először a Toyota történetében.

VIDEO: https://youtu.be/cXuxA4TZBIA

Abban is az elsők a Toyoták között az új kisbuszok, hogy mindkét oldalon a motoros tolóajtóknál lépcsők találhatók (a talajszint fölött 220 mm-rel) bennük, megkönnyítve a gyerekek és idősek számára a be- és kiszállást, de ezt a célt szolgálják a C-oszlopokon és a mennyezeten elhelyezett kapaszkodók is. Természetesen a fejlesztéskor a hátsó üléseken ülők kényelme élvezett prioritást, így ezek a Toyoták akár mobil irodaként és kényelmes luxuslakosztályként is használhatók.

A globális TNGA-K platformot kisbuszos használatra optimalizálták; az olyan módosításokkal, mint a hátsó-alsó részén található V alakú merevítők beépítése, valamint a több ragasztó használata, az elődhöz képest 50%-kal javult a karosszéria torziós merevsége, ami a manőverezhetőségre, stabilitásra jó hatással volt. A Vellfire ezen felül még egy első merevítőt és feszesebb futóműhangolást is kap a sportosabb karakter érdekében.

Elöl MacPherson, hátul kettős keresztlengőkaros felfüggesztések dolgoznak, a lengéscsillapítók mechanikusan, az útfelületről átvitt rezgések frekvenciája alapján állítják be a húzó- és nyomófokozati csillapítási erőt, amivel kettős előnyt nyújtanak: a kerekek elpattogási hajlamának csökkentésével javítják az útfekvést és a tapadást, valamint elnyelik a kisebb útegyenetlenségek nemkívánatos rezgéseit.

A második üléssor utasai által tapasztalt rezgéseket a párnakeretek rögzítő részein gumibetétek alkalmazásával, valamint a háttámlákban és kartámaszokban memóriahab alkalmazásával is csökkentették. Ezek a fejlesztések a harmadik generációs modellekhez képest mintegy 30%-os rezgéscsökkenést eredményeztek. De a zajszigetelésre is gondosan ügyelt a Toyota, a bőségesen adagolt hangelnyelő anyagok és az új fejlesztésű, csendes gumiabroncsok mellett ebben a témában az utastér aktív zajkioltó rendszere is említést érdemel. Állítólag a belső tér olyan csendes, mintha egy erdő közepén lennénk.

Mindkét modellhez elérhető öntöltő hibrid hajtás, a 2,5 literes, soros négyhengeres motoron alapuló rendszer (A25A-FXS) a 250 lóerős teljesítményének köszönhetően dinamikus vezetési élményt nyújt, ráadásul az üzemanyaggal is takarékosan bánik: az E-Four összkerékhajtással szerelt változatok átlagfogyasztása 6,06, a fronthajtásúaké pedig 5,71 liter/100 km.

Emellett az Alphard elérhető 2,5 literes, 182 lóerős négyhengeres szívómotorral (2AR-FE) és fokozatmentes automatikus váltóval, a Vellfire pedig 2,4 literes, szintén négyhengeres, 279 lóerős turbómotorral (T24A-FTS) és nyolcfokozatú automatikus váltóval is, mechanikus összkerékmeghajtás ezekhez is kérhető. A korábbi 3,5 literes szívó V6-os kikerült a választékból, mert az új turbómotor nem csak nyomatékosabb, de takarékosabb is.

Nem titok, hogy az Alphard/Vellfire páros az új Lexus LM testvérmodelljei, műszakilag minimális a különbség köztük. A Lexus Európában is forgalmazza az LM-et hibrid hajtással (nálunk 46,9 millió forintos alapáron), és iparági pletykák szerint a Toyota is fontolgatja, hogy az öreg kontinensen is elérhetővé teszi új luxuskisbuszait.

Fotók: *Toyota, YouTube*

---

**Forrás:**
*https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/a-toyota-bemutatta-az-alphard-es-a-vellfire*

*-uj-nemzedeket*