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

Ausztráliában már két cég is foglalkozik Toyota Hiluxok elektromossá alakításával

Amíg megérkezik a gyári elektromos verzió, addig is lehet zéró emissziós Hiluxot vásárolni az országban, de ehhez szükség van egy dízelmotoros donor járműre is.

Ausztrália legkeresettebb pickupjai közül egyik sem rendelkezik gyárilag elektromos változattal, annak ellenére, hogy – különösen a bányászati ágazatban – egyre nagyobb a kereslet az ilyen kishaszonjárművek iránt. Ennek hatására nemrég két ausztrál vállalatot is alapítottak arra, hogy meglévő dízelmotoros Toyota Hiluxokat alakítsanak át villanyautókká, mégpedig nagy tételben. Az egyik ilyen a *Roev*, amely több mint ezer autót tervez átalakítani a működése első 12 hónapjában, az első járművek 2024 februárjától lesznek elérhetőek az ügyfeleknek.

Ennek a mennyiségnek több mint a felét a perthi székhelyű, elektromos járművek lízingjével, bérbe adásával és előfizetéses értékesítésével foglalkozó *CarBon* fogja felvásárolni, hogy ellássa azokat a kereskedelmi flottaüzemeltetőket, amelyek áttérnének a zéró kibocsátású járművek használatára. Egy folyamatban lévő kísérleti program részeként Nyugat-Ausztrália ásványkincsekben gazdag, északnyugati részén több nyersanyagipari vállalat fogja használni az elektromos pickupokat.

A villamosított Roev Hiluxok a gyári dízelmotor és gázolajtank helyére egy 64 kWh (240 km hatótávolság), vagy egy 96 kWh kapacitású akkumulátort kapnak (360 km hatótávolság), melyeket egyenáramról 80, váltóáramról 11 kW-tal lehet tölteni. A zéró lokális kibocsátású, hátsó- vagy kapcsolható összkerékhajtással rendelkező környezetbarát pickupok V2L-képességgel is rendelkeznek, vagyis áramforrásként is használhatók, ráadásul fékezéskor és gázelvételkor energiát táplálnak vissza az akkumulátorba (regeneratív fékezés).

A Roev átalakításai várhatóan 47 990 (16,75 millió forint) és 57 990 dollár (20,25 millió forint) közötti összegbe kerülnek a donor jármű árán felül, utóbbin azonban lehet spórolni, mert a már meglévő, amortizálódott és használt Hiluxokat is fel lehet használni alapnak. Minden egyes átalakított Roev 4×4 Electric Hilux potenciálisan több mint 100 tonnával csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást a hasznos élettartama alatt.

A Roev és a CarBon közötti partnerség hasonlít egy másik ausztrál vállalat projektjére. A *Mevco* a következő öt évben 8500 darab új vagy majdnem új, dízelmotoros Hiluxot és Land Cruisert alakítana át elektromossá. A közel egymilliárd dolláros projekt célja, hogy kihasználja a nyersanyagágazat igényét az olyan akkumulátoros-elektromos munkagépekre, amelyek a legkeményebb körülmények között is képesek ellátni a feladatukat. Már több mint 5000 megrendelésünk van a bányászati területről, jelenleg nem is vesznek fel újakat. Ügyfeleik főleg lítiumra és nikkelre összpontosító nagy bányavállalatok, amelyek a villanyautókhoz szükséges akkumulátorok alapanyagának

bányásszák és exportálják a nyersanyagokat. Az egyik a *Mineral Resources*, amely a világ két legnagyobb lítiumbányáját üzemelteti.

A Mevco az ausztrál székhelyű elektromos haszongépjármű-átalakítóval, a *SEA Electrickel* kötött megállapodást, hogy az a saját fejlesztésű elektromos hajtásláncát szerelje be a megrendelt Toyotákba. Ez a világszerte ismert cég már készít elektromos meghajtású Hino és Mack teherautókat, sőt, megrendelésre még az ikonikus sárga amerikai iskolabuszokat is átalakítja. BEV hajtásláncuk többféle kisteherautóba beépíthető, és az akkumulátor a jármű életciklusa után, napelemekkel párosítva hatékony áramtárolóként is használható. Hogy a SEA univerzális elektromos hajtáslánca megfelelően működjön a Mevco Hilux EV-ben, arról a fejlesztést és a finomhangolást végző GB Auto Group gondoskodik. Bár nem könnyű több ezer eladó Hiluxot találni, a projektnek kedvez, hogy számos bányavállalatnak van már sok megrendelt, dízelmotoros példánya. Ezek mellé a Mevco annyi – legfeljebb egyéves – Hiluxot vásárol fel ausztrál használtautó-kereskedőktől, amennyit csak tud.

Valószínűleg már nem kell sokat várni a gyárilag elektromos hajtásláncal szerelt Toyota Hiluxra sem, ugyanis a tanulmány 2022 decemberében debütált Thaiföldön. A hivatalosan Hilux Revo BEV Conceptnek hívott villanypickup formája a zárt maszkon felül alig különbözik a mezei Hiluxétól, a töltőcsatlakozó nyílását a bal első sárvédőn alakították ki. Érdekesség, hogy a meglévő létraalvázat módosították úgy, hogy az akkumulátorokat el lehessen benne helyezni. Valószínű, hogy a Toyota megvárja a következő, kilencedik generációs, 2025-ös modellévű Hilux érkezését a környezetbarát hajtáslánc bevezetésével.

Érdekesség, hogy a Thaiföldön leleplezett Hilux Revo BEV Concept rövid időn belül a második zéró emissziójú Hilux-tanulmány volt. A Toyota brit leányvállalata ugyanis szintén tavaly decemberben mutatta be a kishaszonjármű hidrogénüzemanyag-cellás prototípusát. Az aktuális, nyolcadik generációs modellbe a második generációs Mirai hajtásrendszerét építették be néhány módosítással. A 182 lóerős, 300 Nm-es villanymotor energiaellátásáról egy 310,8V-os lítium-ion akkumulátor, illetve egy 128 kW teljesítményű hidrogénüzemanyag-cella gondoskodik, a platóban elhelyezett nagynyomású hidrogéntartályok 700 kilométert meghaladó hatótávolságot biztosítanak.

Amíg megérkeznek a gyári elektromos Hiluxok, átmeneti megoldásként a Toyota 2024 első felében világszerte bevezeti a 48 voltos lágyhibrid-technológiát a meglévő dízelmotorhoz, ami kb. 10 százalékkal csökkenti majd a pickup fogyasztását.

Fotók: *CarExpert*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/ausztraliaban-mar-ket-ceg-foglalkozik-toyota-hiluxok-elektromossa-alakitasaval