

Ennél szexibb autó nem kapta még meg a Toyota új fizimiskáját

Bemutatta a megújult Crown model család harmadik, eddigi legvonzóbb tagját a Toyota. A Sport az eredeti elképzeléseknek megfelelően nem klasszikus kupé, hanem erőtől duzzadó, négyajtós crossover, hajtáslánc-választéka pedig a legjobb, amit a Toyota ma kínál.

Lassan két éve már, hogy a Toyota hosszú évekre előre megmutatta, milyen modellekkel kívánja megerősíteni pozícióját a villamosított mobilitás piacán. Ekkor láthatta először a világ azt a futurisztikus formai koncepciót, amelynek változataival azóta a márka egyre több, új generációs típusán találkozhattunk, a **Priustól** kezdve a C-HR-en át a sorozatgyártás előszobájában álló **bZ Sport Crossover** tanulmányig. A lapos, sportos orr és a horog alakú, keskeny nappali lámpatestek – amit a Toyota csak „pörölycápa-dizájnként” emleget – egészen különleges, széles és lapos megjelenést kölcsönöznek az érintett modelleknek.

Elég megnézni egymás mellett a most bemutatott Crown Sport modellt és a szériát eredetileg felvezető **Crown Crossover**: utóbbi majdhogynem konzervatívan mutat többlencsés fényszórójával. Ehhez a különbséghez persze a visszafogottan formázott ajtólemez és a diszkrét domborulatú hátsó kerékdob is hozzájárul, miközben a Crown Sportot szinte szétveti a feszültség. Az újonc optikai fókuszpontja a hátsó tengely magasságában összpontosul, azt sugallva, hogy vérbeli hátsókerék-hajtású sportautóról van szó. Ez részben így is van, hiszen a Crown Sport mindkét választható konfigurációjában hajtott a hátsó tengely – igaz, az elsővel együtt.

A modell novemberi bevezetésekor piacra lépő hajtáslánc vélhetően teljes egészében megegyezik a Crown Crossover öntöltő hibrid rendszerével, azaz a 184 lóerős benzinmotor mellett egy 88 kW-os (120 LE) első és egy 40 kW-os (54 LE) hátsó villanymotor hajtja a járművet; a rendszerteljesítmény 239 LE. A Toyota által megelőlegezett átlagos üzemanyag-fogyasztás 4,7 liter/100 km.

A másik, idén decemberre ígért variáns egy plug-in hibrid kiépítés. Ennek ugyanaz a 2,5 literes, soros négyhengeres szívómotor adja az alapját, mint a full hibridé – azaz a Crown Sport a Toyota RAV4-hez, valamint az azzal rokon, japán belpiacos Toyota Harrierhez is kínált PHEV egységgel lesz rendelhető. Ebben a másik két modellben az azonos hangolású benzinmotor, valamint hátsó villanymotor mellett az első tengelyen egy nagyobb, 134 kW (192 LE) teljesítményű villanymotor dolgozik; a rendszerteljesítmény azokban az esetekben 306 lóerő. Nem valószínű, hogy ezen az értéken érdemben változtatna a Toyota.

Fontos újdonság ezzel szemben a DRS hátsókerék-kormányzás, amely – akárcsak az ugyanerre a padlólemezre épülő, bár jóval nagyobb Toyota Century SUV esetében kis sebességnél jobb manőverezhetőséget, gyors menetben pedig stabilabb irányváltást

eredményez.

A mérnökök az elöl MacPherson rugóstagot, hátul többlengőkaros felfüggesztést alkalmazó futómű hangolásakor a pontos irányíthatóság és a részletgazdag visszajelzések mellett a rezgések hathatós csillapítására összpontosítottak. Nem csak az alulról érkező zajokat szabályozza a Crown Sport: a Toyota mérnökei itt elsőként alkalmaztak olyan „artikulációs tetőszerkezetet”, amely a hangok célzott visszaverésével felerősíti az utasok beszédhangját, így elektronikus trükkök nélkül, pusztán akusztikus úton segíti elő a kényelmes beszélgetést.

A hatféle egyszínű és öt különböző kéttónusú fényezéssel rendelhető Crown Sport persze mindenekelőtt a vezetőre koncentrál, és a vezetés élményét tartja a középpontban. Ezért a belső tér aszimmetrikus kidolgozást kapott. Az utas előtt húzódó műszerfalszakaszt speciális anyag- és színhasználat teszi dinamikussá, barátságossá, a légbeömlő kontúrjai az első karakterfények vonalvezetését idézi. A vezetői környezet ezzel szemben egyszerű fekete kialakítású, ami a vízszintesen egymás mellé rendezett, klasszikus rajzolatú műszerezettséggel együtt a lehető legcsekélyebb mértékben tereli el a figyelmét az útról.

Mint minden Toyota, a Crown Sport is a bevezetésekor rendelkezésre álló legfejlettebb biztonsági arzenált kapja meg. A Proactive Driving Assist rendszer például aktívan segít a lassításban és a kormányzásban, így az autó finoman tudja követni az előtte haladó járművet, illetve a kanyar ívét. Emellett dugókövető funkciót, valamint távvezérelhető automata parkolást is kínál az autó, amely kamerákkal és egyéb szenzorokkal figyeli környezetét, így elkerülve az ütközést a holttérben haladó vagy utunkat mögöttünk keresztező járművel, megelőzve, hogy az utasok rányissák az ajtót egy közeledő kerékpárosra, illetve körkörösén figyelik a Crown Sport környezetét, ügyelve az esetleges balesetveszélyes helyzetekre.

A Crown Sport értelemszerűen online kapcsolatban áll a Toyota-felhővel, ahonnan aktuális navigációs adatokat kap – ezt a biztonság kedvéért hagyományos, fedélzeti navigációs funkció egészíti ki.

Bár a Toyota most a Crown Sport részleteit tette közzé, a terepkupénak piaci bevezetésekor meg kell majd osztoznia a reflektorfényen testvéreivel. Idén novemberben érkezik a Crown Sedan, méghozzá legjobb tudomásunk szerint hidrogénüzemanyag-cellás, villanymotoros hajtással, illetve még az év vége előtt bemutatkozik az emelt hasú kombi, a Crown Estate is.

Fotók: Toyota

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/enkel-szexibb-auto-nem-kapta-meg-meg-toyota-uj-fizimiskajat>