

Megérkezett az új Toyota Crown modelles család legkonzervatívabb, egyben legfuturisztikusabb tagja

Tizenöt modellgeneráció során sokféle karosszériaváltozattal kísérletezett a Toyota Crown, a hatvanhét év alatt azonban egy valami soha nem hiányzott a variációk közül: a szedán. Ez a mostani, tizenhatodik szériában is így van, műszaki szempontból azonban épp ez a verzió a leginkább előremutató.

Mintha csak egy bűnügyi történetből léptek volna elő: a tavaly újtúra indított, tizenhatodik Crown-széria tagjai nem azok, aminek mondják magukat. A Crossover valójában egy emelt hasmagasságú fastback, a Sport egy dinamikus vonalvezetésű, de terepkupénak mégsem nevezhető szabadidőjármű, a 2023 decemberében színre lépő Estate, azaz kombi egy klasszikus terepjáró kissé lapított vonalait öltötte magára. A Sedan pedig, nos, első pillantásra egy átöltöztetett Toyota Mirai.

A karosszéria arányai, a tetőoszlopok sajátos kiosztása, az ötajtós karosszériát sejtető, de valójában mégiscsak négyajtós (azaz szeparált csomagtartóval rendelkező) kialakítás mind kísértetiesen emlékeztet az autógyártó globális technológiai zászlóshajójára. Tovább erősíti a rokonságot, hogy a Crown Sedan (amelyet Japánban csak Crown néven fognak forgalmazni, az egyértelműség kedvéért azonban érdemes megmaradni a hivatalos elnevezés mellett) is kapható hidrogéntüzelőanyag-cellás hajtáslánccal – de nem csupán azzal.

Valóban kézenfekvő, egyszerű és költséghatékony lett volna átcímkézni a Mirait, ám ezek az erények soha nem szerepeltek a Crown széria meghatározó értékei között – az elegancia, a komfort és az exkluzivitás annál inkább. Ezért bár a két kérdéses modell valóban közös padlólemezre, a legnagyobb TNGA-L platformra épül, a Crown Sedan jóformán minden tekintetben nagyobb a Mirainál. Egyedül a szabad hasmagassága kisebb annál, ám ez esetben – a légellenállás, illetve a menetstabilitás miatt – pont ez számít kedvezőbb értéknek. A belső szélesség és magasság pedig megegyezik a két modellnél.

	Toyota Mirai	Toyota Crown FCEV
Hosszúság (mm)	4975	5030
Szélesség (mm)	1885	1890
Magasság (mm)	1470	1475
Tengelytáv (mm)	2920	3000
Nyomtáv elöl/hátul (mm)	1610	1620

Nyomtáv hátul (mm)	1605	1615
Belső hosszúság (mm)	1805	1970
Belső szélesség (mm)	1595	1595
Belső magasság (mm)	1135	1135
Szabad hasmagasság (mm)	150	135
Fordulókör sugara (m)	5,8	5,9
Menetkész tömeg (kg)	1920-1950	2000

Formailag a Crown Sedan sokkal konzervatívabb és erőteljesebb, mint akár a Mirai, akár a Crown család bármely másik tagja. A Crown Crossover megoldásához hasonló lámpatestek alatt egy kifejezetten hangsúlyos hűtőrács uralja az orr kialakítását; a lökhárító két oldalán a szélzaj és a légellenállás csökkentésére szolgáló légfüggöny belépő nyílásai találhatók.

Az utastérben nemes fafelületekkel, egyenes vonalakkal és a japán omonetasi útmutatását követően koerografált, finoman derengő hangulatvilágítással találkozunk. Ez utóbbi hatvannégy színben változtatható.

A karosszéria hatféle fényezéssel kérhető, de a variációk számát megkettőzi, hogy a külső díszítőelemek és szegélyek, valamint a keréktárcsák ezüst (króm) vagy fekete árnyalatban is elérhetők. Az utastér fekete vagy barna színvilágban választható.

A háromméteres tengelytáv eleve sofőrös autónak teremtette a Crown Sedant. Az utazást a rengeteg helyen túlmenően számos kényelmi funkcióval, állítható dőlésszögű hátsó üléstámlákkal, valamint a rezgéseket és ütéseket hatékonyan kiszűrő, adaptív felfüggesztéssel tették még élvezetesebbé a mérnökök. A tartozékok katalógusában többek között párnákat és egyéb kényelmi kiegészítőket találunk.

A Crown Sedan hidrogénes hajtáslánca minden részletében megegyezik a Toyota Mirai azonos komponensével: a 330 cellából álló FCB130 tüzelőanyagcella 128 kW maximális teljesítményre képes, a működéséhez szükséges hidrogént három darab, összesen 141 literes kapacitású, nagy nyomású tartályban tárolja. A 3KM típusú egyenáramú szinkron villanymotor legnagyobb teljesítménye 134 kW (182 LE) 6940/perc fordulatszám, a maximális forgatónyomaték 300 Nm, amely 0-3267/perc fordulatszám-tartományban áll rendelkezésre.

A rendszernek része még a 84 cellából álló lítium-ion akkumulátor. A hatótávolság a japán norma szerint 820 kilométer. A tüzelőanyag-cellás rendszer nagyteljesítményű generátorként is használható: a Japánban forgalmazott akkumulátoros elektromos és plug-in hibrid modellekhez hasonlóan a Crown Sedanról is üzemeltethető akár egy egész háztartás.

Ez a lehetőség nem áll rendelkezésre a Crown Sedan full hibrid változatánál, ám az sem marad szenzáció nélkül, aki ezt választja. A hajtáslánc belső égésű komponense: a 2,5 literes, 185 lóerős A25A-FXS négyhengeres régi ismerős, a konfiguráció azonban vadonatúj.

A Multi Stage Hybrid rendszer a Lexus zászlóshajóin: az LC kupé és az LS szedán fedélzetén mutatkozott be, ahol egy tízfokozatú automata sebességváltó működését szimulálva társította a hibrid hajtáslánccal takarékos és finom működését a belső égésű motorok

magával ragadó vezetési élményével.

A négyhengeres motorral most először alkalmazott megoldás pontos műszaki részletei egyelőre nem ismertek, annyit azonban elárult a Toyota, hogy míg egy hagyományos hibrid hajtáslánc esetében a maximális motorteljesítmény csak 140 km/óránál jelentkezik, az új rendszernél az már 43 km/óra sebesség körül rendelkezésre áll.

Fotók: *Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/megerkezett-az-uj-toyota-crown-model csal ad-legkonzervativabb-egyben>