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

---

# Elektromos hajtással térhet vissza Európába a Toyota Hiace

A Toyota Auto Body, a Toyota 1945-ben alapított haszonjármű-részlege a 2023-as Japán Mobilitási Kiállításon leplezte le a hatodik generációs Hiace-ből készített villanyhajtású tanulmányt, amely sorozatgyártásra érettnek tűnik, és a neve alapján egyszer akár Európába is megérkezhet.

Tokióban kiderült, hogy a Hiace visszatérhet Európába – mégpedig elektromos furgonként. A Toyota 2011-ben szüntette meg a népszerű haszonjármű értékesítését Európában, az utolsó, nálunk is kapható generáció a negyedik volt, amelyet még 1989-ben mutattak be (nálunk elpusztíthatatlan mentőautóként vált ismertté a rendszerváltás után, többek között Mágenheim doktor szolgálati autójaként a Szomszédokból), de több modellfrissítéssel bő két évtizeden át versenyképes maradt a konkurenciával szemben.

A Hiace története azonban nem állt meg a negyedik generáció kifutásával, Ázsiában, Afrikában, Dél-Amerikában és Ausztráliában a 2004-ben bemutatott ötödik (H200) és a 2019-ben bemutatott hatodik nemzedék (H300) is népszerű furgonnak számít, igaz, ez utóbbit Japánban már nem árulják. Máshol azonban 2,7 és 3,5 literes, négy- és hathengeres benzinmotorokkal, valamint egy 2,8 literes, négyhengeres dízellel lehet megvásárolni, a leghosszabb karosszériaváltozata pedig 8,5 centiméter híján eléri a 6 métert.

Egyértelműen látszik a Tokióban kiállított Global Hiace BEV Concept külsején, hogy tervezésekor a hatodik generációs Hiace volt a kiindulási alap, a karosszériaelemek szinte változtatás nélkül kerültek át rá. Nem a legrövidebb és nem is a leghosszabb Hiace-karosszériát választották hozzá, hanem egy középsőt, amely 5,28 méter hosszú, 1,95 méter széles és 1,99 méter magas, a tengelytávja 3,21 méter. A Toyota Auto Body a koncepcióautót az ebben a méretben elérhető legnagyobb rakterű változatban, együléseskent mutatta be, az utasoldalon a raktér hossza eléri a 3,49 métert. A meghagyott kesztyűtartó azonban jelzi, hogy egy többüléses változatból indultak ki.

VIDEO: https://youtu.be/Zc6dGvHsUyM

Bár a fehér koncepció külseje emlékeztet a sériagyártású Hiace-éra, azért a részletekben sok különbséget fel lehet fedezni: a lámpák és a lökhárítók formáját modernizálták, LED-es nappali fényekkel kötötték össze a fényszórókat, fehér kerettel látták el a hátsó lámpákat, a tetőt feketére fújták, a küszöböket és a kerékjáratokat pedig fekete műanyaggal vonták be, hogy divatos SUV-jelleget kapjon a furgon. Akár egy versenyautóról is származhatnának a szinte teljesen zárt, matt fekete felnik, amelyek a légellenállás csökkentése miatt kerültek fel, de emiatt cserélték le az eredeti hűtőrácsot is egy zárt maszkra. Ez a laikusoknak is elárulja, hogy elektromos hajtáslánc dolgozik a lemezek alatt. A tanknyílás a normál Hiace-eken a bal első és a bal tolóajtó között található, a kis fedél az elektromos tanulmányon is

megmaradt, talán a töltőcsatlakozó került ide.

Egyelőre nem osztottak meg információkat a Global Hiace BEV Concept részletes műszaki adatairól vagy a sorozatgyártás esetleges megkezdéséről. A szűkszavú sajtóanyagból csak annyi derül ki, hogy a következő generációs villanyfurgon fejlett kialakítással, bőséges helykínálattal és egyszerű használhatósággal rendelkezik. Fejlesztése során nagy hangsúlyt kapott a csendesség és a könnyű be- és kiszállás, valamint az, hogy a fordulókör átmérője ne legyen nagyobb 11 méternél (ez kompakt személyautókra jellemző érték). A lehető legkönnyebb pakolhatóság érdekében teljesen sík a padló, átjárható a raktér, a rakomány erőlködés nélküli mozgatásáról speciálisan a Hiace-hoz tervezett kézikocsi gondoskodik. Belül csak a szokásosnál magasabban lévő padló, és az emiatt mindössze 1,27 méteres raktérmagasság utal arra, hogy elektromos hajtású a haszonjármű, a nagyfeszültségű akkumulátort ugyanis a raktér alatt helyezték el.

A fokozott hatékonyság nem csak az elektromos hajtásláncra igaz, hanem a konnektivitásalapú navigációs szoftverre is, melynek segítségével a szállítási útvonalak a pillanatnyi forgalmi helyzettől függően optimalizálhatók, ráadásul a vezető még azt is meg tudja nézni a belső érintőképernyőn, hogy a következő kiszállítandó tétel pontosan hol található a raktérben, amivel szintén értékes időt lehet megspórolni. Nem csak az infotainment rendszert cserélték le a széria Hiace-hez képest egy korszerűbbre, hanem egy nagyfelbontású digitális műszerfalat is beépítettek az analóg műszeregység helyére, a menetirány-választó kapcsoló pedig mintha a Toyota első nagy sorozatban gyártott elektromos autójából, a bZ4X-ből származna. A Japán Mobilitási Kiállításon, a Toyota Auto Body standján kiállított tanulmányban egy egyedi polcrendszer is látható volt, amelyet a padlóban kialakított rögzítő sínrendszerhez terveztek.

A „Global Hiace” elnevezés nem sok értelmezési lehetőséget hagy: úgy tűnik, a Toyota vissza akar térni a furgonja elektromos változatával a globális piacra, így valószínűleg Európába is. A japán autógyártó Professional részlege jelenleg a Stellantis-csoporttal működik együtt az öreg kontinensen, emiatt a Proace Verso, Proace és Proace Max modellek nem mások, mint a Peugeot-ként, Citroënként, Fiatként és Opelként, akár elektromos hajtással is megvehető furgonok, csak éppen Toyota emblémával. A Global Hiace BEV Concept által előrevetített új, dobozos haszonjármű előnye velük szemben a valódi Toyota-DNS lehetne, amelyre valószínűleg komoly kereslet mutatkozna a márka legendás megbízhatóságát nagyra értékelő fuvarosok körében.

Fotók: *Toyota, YouTube*

---

**Forrás:**
*https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/elektromos-hajtassal-terhet-vissza-europaba-a-toyota-hiace*