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

Új, konnektoros csúcsverziót kapott a Toyota C-HR

A vadonatúj Priustól átvett plug-in hibrid hajtáslánccal erősíti kínálatát a Toyota C-HR. A modern erőforrás jól harmonizál a futurisztikus kompakt szabadidőjármű személyiségével.

Alig több mint negyedévvel a C-HR piaci bevezetését követően fontos újdonsággal bővíti alsó-középkategóriás crossoverének palettáját. A hálózatról tölthető hibrid (PHEV) hajtáslánc nem meglepetés, a Toyota már a modell világpremierjén beharangozta annak érkezését.

A belső égésű komponens egy kétliteres, soros négyhengeres benzinmotor 152 lóerős csúcsteljesítménnyel, míg a villanymotor egy 120 kW (163 LE) maximális teljesítményű egység. Mindkét erőforrás az első kerekeket hajtja, akár együtt, akár külön-külön. A rendszerteljesítmény 164 kW (223 LE), ami 7,4 másodperces gyorsulást tesz lehetővé 0-100 km/órára.

A különösen áramvonalas Prius Plug-in fedélzetén 69 kilométeres elektromos hatótávolságot biztosító hajtáslánc az aerodinamikai szempontból puszta formátumánál fogva kevésbé kedvező adottságokkal bíró C-HR alig valamivel kevesebb: 66 kilométert tud megtenni a Priuséval azonos, 13,6 kWh kapacitású Li-Ion akkumulátorcsomag egyszeri feltöltésével. A teljes feltöltés a 6,6 kW-os fedélzeti töltővel, háromfázisú áramforrásról, fali töltőbox használata esetén 2,5 órát vesz igénybe. Az autóhoz alapfelszerelésként jár az a Mode 2 töltőkábel, amellyel szokványos háztartási aljzatról is tölthető az akkumulátor.

A Priuséval csaknem megegyező hatótávolság jól szemlélteti, milyen rendkívüli hatékonysággal dolgozik a vezérlés, illetve milyen magas hatásfokon üzemelnek a hajtáslánc komponensei. Kulcsszerepet játszanak ebben a prediktív fogyasztáscsökkentő rendszer elemei: a geofencing funkció, amely a betáplált útvonalat elemezve előre takarékoskodik az elektromos energiával azokra a szakaszokra, ahol előnyösebben tud tisztán villanymotorral haladni. A három fokozatban szabályozható regeneratív fékrendszer akár a teljes fékerő 80%-át képes elektromotorral, az üzemi fékek használata nélkül elérni, ilyenkor nagy teljesítménnyel töltve az akkumulátort.

A C-HR PHEV alapértelmezésben tisztán elektromos üzemben indul el, és egészen addig így is halad, amíg a feltételek azt lehetővé teszik. További három üzemmód áll a vezető rendelkezésére: az automatikus, ahol a hibrid és a zéró kibocsátású üzemet váltogatja a vezérlés; a hibrid, ahol a rendszer ügyel arra, hogy ne csökkenjen az akkumulátor kapacitása (ez az üzemmód akár automatikusan, egy adott töltöttségi szint elérésekor is aktiválható.) Az utolsó lehetséges üzemmód az akkumulátor töltése, ahol a belső égésű motor nem csak a kerekeket hajtja, de a villanymotoron keresztül áramot is fejleszt.

A szabványos üzemanyag-fogyasztás 0,9 liter 100 kilométeren, a széndioxid-kibocsátás

mindössze 19 gramm kilométerenként – ezek a WLTP norma szerint mért, vegyes üzemű értékek. A modern hibridek használata azonban nem csak a takarékosságról szól: a mérnökök a hajtáslánc optimalizálásával akár 500/perccel csökkentették a belső égésű motor fordulatszámát, ami még takarékosabbá, valamint – a hatékony rezgés- és zajcsillapítással együtt – csendesebbé és kifinomultabbá tették a crossover működését.

A plug-in hibrid modell a megváltozott tömegeloszlás miatt módosított futóműelemeket kapott: elöl kiegészítő lengéscsillapító, hátul megerősített felfüggesztés biztosítja a fokozott szerkezeti merevséget és a kedvező vezethetőséget.

Az új generációs akkumulátor nagy energiasűrűségének köszönhetően a mérnökök ugyanúgy a padló alatt tudták elhelyezni az energiatároló csomagot: ez egyrészt mélyebb tömegközéppontot eredményez, másrészt így sem az utastér, sem a csomagtartó kapacitása nem szenved csorbát.

A Toyota C-HR Plug-in Hybrid 220 ugyanazokat a nagyteljesítményű fékeket kapta meg, mint a C-HR 200 AWD összkerékhajtású öntöltő hibrid verzió, míg a keréktárcsák ugyanúgy 20 colosak, mint a dinamikus hangvételű GR Sport variáns esetében. A további alapértelmezett felszereltségi tételek között említést érdemel a panoráma-üvegtető, a head-up kijelző és a 12,3 colos digitális műszeregység. Szintén hiánytalan a vezetőtámogató és biztonsági rendszerek arzenálja.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/uj-konnektoros-csucsverziot-kapott-toyota-c-hr