

Összevonja villamosított platformjait a Toyota

Áttekinthetőbb modellstruktúrát, kedvezőbb költségeket és a piaci igényekhez való hatékonyabb alkalmazkodást ígér az a fejlesztés, amely közös műszaki alapokra helyezné a különböző hajtástechnológiákat.

A tisztán elektromos járművek egyik fő előnye a belső égésű motorral szerelt járműveknél kedvezőbb helykihasználás. Ezt annak köszönhetik, hogy a tervezőknek eleve nem kell azokkal a szerkezeti elemekkel számolniuk – elsősorban motor, sebességváltó, valamint a padlólemez merevítő hosszanti alagút –, amelyek egy benzin- vagy dízelmotoros autóban (így a hibridekben is) szükségszerűen helyet foglalnak el az utasoktól. Ha eljön az ideje, és az autóipar teljes egészében átáll az elektromos hajtású járművekre, mindannyian élvezhetjük ezeknek a konstrukciónak az ergonomiai előnyeit.

Addig azonban, amíg az autógyártók vegyesen kínálnak elektromos, belső égésű és hibrid járműveket, két lehetőségük van: vagy a legtöbb méretosztályban két modellt fejlesztenek párhuzamosan – egyet tisztán villanymotorra, egyet részben vagy teljesen belső égésű hajtáslánccra –, vagy kifejlesztenek egy olyan platformot, amely optimális középutat testesít meg a két lehetőség között. A Toyota és a Lexus európai alelnöke, *Andrea Carlucci* szerint bármilyen jól hangzik az előbbi, több érv szól amellett, hogy összevonják a műszaki architektúrákat.

„Ez idáig arra összpontosítottunk, hogy minél szélesebb modellválasztékot kínálhassunk ügyfeleinknek, ez azonban túlságosan bonyolulttá teszi a portfóliót, összezavarja a vásárlókat.” – mondta el a szakember az észak-amerikai *Autoblog* újságírójának nyilatkozva. *„Kevesebb típusra van szükségünk, változatosabb hajtáslánccsal.”* *Olyan platformok kellenek, amelyek plug-in hibridként, öntöltő hibridként és tisztán elektromosként is megállják a helyüket.”*

A cégcsoport már meg is tette az első lépést ebbe az irányba: az új generációs [Lexus ES](#) szedán kétféle full hibrid és kétféle tisztán elektromos hajtáslánccal kerül piacra, nagyjából egy év múlva. Szintén ennek a filozófiának a szellemében készült a [Toyota Crown Sedan](#), amely full hibrid és hidrogéntüzelőanyag-cellás elektromos (FCEV) hajtáslánccal egyaránt elérhető – az azonban egy csekély darabszámban értékesített, japán belpiacos különlegesség, míg a Lexus ES egy globális modell, méghozzá a márka második legnépszerűbb típusa az RX szabadidőjármű mögött.

A jövőben tehát valószínű, hogy a jelenlegi megosztás helyett közös, multi-energia platformokra épülő modelleket mutat be a cégcsoport. Összevonhatják a Toyota RAV4 és a Toyota bZ4X utódját, ugyanaz a leendő modell válthatja majd a Lexus RZ-t és a Lexus RX-et – várhatóan a közép- és felső-középkategóriába tartozó modelleknél fogják tudni először megvalósítani ezt a célt. Részben azért, mert a Lexus ES kapcsán már tapasztalatot

szereztek a TNGA-K padlólemez adaptálásával kapcsolatban. Részben pedig azért, mert ezek a piaci szegmensek méretüknél és árfekvésüknél fogva alkalmasabbak arra, hogy két (vagy több) teljesen eltérő hajtáslánc-konstrukcióhoz adaptálják őket.

Fotók: *Toyota, Merkle*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/osszevonja-villamosított-platformjait-a-toyota>