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

Továbbra is gyártásban marad a Toyota négymillió forintos, praktikus kombija

Japánban és a fejlődő országokban is igen népszerű a taxisok és a vállalkozók körében a Probox, amely két évvel előzte meg a hasonló koncepció szerint fejlesztett Dacia Logant.

Az elsősorban kereskedelmi célú járműnek kifejlesztett Toyota Probox 2002 júliusában mutatkozott be Japánban és a fejlődő országok piacain, vagyis két évvel előzte meg a Renault által, hasonló koncepció szerint fejlesztett Dacia Logant. Európában sajnos sosem forgalmazták a kiváló ár-érték arányú japán kombit, amelynek létezik ötüléses személyszállító és szintén ötüléses (hátul fejtámlák nélküli) kishaszonjármű-változata is. A lehető legnagyobb utas- és csomagtér elérése érdekében a karosszériáját viszonylag magasra tervezték, az oldalsó és hátsó ablakok pedig szinte merőlegesek a talajra. A fejlesztés részben a Daihatsu feladata volt, és a gyártást is a kisautó-specialista kiotói üzeme végzi a mai napig.

A tervezés során a könnyű kezelhetőség, valamint az egyszerűség révén elérhető alacsony ár és fenntartási költségek voltak a prioritások. A költség- és súlycsökkentés érdekében az eredeti Probox az első generációs Yaris platformját használta, de a padlólemeze hátsó része és a hátsó futóműve egyedi volt. A raktér padlójának laposabbá tétele érdekében fejlesztettek ki egy speciális hátsó felfüggesztést számára: a négylengőkaros rendszert hátrafelé döntött, laposan beépített lengéscsillapítókkal, valamint hordó alakú, nemlineáris tekercsrugókkal látták el. A 400 kg teherbírású Probox esetében a raktér térfogata két üléssel 1501 liter, hossza 1810 mm volt, felhajtott hátsó üléstámlával pedig modellévtől függően 400-490 liter maradt a csomagtartóból övvonalig pakolva.

Kezdetben a hajtásláncválaszték három motorból állt, köztük egy 1,3 literes (88 lóerő) és egy 1,5 literes (összkerékhajtással 105, anélkül 109 lóerő) benzinmotorból, valamint egy 1,4 literes közös nyomócsöves dízelből (75 lóerő, 2007 szeptemberében megszüntették). A sebességváltó négyfokozatú automata vagy ötfokozatú manuális lehetett. 2003 áprilisában egy 1,5 literes sűrített földgázzal üzemelő motorral szerelt modell is elérhetővé vált ideiglenesen. A legtöbb Proboxot az olcsó furgon változatban adta el a Toyota, de a modell kényelemorientáltabb kombiként is elérhető volt 2013-ig a nagy benzinmotorral. A taxisok körében népszerű személyszállító verzió kényelmesebb, vastagabb tömésű hátsó üléssel rendelkezett, és a hátsó fejtámlákat sem spórolták ki belőle.

12 évvel az eredeti bemutatása után, 2014 augusztusában jelent meg a máig gyártásban lévő, második generációs Probox, amely egy erős modellfrissítéssel jött létre. Kívülről az áttervezett orr-rész árulkodott a modellváltásról, a lemezek alatt a korábbi 1,3 literes motort egy erősebb és hatékonyabb, 94 lóerős váltotta fel, az ötfokozatú kézi váltót és a hagyományos automatát törölték a kínálatból. Az új motor és az alapáron adott CVT

automata jelentős változtatásokat igényelt a lemezek alatt, a Probox orrát például a régi NBC platformról a második generációs Yarisból ismert B platformra ültették át, amely azonban túl széles volt a karosszériához, ezért 60 mm-rel keskenyíteni kellett. Mivel a konzervatív haszongépjármű-vásárlóknak nem volt igénye a változásra, a karosszéria az A-oszloptól hátrafelé ugyanaz maradt, de a teljes hossz így is megnőtt 4195-ről 4245 mm-re.

2020 augusztusában apró fejlesztéseket kapott a Probox, áttervezték a visszapillantó tükreit, és megjelent a normál 1,5-ösnél közel 30 százalékkal takarékosabb (4,13 literes átlagfogyasztású) öntöltő hibrid hajtáslánc, amelyben a 73 lóerőre visszafojtott, Atkinson-ciklusú benzinmotornak egy 61 lóerős, 169 Nm nyomatékú villanymotor segít be a hajtásba (rövid távokat tisztán elektromos hajtással is képes megtenni).

Nemrég a Toyota néhány újabb apró frissítést hajtott végre a Proboxon a 2026-os modellévre, ami főként a legújabb japán biztonsági előírásoknak való megfelelést szolgálja. A legfontosabb változás a továbbfejlesztett Toyota Safety Sense csomag, amelynek ütközés előtti biztonsági rendszere (Pre-Crash Safety system) mostantól a kereszteződésekben is működik, továbbá szériafelszerelés lett a proaktív vezetéstámogatás is, amely segít a sofőrnek a kormányzásban és a lassításban. A szintén alapáron adott, parkolási koccanásokat megakadályozó fékasszisztens is hasznos újítás, különösen a fényezett lökhárítós csúcsváltozat esetén.

Belül a Probox továbbra is a lényegre szorítkozik, de az analóg műszerfal legalább kapott egy új, 4,2 colos multi-információs kijelzőt, amelyhez már a Corollából kölcsönzött, multifunkciós kormánykerék tartozik. Továbbra sincs infotainment érintőképernyő, a helyén egy öntött műanyag panel található, amely mellé lehet a saját okostelefont elhelyezni egy tartóba. Az opcionális extrák közé tartozik az automatikusan sötétedő visszapillantó tükör kompakt, beépített tolatókamera-monitorral, valamint a könnyen tisztítható üléshuzatok, elsősorban a taxisokra gondolva.

2026-ra a Toyota redukálta a hajtásláncválasztékot. Az 1,3 literes alapmotor eltűnt a választékból, csak a 1,5 literes, 109 lóerős négyhengeres maradt az ugyanerre a blokkra épülő öntöltő hibrid mellett. Az árak továbbra is igen kedvezőek: Japánban a frissített, 2026-os modellévű Probox árlistája 1.918.400 jentől (4,035 millió forint) indul, és 2.261.600 jenig (4,76 millió forintig) tart, utóbbi a csúcsfelszereltségű hibrid verzió ára. Azonos felszereltség esetén a hibrid hajtáslánc felára mindössze 275 ezer jen (578 ezer forint), a csak a benzineshez kérhető összkerékhajtásé pedig 163 ezer jen (342 ezer forint).

Fotók: *CarScoops*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tovabbra-is-gyartasban-marad-a-toyota-negymillio-forintos-praktikus-kombija