

A Toyota gyártja a legtakarékosabb villanyautókat

Idén hatodszor került sor a világ legnagyobb elektromosautó-tesztjére. A norvég autóklub és a Motor.no magazin által szervezett nyári „villanyautó-nagydíj” abszolút győztese a Toyota új generációs kompakt elektromos szabadidőjárműve, a C-HR+ lett, de a BZ4X hatodik helye is felér egy győzelemmel.

A legelső villanyautók megjelenésekor nem volt fontosabb szempont a hatótávolságnál: alig másfél évtizeddel ezelőtt még kizárólag az foglalkoztatta a potenciális vásárlókat, hogy képesek lesznek-e eljutni úti céljukhoz az akkumulátor egyetlen feltöltésével. Azóta persze sok minden változott. Fejlődött az akkutechnológia, sűrűsödtek a töltőhálózatok, és gyorsabbá vált a töltés folyamata: ha megnézzük az európai piac jelenlegi kínálatát, az összes elérhető típus WLTP norma szerint mért átlagos hatótávolsága valahol 500 kilométer között alakul.

Miután a hatótávolság rémét elkergették, **a fogyasztók elkezdtek egy ennél valójában sokkal fontosabb kérdéssel foglalkozni: ténylegesen mennyi energiát használnak fel a villanyautók 100 kilométeren.** Ez persze nem választható el a korábbi aggálytól, hiszen minél kedvezőbb az érték, annál nagyobb lehet a hatótávolság. Amint azonban fent említettük, a nagy akkumulátorok és a villámtöltők korában ez már egyre kevésbé szempont – annál fontosabb, hogy mennyi energiába és ezáltal mennyi pénzbe kerül eljutnunk A-ból B-be.

A világ legnagyobb és leghitelesebb villanyautótesztjén, a norvég autóklub (NAF) és a Motor.no folyóirat által szervezett [ElPrix](#) mérésén ezért amellet, hogy a valós és a szabványos hatótávolsági értékek közötti eltérés mértékét vizsgálják a szakemberek, a valós energiafelhasználást is megméri.

Ez elvileg kiszámolható volna a megtett távolságból és az akkumulátor kapacitásából, ám ahogy egy belső égésű motorral szerelt autónál is mást mond a katalógus, és mást a mindennapos használat, az ElPrix során is a tényleges mért értékeket veszik figyelembe. A teszten 50 kilométerenként ellenőrzik az előző szakaszra vonatkozó energiafelhasználási értéket, majd amikor véget ér a teszt, ezekből vonnak átlagot, így kiderül, hogyan viselkedik az autó emelkedőn és lejtőn, klímával és anélkül, és persze különböző útviszonyok és időjárási körülmények között.

Az így kapott eredmények pedig magukért beszélnek: **a huszonnégy vizsgált típus közül a vadonatúj Toyota C-HR+ kétkerék-hajtású kivitele bizonyult a legtakarékosabbnak.** Egyetlen kilowattórányi energiával 8,2 kilométert tud megtenni a kompakt elektromos crossover, ami 12,2 kWh/100km-nek felel meg. Hogy ezt kontextusba helyezzük: a második helyezett megfelelő értéke 7,9 km/kWh, azaz 12,66 kWh/100km (magyarul 3,8 százalékkal rosszabb) volt – ezt az értéket ketten holtversenyben érték el.



Már az is meggyőző, hogy a Toyota C-HR+ annak ellenére tudott győzni, hogy kompakt szabadidőjárműként vagy a tömege, vagy a légellenállása (vagy mindkettő) kedvezőtlenebb a közvetlenül mögötte végzett típusoknál – két kompakt személyautónál, valamint egy városi és egy mini crossovernél.

Az igazi bravúrt azonban a Toyota első új generációs elektromos típusa: a bZ4X érte el. Habár abszolút értékben a hatodik helyen zárta a fogyasztási versenyt, középkategóriás szabadidőjárműként összehasonlíthatatlanul több férőhelyet és komfortosabb utazási élményt kínál bármely, előtte végzett típusnál. Az is fontos, hogy 7,3 km/kWh (13,7 kWh/100km) fogyasztási értékével számos nála kisebb, illetve áramvonalasabb modellt megelőzött.



Figyelemreméltó, hogy a Toyota modelljei teljesen kiszámíthatóan nyújtják ezt a teljesítményt: míg a C-HR+ esetében a tényleges hatótávolság minimális mértékben (-3,3%) elmaradt a WLTP értéktől, a bZ4X kilométerre pontosan hozta a papírformát. Ugyanez volt érvényes az egyenáramú gyorsítási időtartamára: a bZ4X 10%-ra merült akkumulátorát pontosan annyi időbe telt 80%-ra tölteni, mint amit a gyártó ígér a vásárlóknak, míg a C-HR+ egyetlen perccel lépte túl az önkéntesen vállalt töltési időt, amivel a mezőny középső harmadának az élén végzett, minimálisan elmaradva a legkedvezőbb eredménytől (3 perccel gyorsabb a papírformánál), de messze megelőzve a leggyengébbet (13 perc ráadás.)

A teszt részletei [ezen a linken](#) olvashatók, a fogyasztási adatokat az alábbi táblázat tartalmazza.

	Modell	Szegmens	Akkumulátor kapacitás(nettó) [kWh]	Hatékonyság km/kWh-ban*
1	Toyota C-HR+	C-SUV	72	8,2
2	MB CLA 350	C	85	7,9
3	KIA EV2	B-SUV	41	7,9
4	Hyundai Inster	A	49	7,6
5	KIA EV4	C	78	7,4
6	Toyota bZ4X	D-SUV	69	7,3
7	BMW iX3 50 xDrive	D-SUV	108,4	7,2
8	MB GLC 400	E-SUV	94	7,1
9	Mazda 6e	D	68,8	7
10	MB GLB 350	D-SUV	85	7
11	Citroën ë-C5 Aircross	D-SUV	73,7	6,8
12	MGS6	D-SUV	74,3	6,8
13	Dongfeng VIGO	B-SUV	51,9	6,7
14	KIA EV5	D-SUV	78	6,5
15	Changan Deepal S05 AWD	C-SUV	68	6,3

Fotók: Toyota

Adatok: www.naf.no

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/a-toyota-gyartja-a-legtakarekosabb-villany-autokat>