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

Teljesen új felfogásban fejleszti a Toyota a Corolla következő nemzedékét

A japán autógyártó valószínűleg 2027 második felében dobja piacra a sikermodell 13. generációját, amelyhez egy teljesen új hibrid rendszer is választható lesz, bőven 4 liter/100 km alatti üzemanyag-fogyasztással. Az alsó-középkategóriás modell egyféle platformon kínál majd öntöltő hibrid (HEV), plug-in hibrid (PHEV), tisztán elektromos (BEV) és belső égésű motoros (ICE) változatokat, így a sokféle régió és piac igényeinek meg tud majd felelni, és olcsóbban, egyszerűbben lehet majd gyártani.

A tavalyi Tokiói Autószalonon egy merész, futurisztikus tanulmányautó vetítette előre a világ legnagyobb darabszámban eladott modellsorozatának, az idén 60 éves Toyota Corollának a következő nemzedékét, amely mind műszakilag, mind megjelenését tekintve szakít a 2018-ban bemutatott elődd megoldásaival. A határozott élekkel megrajzolt négyajtós tanulmányautó előretolt kabint, 21 colos kerekeket, izgalmas övvonalat és keret nélküli ajtókat kapott. Utastere modernebb és otthonosabb volt a jelenlegi változaténál: szellősebb kialakítással, nagyobb képernyőkkel és egyszerűsített kezelőszervekkel alkották meg, ráadásul a hatalmas szélvédőnek, az első ajtó mélyről emelkedő övvonalának és az alacsony műszerfalnak köszönhetően remek benne a térérzet is.

Bár valószínűtlen, hogy a következő Corolla ennyire radikális legyen, a tanulmány azért megmutatta a gyár szándékait. Nem csupán merész, friss Toyota-formanyelvet vezet majd be az új nemzedék, hanem elsőként kapja meg az új, „többféle hajtásláncot befogadó” (multi-pathway) padlólemezt, amely bármilyen típusú ma népszerű hajtásrendszerrel kompatibilis. Ennek köszönhető, hogy a Corolla történetében először tisztán elektromos hajtással is rendelhető lesz a modell.

Egy olyan, új generációs öntöltő hibrid rendszert is befogad majd az architektúra, ami a Toyota jelenlegi modelljeiben alkalmazotthoz képest jelentős előrelépést ígér a helykihasználás és a hatékonyság terén. A vadonatúj, 1,5 literes, négyhengeres benzinmotorra – amely turbóval és anélkül is megjelenik majd a kínálatban, és kifejezetten elektrifikált hajtásláncokhoz fejlesztették – épülő hibrid hajtáslánc a hírek szerint több mint 15%-kal jobb üzemanyag-fogyasztást tesz lehetővé, mint a jelenlegi Corolla ötödik generációs, 1,8 literes Atkinson-ciklusú négyhengeres benzinmotorra épülő hibrid rendszere. Mivel a jelenlegi Corolla szedán WLTP ciklus szerinti – és a gyakorlatban is könnyen elérhető – átlagfogyasztása 4,5 liter/100 km, könnyen kiszámítható, hogy az új Corollával akár a 3,8 liter/100 km-es érték is megközelíthető lehet, ami hihetetlen egy ekkora autótól.

A várakozások szerint a fogyasztáscsökkenést a kisebb mechanikai súrlódás, a hatékonyabb hőgazdálkodás, az elektromos veszteségek mérséklése és a kisebb

légellenállás együttesen teszi majd lehetővé. A Toyota mérnökei az amerikai *Car and Driver* magazinnak elárulták, hogy az öntöltő hibrid rendszer összteljesítménye körülbelül 136 lóerő lesz, amelyből a benzinmotor 95, a villanymotor pedig 41 lóerőt biztosít. Ezúttal már összkerékhajtású hibrid változat megjelenése is elképzelhető, amelynél a hátsó tengelyre egy további villanymotor kerülhet.

Úgy tervezte meg a Toyota a hatodik generációs hibrid rendszert, hogy a lehető legkompaktabb legyen, így gond nélkül illeszkedjen az új, „elektromos hajtásra optimalizált” (EV-first) platformokba, amelyek a márka jövőbeli modellkínálatának alapját képezik majd. Maga a belső égésű motor – annak ellenére, hogy egy hengerrel több van benne – külső dimenzióit tekintve 10%-kal kisebb, mint a jelenlegi Yarisban használt 1,5 literes, háromhengeres erőforrás. Hasonlóképpen csökkentették az elektromos komponensek méretét is: az új villanymotorhoz immár kisebb inverter és teljesítményvezérlő egység tartozik. A hajtáslánc zsugorítása azért lesz előnyös, mert így a Toyota ugyanakkora belső terű hibrid Corollát tud majd kínálni, mint elektromosat, továbbá az is előny, hogy ez a fejlesztés alacsonyabb, kecsesebb karosszéria-sziluettet tesz lehetővé, ami csökkenti a légellenállást, ezáltal a fogyasztást is – ez pedig mind az elektromos, mind a belső égésű motorral működő Corollák esetében kiemelten fontos.



Mivel az öntöltő hibrid hajtásláncot egy moduláris „elektromos járműközpontú” platformba építik be, az új Corolla belső égésű, hibrid és elektromos változatai ugyanazon a gyártósoron lesznek gyárthatók. Ez csökkenti az üzemek átalakításához szükséges beruházások mennyiségét, és lehetővé teszi a Toyota számára, hogy rugalmasabban, gyorsabban reagáljon a kereslet változásaira és a világ különböző régióinak hajtáslánc-igényeire. Emellett a Toyota arra is törekszik, hogy az új platformmal és hajtásláncal kapcsolatos jelentős fejlesztési költségei egy részét megtérítse azáltal, hogy az új padlólemezt és a hatodik generációs hibrid rendszereket más gyártóknak is értékesíti. Ez vélhetően nem lesz nehéz, mert a rendszer fő előnyei – a modularitás és kompakt kialakítás – bármilyen gyártó esetében fontos tulajdonságok, és megkönnyítik a technika adoptálását. Már folynak az egyeztetések a potenciális vásárlókkal.

A japán Nikkei Cross Tech szaklap friss jelentése szerint a Toyota az új Corolla elektromos architektúráját négy csoportra osztja. Ez eltér a jelenlegi irányzattól, amelyben a gyártók – főleg a tisztán elektromos hajtású modellek esetében – a központosított számítógépes architektúra felé mozdulnak el, lehetővé téve a szoftveralapú járművek létrehozását. Ez a megközelítés az összes vezérlőelemet, funkciót és rendszert egyetlen hardverplatformra helyezi, jelentősen csökkentve a szükséges kábelezés mennyiségét. Azonban a Corolla elektromos architektúrája négy területre (vezetéstámogató technológiák, utastéri vezérlők, karosszéria-elektronika és mozgásvezérlés) lesz bontva, lehetővé téve, hogy az egyes rendszereket pontosan az adott jármű hajtásláncához és funkcióihoz igazítsák a mérnökök.

Várhatóan jövőre leplezi le a Toyota a 13. generációs Corollát, a régóta várt újdonság 2028-as modellévű autóként kerülhet piacra a világ minden részén 2027 utolsó negyedévében. Ha a sorozatgyártású modell emlékeztet majd a radikális tanulmányautóra, és a fogyasztása tényleg 15%-kal javul majd az eleve jó bázis értékről, akkor a Corolla minden bizonnyal marad a globális értékesítési toplista dobogóján (2025-ben 980 ezer darabbal a harmadik helyen végzett, az első pedig a RAV4 volt 1,01 millió darabbal).

Először szedán karosszériával érkezhet az új Corolla, bár a „fastback” tetővonal akár egy hátsó szélvédővel együtt nyíló csomagtérajtót is rejthet, ami feleslegessé teheti a jelenlegi ferdehátú változatot – különösen a Corolla Cross szabadidő-autó növekvő népszerűsége fényében. A SUV sikere miatt az is kérdés, hogy a csak Európában kapható kombi karosszériaváltozat is kínálatban marad-e. Valószínűleg ismét érkezik majd egy GR jelzésű sportváltozat, amelyet az új, turbófeltöltős, kétliteres, 400 lóerős G20E motor hajthat, ám erről a verzióról egyelőre kevés információ áll rendelkezésre.

Fotók: *Caranddriver.com*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/teljesen-uj-felfogasban-fejleszti-a-toyota-a-corolla-kovetkezo-nemzedeket