

Minden korábbinál modernebb padlólemezt kapnak a Toyota haszonjárművei

391 millió dolláros beruházással készíti fel a korszakváltásra texasi gyártóüzemét a Toyota. Ennek eredményeként két éven belül érkezik a pickupok új, közös padlólemeze.

Fejlett gyártástechnológiai rendszerek bevezetésével **útnak indítja F1-es platform-programját a Toyota:** a következő négy év során közös padlólemezeire helyezi át platós kisteherautóit az autógyártó. Egyelőre nem tudni bizonyosan, a változás érinti-e a Hiluxot, és ha igen, mikor.

A következő generációs Tundra és Tacoma modellek közös műszaki alapokra épülnek majd, írta még áprilisban az Automotive News folyóirat, megemlítve, hogy a későbbiekben a Toyota más, világszerte forgalmazott pickupjai (azaz a Hilux) is megkapják majd ezt a rendkívül modern, új generációs platformot. Mostanra ez a terv valósággá vált: a Toyota 391 millió dollárt (118,6 milliárd forint) különített el arra, hogy modernizálja a 16 évvel ezelőtt alapított Toyota Motor Manufacturing Texas (TMMTX) üzem alvázak teherjármű gyártósorát.

A TMMTX megnyitása egybeesett a második generációs Tundra pickup piacra lépésével, amelyet a márka egy magas beosztású vezetője a „Toyota ötvenéves észak-amerikai jelenlétének legnagyobb jelentőségű modellbevezetésének” nevezett. A márka 2008 óta kizárólag itt gyártja a Tundra nehéz pickupot, 2011-ben pedig a középkategóriás Tacoma modellt is ide költöztette, így az Egyesült Államokban kizárólag itt készít platós haszonjárművet. Az üzem éves kapacitása mintegy 240 ezer jármű, amely hozzávetőlegesen fele-fele részben oszlik meg a két típus között. A vállalat további 160 ezer Tacoma modellt épít Mexikó legészakibb és legnyugatibb részén, Alsó-Kaliforniában.

A vállalat egyelőre nem közölt részleteket a közös F1 platform paramétereiről. Az bizonyos, hogy **alkalmazásával számottevően csökken majd a modellfejlesztés időigénye, illetve költségei:** a Toyota 2021-ben készül piacra bocsátani az új generációs Tundrát, majd két évvel később válik aktuálissá a Tacoma modellváltása.

Amint egységes műszaki alapokra kerül a két típus, a gyártás is egyszerűbbé válik, bár az eltérő méretosztályok és az észak-amerikai piacon szükséges, nagyszámú modellvariáció miatt jelenleg így is 37 különböző hajtáslánc-, illetve fülkekonfigurációról beszélhetünk.

A Japánban és több ázsiai piacon is forgalmazott Hiace új generációjának tervezése során már felhasználták a TNGA önhordó padlólemez-családdal szerzett tapasztalatokat, így valószínűsíthető, hogy **az F1 platform is biztonságosabb, stabilabb, takarékosabb lesz, mint a jelenleg alkalmazott alvázak szerkezetek.** Ami a takarékoságot illeti, arra egyéb lehetőségek is kínálkoznak: az már a platform érkezésének áprilisi bejelentésekor valószínű volt, hogy **a Toyota globális felelősségvállalásával**

összhangban bevezetnek valamilyen szintű villamosítást.

Akár a cégcsoport specialitásának számító hibrid hajtásláncok, akár tisztán villanymotoros hajtás kerül a pickupokba, **jelentősen javulni fog a model család emissziós besorolása**. Egy alvázhaszonjármű egyébként az akkumulátoros elektromos hajtás ideális befogadó alanya lehet: nem okoz problémát az akkumulátorok elhelyezése, a jármű funkcionalitását nagyban javítja a villanymotor azonnal jelentkező, jelentős forgatónyomatéka, a hatótávolság pedig a jellemzően rövid vagy közepes napi futásteljesítmény mellett nem olyan mértékű akadályozó tényező, mint egy családi szedán vagy szabadidőjármű esetén. Mégis **valószínűbb, hogy a Toyota és a Lexus felső kategóriás személyjárműveiben szolgálatot teljesítő hibrid hajtásláncok valamelyikét fogják a haszonjárművekhez adaptálni**. Ez teret nyitna az **elektromos összerékhajtás** bevezetése előtt is, **ami tovább csökkentené a járművek tömegét és energiafogyasztását**.

A legfontosabb kérdés – és nem csak az európai piac felől nézve – azonban az, hogy valóban kiterjesztik-e az új platformot a Toyota globális haszonjármű-kínálatára, és ha igen, milyen formában. A világ 170 országában forgalmazott Hiluxból ugyanis kis híján másfélszer annyit, évente közel 550 ezer darabot adnak el, mint a Tacomából és a Tundrából együttvéve (mintegy 400 ezer jármű.) A valódi méretgazdaságossághoz tehát a trió (a márka negyedik pickupja, a platós Land Cruiser J79 elterjedését és darabszámait tekintve egyaránt marginális jelentőséggel bír ebből a szempontból) legkisebb tagját, a világ 14. legnépszerűbb gépjárművének számító Hiluxot is érdemes lenne átállítani erre a platformra. Ha ez megvalósul, az újra valószínűsíti a hibrid hajtáslánc bevezetését, hiszen csak ez jelenthet általánosan elfogadható középutas megoldást az észak-amerikai és délkelet-ázsiai haszonjármű-piacokon kedvelt nagy szívó benzinmotorok és az Európában jelenleg egyeduralkodó dízelmotorok között a kategóriában.

Technikai adatok:

	Hilux (EU)	Tacoma	Tundra
Hosszúság (mm)	5330	5392/5728	5814/6294
Szélesség (mm)	1800/1835	1910	2029
Magasság (mm)	1795	1793	1925/1930/1935
Tengelytáv (mm)	3085	3236/3571	3701/4181
Platóhossz (mm)	2315/1810/1525	1872/1537	2435/1956/1648
Motor típusa	dízelmotor	benzinmotor	benzinmotor
Lökettérfogat (l)	2,4	2,7/3,5	4,6/5,7
Teljesítmény (LE)	150	159/278	310/381
Forgatónyomaték (Nm)	400	244/359	443/544

Fotók: *Toyota Europe, Toyota USA*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/innovacio/minden-korabbinal-modernebb-padlolemezt-kapnak-toyota-haszonjarmuvei>