Kémfotókon a Toyota új, olcsó szedánja

A kelet-ázsiai fejlődő piacok számára gyártott, korábban Yaris-alapokra épült Viosnak hamarosan bemutatkozik a negyedik generációja.

Európában nem sokat mond az autósoknak a Toyota Vios név, Kelet-Ázsiában viszont az egyik legnépszerűbb olcsó szedánnak számít a típus, minden évben több mint 100 ezer példány fogy belőle, pedig az aktuális generációt már több mint kilenc éve mutatták be, és a ráncfelvarrása óta is eltelt hat év. A Vios legnagyobb piaca Kína, Fülöp-szigetek, Vietnám és Thaiföld, de kapható Bruneiben, Tajvanon, Malajziában, és Indonéziában is.

Nemrég Bangkokban fényképezték le a negyedik generációs modell egy erősen álcázott példányát, a képeket közlő helyi online autós magazin, a Headlight Magazine azt is tudni véli, hogy a sériaváltozatról hivatalosan 2022 harmadik negyedévében rántja majd le a leplet a Toyota.

A D92A kódnéven fejlesztett kis szedán a Daihatsu New Global Architecture (DNGA) platformra épül, hasonlóan a Perodua Ativa/Daihatsu Rocky/Toyota Raize, valamint a Toyota Avanza/Toyota Veloz/Daihatsu Xenia modellekhez. Bár a nevük hasonló, a Daihatsu New Global Architecture-nek nincs köze a Toyota New Global Architecture-höz (TNGA). Ez ugyanis egy 2019-ben bemutatott, kizárólag ázsiai piacra szánt kisautók részére fejlesztett moduláris platform, amelyre 2025-ig 21 modellt és 15 különböző karosszériatípust fognak építeni.

A Daihatsu szerint a DNGA-t az elektrifikáció, a tömeg- és költségcsökkentés, az autonóm vezetés és a csatlakoztathatóság figyelembe vételével fejlesztették ki. A platform lehetővé teszi, hogy az alkatrész-megosztási arány meghaladja a 75 százalékot az apró kei carok, és a 80 százalékot az A és B szegmensbe tartozó mini- és kisautók esetében, ami a fejlesztési időket 50 százalékkal lerövidíti.

Mivel a gyártóüzemek a DNGA-alapokra épülő típusokhoz közös szerelősort használnak, az új modellek bevezetésének tőkeigénye is 30 százalékkal csökkent a Toyotához tartozó autógyártó szerint. A rugalmasan alakítható DNGA használatával a Daihatsu által gyártott platformok száma 7-ről 4-re csökkent.

Bár erősen álcázták a lencsevégre kapott Vios-prototípust, a kémfotók azt sugallják, hogy a külső formáját a 2017-es Indonéz Nemzetközi Autószalonon (GIIAS) bemutatott, 4,2 méter hosszú Daihatsu DN F-Sedan tanulmány ihlette, a koncepció néhány jellegzetes részlete ugyanis a vastag fekete borításon keresztül is látható. Ezek közé tartoznak a lökhárító síkjából kiemelkedő, szögletes légbeömlő nyílások az első lökhárító sarkain, és a szigorú tekintetet biztosító keskeny, szögletes fényszórók.

Viszont úgy tűnik, hogy a sériaautó hátsó része nem igazán hasonlít a DN F-Sedan tanulmány elegáns, fastback jellegű farára, annak ellenére, hogy a kupés hatást keltő, laposan eső C-oszlop nem sokat változott. Viszont azon túl egy hagyományos, háromdobozos kialakítást találunk, amelynél a csomagtartó mérete láthatóan fontosabb szempont volt a dizájnereknek, mint a sportos megjelenés.

A Headlight Magazine információi szerint Thaiföldön kezdetben 1,2 literes szívó négyhengeres benzinmotorral kínálják majd az új Viost, fokozatmentes CVT váltóval párosítva. 2023-tól azonban a Toyota 1,5 literes hibrid hajtáslánca is elérhető lesz, amivel a Toyota legkisebb szedánja komoly ellenfele lehet a szintén hibrid Honda City e:HEV-nek.

Fotók: *Paultan.org, Toyota*

Forrás: https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/kemfotokon-toyota-uj-olcso-szedanja