

トヨタ自動車特集

進化する環境技術

最新の燃料噴射装置を搭載した排気量3000CCディーゼルエンジンを投入



HVが次世代環境車の主力になる気配が濃厚な中、依然として重要なのが従来型のエンジンの性能向上だ。ガソリンや軽油といった石油燃料は、今後もしばらくは自動車のエネルギー源として主役の座を占め続ける。エンジンとモーターの動力を組み合わせる

平均燃費25%向上へ

新拠点建設し開発効率化

HVが次世代環境車の主力になる気配が濃厚な中、依然として重要なのが従来型のエンジンの性能向上だ。ガソリンや軽油といった石油燃料は、今後もしばらくは自動車のエネルギー源として主役の座を占め続ける。エンジンとモーターの動力を組み合わせる

HV競争激化

ハイブリッド技術を生かし、自動車業界の環境技術とその実用化を引っ張ってきたトヨタ自動車。しかしハイブリッド車(HV)ではホンダなど他メーカーとの競争が激化している。さらには「第3のエコカー」と呼ばれる低燃費エンジン車やクリーンディーゼル、過給器を搭載してダウンサイジング(小型化)したエンジンなど、内燃機関の進歩も著しい。トヨタの環境技術はどう進化していくのか。

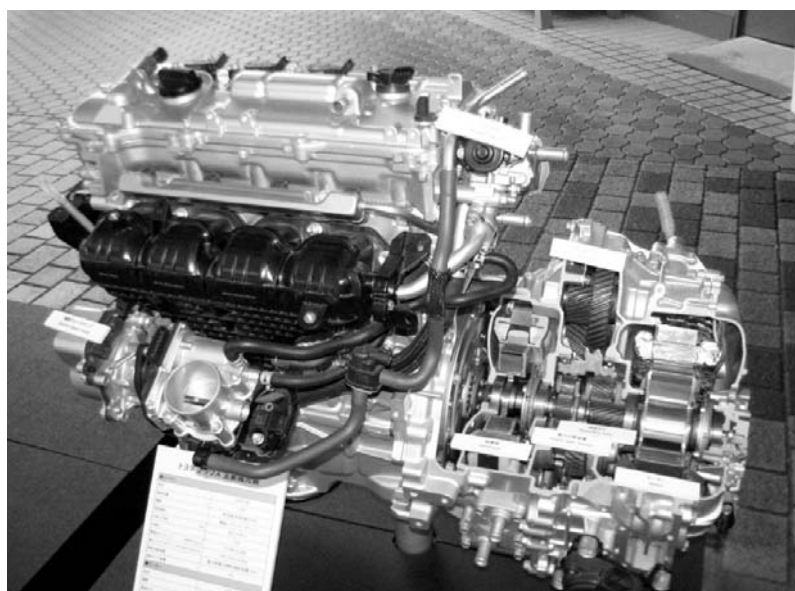
各社、相次ぎ新車投入

次世代環境車の本命に

HVの燃費競争が激しさを増している。ホンダが9月に発売した新型「フィットハイブリッド」のJC08モードの燃費は、ガソリン1リットルあたり36.4キロメートル、トヨタの小型HV「アクア」の同35.4キロメートルを上回り、プラグインハイブリッド車(PHV)を除いた燃費など各社が相次いでHVを投入する。

性能面だけではなく、ラインアップの面でも他社の追い上げは著しい。富士重工業は6月にスポーツ多目的車(SUV)「XVハイブリッド」を発売。マツダもトヨタの技術供与を受け、2013年中に中型セダン「アークセラ」にHVを設定するなど各社が相次いでHVを投入する。

しかし逆に言えばこうした動きは、各社がHVを次世代環境車の本命と位置づけた証でもある。トヨタのHVは97年の初代「プリウス」投入から



HVシステムのコストや量産品質で先行(「プリウス」)の駆動システム。

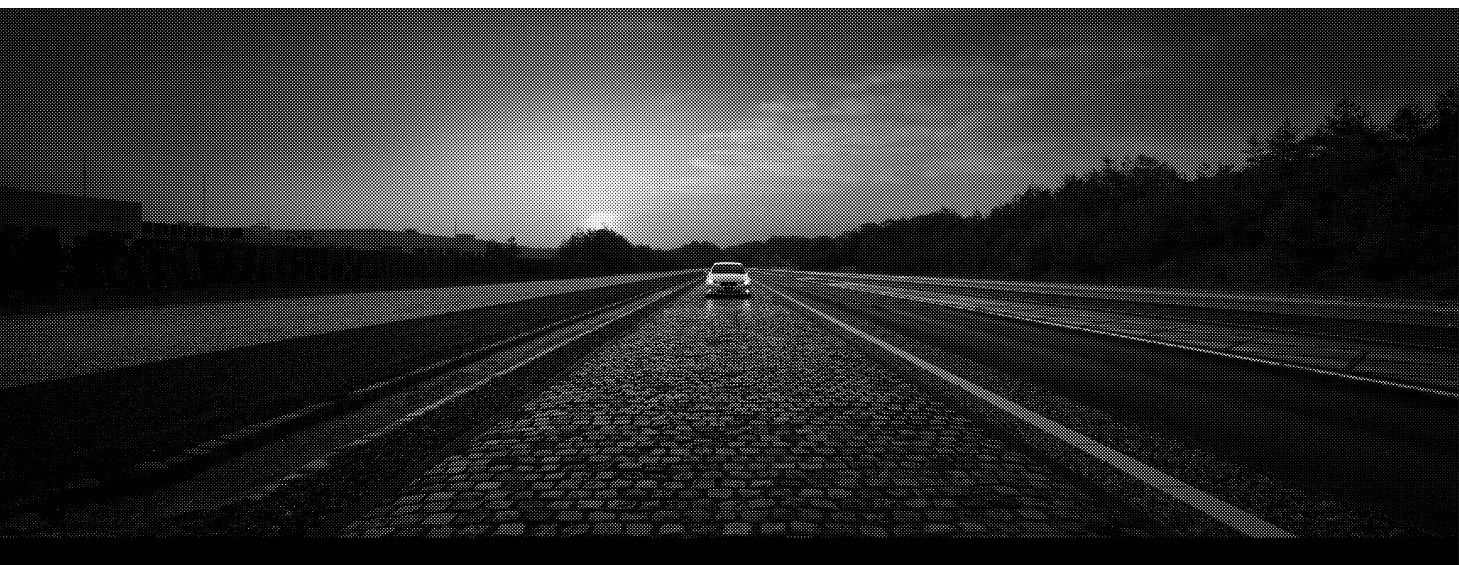
トヨタは、次世代環境車の本命にHVを投入する。さらには注目されるのが、今や世界販売の14%、国内販売の40%がHVとなり、トヨタにとってHV



今年完工した「パワートレイン共同開発棟」。エンジンや変速機の開発を加速する

新型クラウンハイブリッドの燃費は同23.2キロメートルを達成。大型セダンの燃費としては驚異的な水準を実現。欧州勢を中心に採用が進んでいる過給器を組み合わせた小排気量化(ダウンサイジング)技術では、排気量200

エンジン性能をさらに向上



世界の道で、乗る人の「うれしさ」を学び続ける。

そのクルマは、ヨーロッパの石畳を走るかもしれない。そのクルマは、灼熱の砂漠を走るかもしれない。そのクルマは、極寒の凍結路を走るかもしれない。アイシン精機、特殊試験路。ここには世界のあらゆる道がある。どんな環境でも満足してもらえる一台のために、このテストコースでコンピュータで究めた製品を、さらに、乗る人の気持ちになって鍛えあげていく。すべては、クルマの部品やシステムの開発段階から、乗る人の“うれしさ”を学び、求められているものをカタチにするために。

AISIN
One Team, Best Future



すべては、かけがえのない時間のために。

大切な人と絆を深める。家族と思い出を重ねていく。そんなクルマの中で過ごす色とりどりの時間を、人生にとってかけがえのない一刻にしたい。トヨタ紡織はその想いをエネルギーに、快適な移動空間の創造に取り組んでいます。

Design your passion
トヨタ紡織
TOYOTA BOSHOKU