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

Összkerékhajtást kaptak a Toyota zászlóshajói Észak-Amerikában

Mechanikus összkerékhajtási rendszerrel szerelte a Camry és Avalon szedánokat a Toyota. A rendszer a benzinmotoros, észak-amerikai specifikációjú modellekhez készült; az Európában közkedvelt hibrid kivitelekhez más technológiát tartogat a gyártó.

Az új generációs TNGA padlólemez széles körű bevezetése után a Toyota elkezdte kiaknázni a közös műszaki alapokban rejlő potenciált. Mivel az Európában is forgalmazott Camry (4879 mm, tengelytáv: 2824 mm) és nagyobb testvére, az USA-ban elérhető Avalon szedán (4976 mm, tengelytáv: 2870 mm) ugyanarra a GA-K platformra épülnek, mint az új generációs RAV4 szabadidőjármű, csak döntés kérdése volt, hogy az utóbbiban alkalmazott összkerékhajtási rendszer a négyajtós limuzinokba is megtalálja az útját.

A Dynamic Torque Control AWD rendszer elektromágneses vezérlésű tengelykapcsolója álló helyzetből történő elinduláskor, illetve az első kerekek tapadásvesztése esetén kapcsolja be a hajtásba a hátsó kerekeket, a nyomaték legfeljebb 50 százalékát juttatva rájuk. **A hajtáslánc extra elemei sem az utastérből, sem a csomagtartóból nem rabolnak helyet,** illetve nem csorbítják a járművek menetdinamikáját, rugózási kényelmét vagy zajszintjét. A hátsó ülésen mért csípőpont-magasság mindkét szedán esetében megegyezik a hibrid modellekével, a csomagtérpadló magassága változatlan maradt.

Az 1979-ben bevezetett Camry kizárólag 1986 és 1991 között (2. generáció) volt elérhető összkerékhajtással; az 1994 óta gyártott, most ötödik generációjában járó Avalon pedig mindig is elsőkerék-hajtású modell volt. A jelenlegi generációk összkerekesítését eredetileg nem tervezte a Toyota, bevezetésüket a szabadidőjárművek egyre növekvő népszerűsége indokolta. Az elképzelés gyors és hatékony megvalósítása jól demonstrálja a TNGA padlólemezben rejlő lehetőségeket.

A fejlesztés során a Camry, illetve az Avalon felső karosszériáját könnyen és zökkenőmentesen kombinálták a RAV4 2.5 literes benzinmotorjával, nyolcfokozatú automata sebességváltójával, összkerékhajtási rendszerével, illetve hátsó differenciálművével. A szedánok a RAV4 áthangolt többlengőkaros hátsó felfüggesztését kapták meg, míg a kardántengely kisebb módosításokkal a vadonatúj, majd csak idén decembertől kapható (és ugyancsak a TNGA-K platformra épülő) Highlander szabadidőjárműből származik. Az összkerékhajtású Camry és Avalon modellek padlólemezét is módosították, a rögzítőféket elektromos egységre cserélték, illetve nagyobb kapacitású üzemanyagtartályt szereltek be. A hajtáslánc extra elemei alig több mint 70 kilogrammal növelték a modellek tömegét. A Camry AWD jövő tavasszal, az Avalon AWD fél évvel később kerül a Toyota észak-amerikai márkakereskedéseibe.

Mivel az európai piacok többségén a Camry kizárólag hibrid hajtáslánccal érhető el, a

mechanikus összkerékhajtású szedánnak nálunk nem lenne létjogosultsága. Annál érdekesebb lehetne egy hibrid összkerékhajtású úgynevezett AWD-i verzió, szintén a RAV4 mintájára. A szabadidőjármű benzin-elektromos kivitelének első kerekét a hibrid hajtáslánc, míg a hátsó tengelyt egy különálló, csak szükség esetén működésbe lépő villanymotor hajtja. A technológia helyigénye, illetve a beépítésből adódó tömegnövekedés minimális, súrlódás híján az AWD-i csendesebb és takarékosabb is, mint a mechanikus rendszerek.

Fotók és videó: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/osszkerekhajtast-kaptak-toyota-zaszloshajoi-eszak-amerikaban