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

Terepen mérte össze az erejét az új Toyota Tundra és a Rivian R1T

A benzinmotoros japán és az elektromos amerikai pickup is állta a sarat a jeges, havas erdőben.

Köztudott, hogy az Egyesült Államokban a teljes méretű ún. „full size” pickupok a legnépszerűbb autók a piacon, a Ford F-150 például közel négy évtizede vezeti az ország újautó-eladási listáját, de a hasonló Ram és Chevrolet modellek is rendre a dobogón végeznek az év végi toplistákon (2021-ben a legnépszerűbb „rendes” személyautó, a Toyota RAV4 csak a negyedik lett 408 ezer eladott példánnyal). A 2021 végén két új szereplő érkezett erre a piacra, a világ első tisztán elektromos hajtású pickupja, a Rivian R1T és a Toyota Tundra harmadik generációja, amely a 14 (!) évig gyártott másodikat váltotta le.

Mindkettő különleges a maga nemében: az amerikai Rivian négy villanymotorja összesen 835 lóerőt és 1228 Nm-t képes leadni, így nem csoda, hogy az R1T alig több mint 3 másodperc alatt képes álló helyzetből felgyorsulni 100 km/h-ra. A villanypickup teljesen sík alváza, remek terepszögei és többféle hajtás üzemmódja ugyanakkor terepen is sok előnyt tartogat, bár azt sem szabad elhallgatni, hogy a 3,25 tonnás üres tömege közel 700 kilogrammal nagyobb, mint a Toyotáé.

A Tundra harmadik nemzedéke műszakilag az új Land Cruiser 300 közeli rokonának tekinthető, a masszív létraalvázát, a csavarrugós, többlengőkaros hátsó futóművét és a 3,5 literes, ikerturbós V6-os benzinmotort is tőle örökölte. Ez az első Tundra, amit már öntöltő hibrid hajtáslánccal is meg lehet rendelni, a szintén a 3,5 literes V6-osra épülő i-Force MAX változat úgy kínál több mint 10 százalékkal kisebb fogyasztást, hogy a teljesítménye (389 helyett 437 lóerő) és a nyomatéka (650 helyett 790 Nm) is lényegesen nagyobb, mint a normál benzinesének.

Egy elektromos autókkal foglalkozó amerikai weboldal, az Insideevs.com nemrég egy tereppályán eresztette egymásnak a Rivian és a Toyota újdonságát, hogy kiderüljön, melyik mozog ügyesebben úttalan utakon. Mind az R1T, mint a Tundra sikerrel vette az akadályokat, a mély hóval borított ösvényt (2:52), az árkot (6:29) és a lépcsőre hasonlító padkát (11:53) is, de azért akadtak különbségek köztük. A tesztelők kiemelték, hogy a Riviannak az emelhető, légrugós futóműve, amely akár 15 colos (38 cm) hasmagasságot is képes volt biztosítani, nagy előnyt jelentett, akárcsak az óriási nyomatéka és a nagyobb átmérőjű Pirelli Scorpion terepgumijai. Viszont a nagy tömege miatt könnyebben akadt el a mély hóban, és a lejtőn is nagyobb lendülettel akart visszacsúszni.

Ezzel szemben a Toyota valamivel magabiztosabban mozgott a mély hóban, viszont a nagyobb tengelytávja, a kisebb kerekei és nem állítható hasmagassága (24 cm) terepen

hátrányt jelentett számára, első próbálkozásra a lépcsőnél kicsit le is verték az első lökhárító alját. Azt is kiemelték a tesztelők, hogy a benzinmotoros Toyota esetében a tesztelő mindig tudta, hogy milyenek a tapadási viszonyok a kerekeknél, mert amikor mind a négy kerék kipörgött, a motor fordulatszáma megnőtt. Ilyet nem lehetett tapasztalni a teljesen elektromos, ezért szinte teljesen néma Rivianban, ami bizony megszokást igényelt terepjárás közben.

VIDEO: https://youtu.be/mP0rHTiCKQ8

A két pickup között jelentős árkülönbség is van: a terepjárásra optimalizált Adventure csomaggal felszerelt Rivian R1T extrákkal 77 ezer dollárba (28 millió forint), míg a Toyota Tundra a szintén terepes TRD Off-Road csomaggal (egyedi optika, 20 colos felnik Falken terepgumikkal, Bilstein gátlók, alsó védőlemezek, elektromosan zárható hátsó differenciálmű, Multi-Terrain Select, kúszó- és lejtmenetvezérlés) 63 ezer dollárba (23 millió forint) kerül.

Fotók: *Youtube, MotorBiscuit.com*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/terepen-merte-ossze-az-erejet-az-uj-toyota-tundra-es-a-rivian-r1t