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

Elektromos hajtással térhet vissza hamarosan a Toyota kultikus sportautója

Egy nyitható tetejű kétüléses is a része a Toyota 2030-ig tervezett elektromos modelloffenzívájának, amelynek keretében 30 új villanyautó gyártását fogják elkezdeni az évtized végéig. Egyre valószínűbb, hogy a következő MR2 a Gazoo Racing első villanyautójaként érkezhet meg.

A Toyota általában nem követi a trendeket, hanem a saját feje után menve formálja azokat. Manapság, amikor a legtöbb autógyártó megszünteti sportos modelljeit, és kivonul a motorsportból, a japán márka minden korábbinál szélesebb sportautó-kínálattal rendelkezik (GR Yaris, GR Corolla, GR 86, GR Supra) a gyári sportrészlegnek köszönhetően. Ráadásul az utcai modellek fejlesztése mellett a Gazoo Racingnek arra is marad energiája, hogy sorozatban nyerje a bajnoki címeket olyan neves versenysorozatokban, mint a Hosszútávú-világbajnokság (WEC), a Rali-világbajnokság (WRC) vagy a Tereprali-világbajnokság (FIA World Rally-Raid Championship).

Egy valami hiányzik még a Toyota sportos modellkínálatából, egy nyitható tetejű élményautó, amely az MR2 új generációja lehetne. Ez a 1984-2007-ig gyártott típus három nemzedéken át szórakoztatta az elérhető árú sportkocsik kedvelőit, az MR2 név a "mid-ship, rear-wheel-drive, 2-seater" rövidítése, ami középmotoros, hátsókerék-meghajtású, kétüléses járművet jelent.

A három generáció közül az első (W10) ma már valódi kultmodellnek számít. Karakteres megjelenésű, bukólámpás, lapos és szögletes karosszériája összetéveszthetetlenné tette, a futóműve hangolásában pedig a Lotus egyik mérnöke is közreműködött. A legtöbbet a Corollából származó, két vezértengelyes, hengerenként négyszelepes, 1.6 literes motorral adták el, amely egyszerre volt pörgős és szinte örök életű. 130 lóerőt és 142 Nm-t is kihoztak belőle, ami elég volt ahhoz, hogy az MR2 9 másodpercen belül gyorsuljon fel 0-100 km/h-ra.

Amikor 1989-ben megjelent a második nemzedék (W20), az *Ucsida Kunihiro* által tervezett lapos, bukólámpás karosszéria és a középmotoros elrendezés miatt sokan az elérhető árú „japán Ferrarit” láttak benne. Nem csak úgy nézett ki, mint egy olasz szupersportkocsi, de a feltöltős verziói úgy is mentek: a kétliteres, négyhengeres 245 lóerős turbómotorral 5,5 másodperc alatt gyorsult fel 0-100 km/h-ra, ami csak 0,2 másodperccel maradt el a szintén 1989-ben bemutatott, 300 lóerős Ferrari 348 TS idejétől.

Az 1999-2007-ig gyártott harmadik MR2 generációt pedig a szegény ember Porsche Boxsterének becézték, nem csak a remek vezethetőség, a középmotoros elrendezés és a kétüléses kabin, hanem a hasonló fényszórók és a nyitható vászontető miatt is (a korábbi MR2-esek targatetősek voltak). Két fontos különbség azonban volt a japán és a német

roadster között: előbbit soros négyhengeres, utóbbit hathengeres bokszermotorral szerelték, részben emiatt a Toyota negyed tonnával könnyebb volt, az alapváltozata 1000 kg alatt maradt.

A brit Autocar nemrég arról számolt be, hogy az új GR86 és GR Corolla piacra dobását követően a Toyota az egyre nagyobb termékportfólióval rendelkező Gazoo Racing almárka villamosítására készül, aminek keretében a 15 éve megszűnt MR2-est kompakt, kétüléses villanyautóként hozná vissza a piacra, méghozzá megfizethető áron, és rögtön az elektromos modelloffenzíva első szakaszában.

2021 végén a Toyota mindenkit meglepett, amikor a bejelentette, hogy 2030-ig 30 új, tisztán elektromos autót fog piacra dobni, és a jövőbeli elektromos bZ termékcsalád sokszínűségét bizonyítva egyszerre le is leplezett 15 elektromos koncepcióautót. Ezek között volt apró városi crossover, Tesla Model 3-méretű szedán, amerikai piacra szánt "full size" pickup és egy agresszív formájú, nyitható tetejű sportautó is, amelyből várhatóan a modern MR2, a Toyota első dedikált elektromos sportautója válhat a közeljövőben.

A Toyota vezetői az elmúlt hónapokban már többször hangoztatták azon meggyőződésüket, hogy nem az akkumulátoros elektromos autók jelentik az egyetlen megoldást a szén-dioxid-semleges közlekedésre; köztudott a gyártó elkötelezettsége a hidrogén üzemanyagcellás hajtásláncok iránt, sőt, a GR Yarisból ismert 1,6 literes, nagyteljesítményű turbós benzinmotort már hidrogén üzeműre is átalakította, és a Corollába építve japán túraautó-versenyeken indítja. Ám a meglévő, rugalmasan alakítható e-TNGA elektromos architektúrával és a gyorsan bővülő nemzetközi töltőhálózattal egy tisztán elektromos hajtású kétüléses sportautó mégis logikusan illeszkedne a cég kínálatába. Már csak azért is, mert a Toyota keményen dolgozik a szilárdtest-akkumulátorok fejlesztésén, amelyek nagyobb energiasűrűségüknek köszönhetően könnyebbek és hatékonyabbak, mint a hagyományos lítium-ion akkumulátorok, így tökéletesen passzolnának egy kicsi és könnyű, agilitást előtérbe helyező autóba.

Hogy a Gazoo Racing debütáló elektromos autója lesz-e ezeknek az újgenerációs akkumulátoroknak az első haszonélvezője, az még a jövő zenéje, de az biztos, hogy a 2021 végén bemutatott, targatetős, késznek tűnő formatervvel rendelkező Sports EV koncepció arányai az MR2-eséhez hasonló, középmotoros elrendendezésre utalnának, ha egy benzinmotoros járműről lenne szó. A középmotoros elrendezés a kétüléses elektromos járműveknél azonban vélhetően azt fogja jelenteni, hogy az akkumulátorokat függőlegesen, az ülések mögé helyezik majd el, hogy a tömegük az autó középpontjánál koncentrálódjon, így ezek a sportkocsik elméletileg képesek lesznek benzines elődeik jellegzetes menettulajdonságait reprodukálni.

Remélhetőleg nem csak a középmotoros autókra jellemző súlyelosztás, hanem a hátsókerék-meghajtás is megmarad az új MR2-esben. Bár az e-TNGA platformot eddig csak front- és összkerékhajtású járművekben használja a Toyota, elméletileg semmi akadálya annak, hogy csak a hátsó tengelyre kerüljön benne hajtó villanymotor. Az sincs kizárva, hogy a Toyota készít majd egy másik, dedikált, hátsókerékhajtás-orinentált elektromos platformot is, amelyet a jövőbeli Gazoo Racing sportautók mellett a Lexus is használhatna.

Sokan kételkednek abban, hogy a belső égésű motor rezgései és hangja nélkül is lehet-e vegytiszta és nyers vezetési élményt adó sportautót készíteni. Ha valakinek sikerülhet, akkor az a Toyota, amely a közelmúltban bőven megmutatta már mérnöki képességeit és sportosság iránti elkötelezettségét a Gazoo Racing modellekkel.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/elektromos-hajtassal-terhet-vissza-hamarosan-toyota-kultikus-sportautoja