

Harmincéves a Toyota RAV4, a világ első kompakt szabadidő-autója

Kategóriát teremtett a Toyota 1994 májusában, amikor a városi SUV első generációját bemutatta. Ma már az ötödik nemzedéknél és több mint 14 millió eladott példánynál tart a típus. De mi tette a RAV4-et ennyire egyedivé és sikeressé?

A Toyota RAV4 a piaci bevezetésekor egymagában teremtette meg a kompakt szabadidő-autók szegmensét, áthidalva a hagyományos terepjárók és személyautók között akkoriban tátongó szakadékot. Maga a név a *Recreational Active Vehicle* (szabadidős aktív jármű) kifejezés rövidítése, a 4 pedig természetesen a négykerékmeghajtásra utal.

Egyedülálló volt 30 évvel ezelőtt a RAV4 receptje, amely az összkerék-hajtású járművek nagy hasmagasságát, magas üléspozícióját és robusztus megjelenését az alváz konstrukció helyett egy könnyebb, jobb vezethetőséget és kedvezőbb fogyasztást biztosító, személyautós felépítésű önhordó karosszériával (és elől-hátul független kerékfelfüggesztéssel) ötvözte.

Egy hasonló modell ötlete már 1986-ban felmerült a Toyota fejlesztőcsapatában, amikor a tervbe vett városi terepjáró felépítéséről hosszas vitákat folytattak a mérnökök. Három évet kellett várni az első működő autó elkészültéig, a RAV Four koncepciót az 1989-es Tokiói Autószalonon mutatták be. Bár csak egy dizájn-terv volt, amelyből hiányzott egy valódi autó részletessége, de a közönség a mókás formája miatt meleg fogadtatásban részesítette.



Nonaka Maszakacu főmérnöknek mégis nehéz dolga volt meggyőzni a Toyota többi részlegét arról, hogy egy olyan piaci szegmensben, amely még nem is létezik, sorozatgyártású autót kell létrehozni. A szabadidő-autó (SUV) kifejezés nem volt elterjedt, még az autós berkeken belül is sokan nehezen értették meg egy ilyen kompakt 4x4-es koncepcióját. 1991-ben azonban a Toyota mégis zöld utat adott a RAV4-projektnek, és végre elkezdődhetett az első generáció kifejlesztése.

Egy ponton a projekt leállt, majd váratlan helyekről érkező beavatkozásoknak köszönhetően újjáéledt: a Toyota japán és európai értékesítési részlegei siettek Nonaka segítségére, mivel a piaccal való szoros kapcsolatuk meggyőzte őket arról, hogy eljött az ideje ennek az új típusú autónak. Újraindították a fejlesztést, és az 1993-as tokiói kiállításra már egy olyan RAV4 tanulmánnyal érkezett a Toyota, amely előrevetítette az 1994-es Genfi Autószalonon debütáló szériaváltozatot.

Olcsóbbá tette a fejlesztést, hogy a RAV4 megalkotásakor a Toyota számos kipróbált és bevált alkatrészt használt fel saját polcairól. A kompakt méretű platform a Corollából, a motor és néhány hajtáslánc elem a Camry/Carina modellből, a felfüggesztés és a sebességváltó pedig egyenesen az utcai raliautóból, a legendás Celica GT-Fourból származott.

Az első generáció

A Toyota RAV4 az 1994. márciusi világpremiert követően májusban jelent meg a japán és az európai piacon háromajtós, négyülékes modellként, amely kívül hordta a pótkerekét, mint az igazi terepjárók. Elpusztíthatatlannak ismert, kétliteres, 16 szelepes, 129 lóerős, négyhengeres benzinmotorja (3S-FE) a mindössze 3,7 méter hosszú és 1177 kg tömegű szabadidő-autót közel hot hatch szintű menetteljesítményekkel ruházta fel. Állandó összerékhajtással a tapadással sem volt gond, a motor ereje precízen kapcsolható ötfokozatú kézi vagy négyfokozatú automata sebességváltón keresztül jutott el a négy kerékre.

A komolyabb terepjárásra vágyók számára a zárható középső differenciálmű volt az egyetlen rendelhető extra, utcai jellege miatt a RAV4-hez felezőt soha nem kínáltak. A kompakt szabadidő-autó azonnal sikert aratott mind az újságírók, mind a kereskedők körében. Szerény ambíciókat támasztott a Toyota az új modelljével kapcsolatban, kezdetben csak évi 4500 darabos világszintű keresletre számított a cégvezetés. Viszont már az első hónapban 8000 megrendelés érkezett, így a gyártási mennyiséget azonnal meg kellett duplázni.

A RAV4 kompakt mérete, kiszámítható, autószerű vezethetősége, meglepően jó terepjáró képességei és bőséges felszereltsége remek kombinációt alkotott. Csak két területet nem éreztek megfelelőnek a Toyota mérnökei: a hátsó lábtér és a csomagtér méretét (utóbbi 173 literes volt). Ennek megoldására a japán autógyártó 1995 márciusában piacra dobta az ötajtós modellt, amely 410 mm-rel volt hosszabb a háromajtósnál, és a tengelytávján is nyújtottak 210 mm-t. Ennek köszönhetően nem csak a második sor helykínálata nőtt meg (valódi ötszemélyessé téve az autót), hanem a csomagtartó is, amely már 407 liternyi helyet kínált az oldalra nyíló hátsó ajtó mögött.

Bő másfél évvel az európai és japán bevezetés után, végül 1996 januárjában vált elérhetővé a RAV4 az Egyesült Államokban, az amerikai premier egybeesett az egész termékcsaládot érintő finom ráncfelvarrással. Ugyanebben az évben egy belépőszintű, elsőkerék-hajtású modellt is piacra dobott a Toyota, 1997-ben pedig egy teljesen

elektromos verziót (RAV4 EV) is bevezettek, amelyet Kaliforniában és Japánban lehetett megvásárolni. A RAV4 EV nikkél-fémhidrid (NiMH) akkumulátora ötórás töltés után 160-190 km hatótávolságot biztosított. Az 1998-as modellévre a RAV4 egy jelentős ráncfelvarrást kapott, és 1998 februárjában bemutatták a mediterrán országokban igen kedvelt RAV4 kabriót is.

A Toyota joggal állíthatja, hogy a RAV4 1994-es bevezetésével megteremtette a kompakt SUV-ok kategóriáját és piacát. Már az első, nem teljes évben világszerte 53 ezer darabot adtak el a típusból; a következő évben ennek a duplája került az utakra, 1996-ra pedig megháromszorozódott a kereslet. A RAV4 mind az öt eddigi generációjával nőttek a globális eladások, mára több mint 14 millió darab autót adott el a Toyota ebből a típusból, amelynek aktuális verziója sorozatban négyszer volt a világ legnépszerűbb szabadidő-autója.

Fotók: *Toyota, Wheelsage.org*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/harminceves-toyota-rav4-vilag-első-kompakt-szabadido-autoja>