

A Toyota nem adja fel sportos vérvonalát: néhány izgalmas modell a közeljövőből

Ha minden jól megy, a Toyota és Lexus számos sportos hangulatú autóval rukkol elő az évtized végéig. Van olyan, amelyet már majdnem egy évtizede érlelgetnek, s olyan is, ami teljesen friss. Álmodozzunk egy kicsit...

Aki nem csak használati tárgyat lát az autóban, hanem lelkesedik érte, szereti és örömet leli benne, az az elmúlt éveket nem élte meg jól. Egyre több az SUV, a crossover és az elektromos autó, ezek pedig távolról sem képesek azt a vezetési élményt nyújtani, mint egy old school benzines gép, amely könnyű építésű és minden porcikája azért van, hogy mosolyt csaljon a vezető arcára.

Szerencsére a Toyota látja ezt a vásárlói réteget, tisztában van az igényeikkel. A japán óriás szándéka egyértelmű: kellenek a sportos modellek. A könyvelők és a pénzügyesek szándéka szintén egyértelmű: ne pazaroljuk a pénzt a szerencsés esetben is legfeljebb kis hasznot hozó rétegmodellek fejlesztésére.

A két egymásnak ellentmondó hozzáállást úgy oldja fel a Toyota, hogy más márkákkal karöltve fejleszt. Így volt ez a múltban is: a GT86 a Subaruval osztozik a műszaki alapokon, az aktuális Suprában pedig nagy adag BMW található. A Toyota és a Suzuki együttműködése régebbi keletű: mindkét márka palettáján van olyan modell, amelyet a másik fejlesztett, de emblémacserével mindkét cég árulja.

A pletykák szerint a Toyotánál három sportos modell is fejlesztési szakaszának végén jár, s két-három éven belül megérkezhet a szalonokba. A japánok a középmotoros MR2 felélesztését tervezik – természetesen a lehető legmodernebb köntösben. A 2007-ig gyártott eredeti MR2 kicsi, kétüléses roadster volt, s hasonló megoldásra számíthatunk az utód esetében is. A tervezett 2026-os piaci bevezetés egyelőre nem biztos, mint ahogy az sem, hogy milyen hajtáslánc kerül a kocsiba. Az egyelőre Toyota FT-Se néven futó projekt kapcsán hallani arról, hogy tisztán elektromos (BEV) lesz, de előfordulhat, hogy a GR Yaris, háromhengeres benzines turbómotorja kerül a kocsiba. Utóbbi mellett szól, hogy a GR Yaris hajtáslánca készen van, így csak át kell emelni az MR2-be. Akár a 315 lóerő körüli villanyos hajtás, akár a turbós benzines kerül az ülések mögé, dinamikában nem lesz hiány. A hírek szerint a belső égésű motoros verzió esetében 1,3 tonna lesz a saját tömeg, és a feltöltött motor hatfokozatú manuális vagy nyolcfokozatú automatán keresztül hajtja majd a hátsó kerekeket.

A költségek megosztása miatt az együttműködés más gyártókkal szintén szükségszerű lesz. Tervben van az MR2-nél is kisebb sportos kétüléses, amely a Suzuki Cappuccino alapjaira készülhet. A kooperációban a Daihatsu is részt vesz, hiszen nagy tapasztalatai vannak a Copen nevű roadster gyártásával. Ez a projekt a Toyotánál jelenleg S-FR néven fut, és eddig

hányattatott volt a sorsa. Konceptóautóként ugyanis már 2015-ben bemutatkozott. Akkor úgy tűnt, hogy szériaérett, aztán mégsem valósult meg. Ám most ismét szóba került egy négy méter körüli, orrmotoros (1,5 literes, soros négyhengeres) és hátkerék-hajtású gép, amely a Mazda MX-5 közvetlen riválisa lehet. Így az egy tonnánál alig nehezebb, parányi kétüléses három emblémával - Toyota S-FR, Daihatsu Copen és Suzuki Cappuccino - kerülhet a szalonokba.

Jöjjenek az igazi legendák, de maradjunk egy modell erejéig még a Toyotánál. A hírek szerint a Celica is utódot kap. Az 1970 és 2006 között gyártott, hét generációt megélt Celica igazi húzónév lehet a Toyota palettáján, és az eddig FT-86 néven futó projekt végső formájában akár már a 2025-ös Tokiói Autószalonon látható lesz. Úgy véljük, hogy az elektrifikáció ezt a modellt nem éri el, mert a Celica név arra kötelezi a Toyotát, hogy alacsony építésű, kétajtós kupét készítsen, amelybe valószínűleg 2,0 liter körüli négyhengeres, turbós motor kerül modern infotainment rendszerrel és a Toyotára jellemző magas összeszerelési minőséggel.

A Lexusnak más szerepet szán a Toyota Motor Corporation. A cégcsoport presztízmárkájaként teljesen elektromos jövőt vizionálnak neki, így a legendás, V10-es, kultikus LFA utódja legalább részben elektrifikált lesz. A mérnökök feladata azt elérni, hogy a nehezebb elektromos hajtás ellenére ugyanolyan kezes és élvezetes menetteljesítményeket nyújtson, mint az eredeti tette. *Koji Sato*, a TMC első embere szerint nem kizárt a szilárdtestakkumulátor-technológia alkalmazása ebben a modellben, hiszen a Toyota évek óta fejleszt ezen a téren. A Lexus BEV Sport Concept-et 2021-ben már megmutatták, de a piaci bevezetés mellett a hajtásláncról sem született végső döntés, mert a tisztán elektromos hajtás mellett ugyanis szó van plug-in hibrid rendszerről is.

Ami a teljesítményt illeti, egy LFA-utód esetében csak szuperlatívuszokról lehet szó. *Sato szan* alig 2 másodperc fölötti 0-100-as sprintről tett említést, miközben a kecses sportkupé hatótávja legalább 650-700 km lesz. A rendszer belső égésű eleme 4,0 literes, V8-as, az összteljesítmény 720 lóerő körül várható. High-tech megoldásokra számítsunk a karosszériát illetően is: a tömeg csökkentése érdekében az alumínium padlólemezre szénszál erősítésű kocsitest kerül.

Fotók: *Toyota, Lexus*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/a-toyota-nem-adja-fel-sportos-vervonalat-n-ehany-izgalmas-modell-a-kozeljovobol>