

Már több mint 2,5 millió hibrid Toyota RAV4 fut a világ útjain

Pedig a világ legnépszerűbb autótípusa mindössze 10 éve kapható benzines-elektromos hajtáslánccal.

A RAV4 nem csak a Toyota kínálatában, hanem a világ összes autótípusa közül is a legnépszerűbb modell világszerte, tavaly közel 1,2 millió fogyott belőle. Ez a forradalmi modell 31 évvel ezelőtt megteremtette a kompakt SUV szegmenst, és az innováció minden következő generációban folytatódott. A legfontosabb újítás 2015-ben, a negyedik nemzedékben debütált: a hibrid hajtáslánccal van szó, amely addigra már bizonyította hatékonyságát és megbízhatóságát a Toyota kisebb modelljeiben.

Az elmúlt tíz évben világszerte több mint 2,5 millió öntöltő és konnektoros hibrid Toyota RAV4-et adtak el, ezzel a Prius (több mint 5 millió eladott példány) és a Corolla (több mint 3,3 millió eladott példány) után a harmadik legnépszerűbb elektrifikált hajtáslánccal autótípus lett a világon. A benzines-elektromos Toyota RAV4 Észak-Amerikában a legkelendőbb, ahol 2015 óta közel 1,3 milliót vettek belőlük. A második legfontosabb régió Európa, ahol több mint 635 ezer hibrid RAV4 fogyott eddig. Egyébként a RAV4-ből – bármilyen hajtáslánccal – a 31 éves története során 15,4 millió fogyott, ebből 2,6 millió Európában.

A 2,5 literes, négyhengeres benzinmotorra épülő öntöltő hibrid hajtás 2015-ben, a modellfrissítéskor debütált a negyedik generációs (2012-2018) RAV4-ben. Ez volt az első hibrid a D-SUV szegmensben. 197 lóerős rendszerteljesítménye jó menetteljesítményeket biztosított, 8,3 másodperc alatt gyorsult fel 0-100 km/h-ra, a hivatalos átlagfogyasztása viszont csak 4,9 liter volt. Már a kezdetektől készült összkerekhajtású változatban is, amelynek a hátsó tengelyen is volt egy 68 lóerős villanymotorja. Ez a változat akár 1650 kg tömegű fékezett utánfutót is vontathatott. Újdonság volt a hibrid Toyoták világában, hogy a RAV4 hat előre beprogramozott virtuális áttétele lehetőséget adott a „manuális” sebességváltásra, ami sportosabb, közvetlenebb vezetési élményt jelentett egy Priushoz képest, és a motorfékhatást is jobban ki lehetett vele használni.

2019-ben debütált a lassan kifutónak számító, ötödik generációs RAV4, amely minden eladási rekordot megdöntött a típus történetében, ezért volt olyan időszak, amikor egyszerre öt gyárban is készült a világ különböző részein (Európába Japánból importálták). A 2,5 literes Dynamic Force benzinmotoron alapuló, negyedik generációs öntöltő hibrid rendszere 10 százalékkal nagyobb teljesítményt biztosított ugyanennyivel kisebb fogyasztás mellett, ráadásul tisztán elektromos üzemmódban is többször és nagyobb távolságokra tudta mozgatni a SUV-ot. Elődjéhez hasonlóan az ötödik generációs RAV4 a kezdetektől fogva elsőkerék-meghajtással (218 lóerő) és intelligens – elektromos –

négykerékmeghajtással (AWD-i, 222 lóerő) is kapható volt.

Egy évvel később egy újabb fontos mérföldkőhöz érkezett a RAV4, amikor a hajtáslánc-választéka kibővült a 306 lóerős konnektoros hibriddel, amelyet egy emblémacsere után a Suzuki is felvett az európai választékába Across néven. Hiába nehezebb a RAV4 Plug-in Hybrid több mint 300 kilóval az öntöltő hibridnél, így is jóval fürgébb nála, ugyanis 8,3 helyett 6 másodperc is elég neki, hogy 100 km/h-ra gyorsuljon. A 18,1 kWh-s lítium-ion akkumulátor révén 75 km-t lehet elektromos üzemben megtenni, ami a legtöbb tulajdonosnak elég az ingázásra, munkába járásra. Fontos tudni, hogy a RAV4 Plug-in Hybrid a nagyfeszültségű akkumulátor lemerülése után is megőrzi eredeti rendszerteljesítményét, csak ilyenkor öntöltő hibrid üzemmódra vált át.

A vadonatúj, hatodik generációs Toyota RAV4-et 2025 májusában mutatták be, és hamarosan érkezik az európai kereskedésekbe. Ez már a Toyota legújabb, ötödik generációs hibrid hajtásláncaival és az új Arene operációs rendszerével lesz felszerelve, amely még gyorsabb működést tesz lehetővé a Toyota T-MATE biztonsági és vezetéstámogató rendszereknek. A 2026-os RAV4 másik újdonsága, hogy egyetlen piacon sem lesz elérhető benzinmotoros kivitelben: az ügyfelek egy öntöltő és egy konnektoros hibrid közül választhatnak. Ezekben nőtt a villanymotorok teljesítménye, ami jobb gázreakciót és – Észak-Amerikában – kis mértékben megnövelt rendszerteljesítményt eredményezett. Európában az új RAV4 fronthajtású változata 183, az összkérékhajtású pedig 191 lóerőt ad le. Észak-Amerikában 226, illetve 236 lóerőre képesek ugyanezek a hajtásláncok.

Ezúttal a plug-in hibrid hajtáslánc tökéletesítésére fektetett nagyobb hangsúlyt a Toyota: nem csak az akkumulátor kapacitását növelte meg (30 százalékkal), hanem a maximális töltési teljesítményét is. A fedélzeti egyenáramú töltő már 50 kW-ra is képes, így a korábbi 150 helyett mindössze 30 perc alatt elvégezhető a 10-80 százalékos töltési ciklus. A váltóáramú töltés legnagyobb teljesítménye is nőtt, 6,6-ról 11 kW-ra, így otthoni fali töltőboxról már akár három óra alatt feltölthető az akkumulátor. Egyes piacokon a rendszer kétirányú töltésre (V2H, járműből az otthonba) is képes. A WLTP vegyes ciklus szerinti elektromos hatótávolság 100 kilométerre nőtt.

Továbbfejlesztették a villanymotorokat is, az első 182 helyett már 204 lóerő leadására képes. A rendszerteljesítmény ugyanakkor Európában 306-ról 304 lóerőre csökkent (az USA-ban viszont 324 lóerőre nőtt), de mivel a teljesítményleadás módja is módosult, így hat helyett már 5,8 másodperc is elég a százas sprinthez. Fontos változás az új RAV4-nél, hogy a plug-in hibrid hajtáslánc immár elsőkerék-meghajtással is elérhető; ebben az esetben a rendszerteljesítménye 268 lóerő.

Fotók: Toyota

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/mar-tobb-mint-25-millio-hibrid-toyota-rav4->

[*fut-a-vilag-utjain*](#)