

Izmos sportverzió készülhetne a Toyota RAV4-ből

Csak egy aláírás választja el a világ legnépszerűbb szabadidőjárművét attól, hogy megduplázza hibrid hajtásláncának teljesítményét. A fejlesztésnek műszaki akadálya elvileg nincs, a döntést a piacnak kell meghoznia.

A Toyota RAV4-ben a hagyományos 2,5 literes szívómotor köré épül az összes hibrid konfiguráció. A modell öntöltő hibridként 185 vagy 195 lóerővel, plug-in hibridként 272 vagy 309 lóerővel elérhető – a magasabb érték mindig az elektromos összkerék-hajtással szerelt változatra utal. Az ausztrál Drive magazin szerint azonban itt nem kell törvényszerűen megállnia ennek a történetnek...

A Toyota hibrid hajtástechnológiája nem csak azért lett rendkívül sikeres, mert a kedvező üzemanyag-fogyasztást kiemelkedő megbízhatósággal párosítja. Hódításában kulcsszerepet játszott, hogy az évek, évtizedek során képes volt folyamatosan elébe menni a piac változó elvárásainak. A japán gyártó mérnökei nem csak szüntelenül fejlesztették, de a meghódítandó szegmensek követelményeihez is igazították a technológiát. Így lehet ma otthon az Agyótól a Land Cruiserig minden méretosztályban, mindenütt védekezésre kényszerítve a hagyományos megoldásokkal kísérletező versenytársakat.

Ennek a filozófiának egy különösen zamatos gyümölcse a [Hybrid Max](#) hajtáslánc-család, amelyben a Toyota Hybrid Drive rendszer belső égésű komponense a szokásos Atkinson-ciklusú szívómotor helyett egy tüzes turbós erőforrás. A 2022-ben bemutatott technológiát kifejezetten a márka legtermékenyebb platformjához: a középkategóriás személyautók és szabadidőjárművek alapjául szolgáló TNGA-K architektúrához optimalizálta a Toyota.

A 2,4 literes, soros négyhengeres, keresztben beépített orrmotor (T24A-FTS) önmagában kiviteltől függően 231-282 lóerős csúcsteljesítményre képes, ehhez jön még hozzá a hibrid rendszer egy (elsőkerék-hajtás) vagy kettőt (összkerék-hajtás) hajtó villanymotorjának a teljesítménye. A rendszerteljesítmény ezzel összhangban alakul, a legizmosabb modellekben – például a Lexus RX500h F Sport Performance szabadidőjárműben – meghaladja a 370 lóerőt.

És itt kanyarodunk vissza a bevezetőben említett interjúhoz, amelyben *Futonagane Josinori*, a Toyota főmérnöke arról beszélt, hogy műszaki szempontból semmi akadálya annak, hogy a 2,4 literes turbómotorral szerelt hibrid hajtásláncot beépítsék a RAV4-esbe.

„Fizikailag elférne a motortérben a másik motor is. Jelenleg nincsenek erre vonatkozó hivatalos tervek, de valójában csak arra volna szükség, hogy a döntéshozók felmérjék a piaci igényt, és hogy mekkora hatást tudnánk gyakorolni a szegmensre. Ha az emberek hirtelen elkezdenék hangosan követelni, akár még be is kerülhet a tervek közé.”

A 2,4 literes turbó hibrid nem csupán erősebb lehetne, mint a 2,5-ös szívó plug-in hibrid, de jelentősen könnyebb is volna annál. Ha valaha megvalósul az ötlet, sokkal inkább ez, mint a nyers teljesítmény szólhat mellette: egy 300 lóerő fölötti, de kis tömegű akkumulátorral szerelt hibrid sokak szemében lehetne vonzó alternatíva.

Van ugyanakkor egy szempont, amivel a leghangosabb piaci akarat sem tudna versenyre kelni: a 2,4 literes turbómotor élettartama végéhez közelít, ahogy egyébként a 2,5-ös is. Mire tehát a nagy teljesítményű sportverzió – a játék kedvéért nevezzük GR RAV4-nek – egyáltalán terítékre kerülhet, annak a megvalósításában már nem a most ismert erőforrás, hanem az az [új generációs, moduláris motorcsalád](#) juthat szerephez, amelyen már gőzerővel dolgozik a Toyota, és amely [ennél jóval magasabb teljesítményszintre is képes lehet](#).

Fotók: Toyota, Autoblog

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/izmos-sportverzio-keszulhetne-a-toyota-rav4-bol>