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

Suprák a versenypályán

A GT 4 jóvoltából már Európában is a rajtvonalhoz állhat a Toyota GR Supra. Ennek apropóján áttekintjük az ikonikus sportautó versenyzői múltjának legnevezetesebb pillanatait.

Kiváló futómű, bajnoki génekkel megáldott motor, példás megbízhatóság: bármelyik generációját tekintjük, a Toyota Supra maga volt az ideális versenyautó-alap. A sors furcsa fintora, hogy a kupé egész történelme alatt statisztaszerepbe kényszerült a márka motorsport-tevékenységeiben. Ez persze nem jelenti azt, hogy ne aratott volna komoly sikereket a világ különböző pontjain, de mindig volt más típus, egy másik széria, amely jobban magára vonta a reflektorfényt. Úgy tűnik, az ötödik generációs modell végre megkapja azt az elismerést az autóversenyzés világában, amely elődeinek is kijárt volna: a Nürburgringi 24 óráson már bizonyított, a NASCAR-ban is jól teljesít, jövőre pedig nemcsak a japán GT 500 szériában áll rajthoz, hanem a privát csapatoknak szánt GT4 is megérkezik. Ennek örömére érdemes felidézni a korábbi Suprák versenypályás szereplését.

Japán nagymester
A kilencvenes években a Toyota és a rali egymástól elválaszthatatlan fogalmak voltak. Azt azonban kevesen tudják, hogy nemcsak a murván voltak diadalmasak a Castrol zászlaja alatt versenyző Toyoták. Az 1974-ben alapított Tachi Oiwa Motor Sport (közismertebb nevén TOM’S), a márka egyik legfontosabb hazai motorsport-partnere, 1995-ben szintén az olajcég színeiben küldte pályára a negyedik generációs Supra általuk felkészített példányát. Nem ez volt az egyetlen kapocs azonban a Supra és a rali-világbajnokságban győzelmet győzelemre halmozó Celica GT-Four között: a frissen alapított All-Japan Grand Touring Car Championship (JGTC) szabályzata lehetővé tette, hogy a csapat a márka bármely erőforrását szabadon felhasználja. A TOM’S mérnökei tehát érzékeny búcsút vettek az utcai Supra ikonikus, soros hathengeres motorjától, és a helyére beépítették a világbajnok rali-versenyautó kétliteres 3S-GT turbómotorját.

A körversenyekre áthangolt erőforrás takarékosabb és könnyebb volt a legnagyobb ellenfél, a Nissan erőforrásánál, közel 500 lóerejével és 600 Nm-t meghaladó nyomatékával pedig a nyers erő dolgában sem kellett szégyenkeznie. 1997-ben a Supra megszerezte a Toyotának első JGTC bajnoki címét, amelyet aztán 1999-ben csapatszinten, 2001-ben és 2002-ben egyéniben ismételt meg a modell. 2005 után Super GT néven folytatódott Japán első számú körpályás bajnoksága, ahol a Toyota Supra egy újabb bajnoki cím után átadta a stafétabotot a Lexusnak, amely azóta hat további konstruktőri bajnoki címet szerzett meg.

24 órás hibrid
Nem a TOM’S volt az egyetlen Toyota-csapat a JGTC-ben. A SARD (Sigma Advanced Racing Development) is komoly fenyegetést jelentett a konkurens csapatokra, de végül egészen máshol írta be magát a motorsport történelemkönyvébe. A csapatot nem hagyta nyugodni

a 24 órás versenyzés gondolata; 1995-ben a Lexus LS 400 négyliteres, nyolchengeres 1UZ-FE motorjának 600 lóerős változatát építették be egy Suprába, valamint egy Toyota MR2-be, ám ez nem bizonyult ütőképes kombinációnak. Ezért amikor tíz évvel később a Tokachi 24 óráson álltak rajthoz, különleges megoldáshoz folyamodtak: a Super GT szériában versenyző Toyota Suprájuk 4.3 literes, V8-as erőforrását három villanymotorral támogatták meg; a rendszerteljesítmény meghaladta a 700 lóerőt. A Denso SARD Supra HV-R fölényesen nyerte meg az egész napos versenyt: **ez volt az első olyan hibrid versenyautó a világon, amely futamgyőzelmet tudott aratni.**

Ígéretes visszatérés

A Supra utcai változata globális népszerűségnek örvendett, a motorsportban azonban Japánon kívül nem tudott igazán emlékezeteset alkotni. Ezen kíván most változtatni az új széria: Észak-Amerikától Japánon át Európáig letette névjegyét a motorsport asztalára. Ráadásul 2020-tól az ügyfélcsapatok is élvezhetik a Gazoo Racing kompetenciájának a gyümölcseit. Az utcai modell alapjaira épülő Toyota GR Supra GT4 hatékony aerodinamikai módosításokkal, versenykipufogóval és FIA-homológ belső kialakítással lép színre már jövőre, hogy különböző európai, távol-keleti és észak-amerikai szériákban öregbítse a modell és a márka hírnevét.

GR Supra GT4 műszaki adatok

Karosszéria	
Hosszúság	4460 mm
Szélesség	1855 mm
Magasság	1250 mm
Vázszerkezet	acél; nagy szilárdságú bukókerettel
Első diffúzor	kompozit
Hátsó szárny	kompozit
Üzemanyag-tartály	FIA-homológ, gyorstankoló csatlakozóval
Vezetőülés	FIA-homológ
Motor és erőátvitel	
Típusa	Soros hathengeres, egy darab kettős megfúvású turbófeltöltő
Lökettérfogat	2998 cm3
Erőátvitel	Automata sebességváltó, hátsókerék-hajtás
Kenőanyag	Ravenol
Kipufogórendszer	Akrapovič

Felfüggesztés, kormánymű, fékek	
Első felfüggesztés	MacPherson rugóstag
Hátsó felfüggesztés	Többlengőkaros
Kormánymű	elektromos, fogasléces
Abroncs	Pirelli
Kerekek	Ötlyukú, 11 x 18

Fotók: *Toyota, Toyota GAZOO Racing, Jalopnik*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/motorsport/suprak-versenypalyan*