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

Tizenkettő, de nem tucat: minden idők legnagyszerűbb közúti versenyautói

Azok számára, akik szívből rajonganak az autókért és a motorsportért, nincs szebb szó, mint a homologizáció. Röviden áttekintjük a legcsodálatosabb autókat, amelyek a közúti közlekedés és az autóversenyzés szenvedélyes szerelméből születtek.

2020 fordulópontnak ígérkezik a hosszú távú világbajnokságok történetében, és nem is feltétlenül technológiai, sokkal inkább érzelmi szempontból. Az idén szeptemberben induló és 2021 nyaráig tartó évadban kezdik felváltani az LMP1-es csúcs-versenyautókat a Hypercar kategória képviselői. Itt ugyanis a gyártóknak lehetősége van olyan típusok nevezésére, amelyek közúti modelleken alapulnak – műszaki és formai szempontból egyaránt. Ezekből a homologizációs verziókból két év alatt legalább húszat kell majd gyártani, és kétség sem férhet hozzá, hogy a tehetős gyűjtők és rajongók kedvencei lesznek.

A Hypercar géposztály bevezetésével ismét olyan közel kerülhet egymáshoz a motorsport és a hétköznapi autózás, mint a hőskorban, amikor nem különleges szlogen, hanem tényszerű valóság volt a „vasárnap a versenypályán, hétfőn az autópályán” filozófia. Az alábbiakban ennek a műfajnak 12 nagyszerű képviselőjére emlékezünk: némelyiket a boxutcából idomították közútra, mások előbb kaptak rendszámot, mint rajtszámot, de közös jellemzőjük, hogy sehol máshol nem tapasztalható élményben részesítették azokat a szerencsés keveseket, akik magukénak tudhatták egy-egy példányukat.

Audi Quattro (1980-1991)

Amikor a rali-világbajnokság szabálykönyve engedélyezte az összkerékhajtású modellek rajthoz állítását, az ingolstadti márka elsőként reagált, és bevezette a Quattrót. A modell különböző kiviteleiben tíz éven át uralta a WRC világát, miközben más sportágakban is domináns jelenségnek számított. Különösen emlékezetes a rövidebb tengelytávval, kisebb motorral szerelt, 1984-től elérhető Audi Sport Quattro, amely versenykivitelében karbon-kevlár karosszériával és 450 lóerős motorral frusztrálta ellenfeleit. Közúti verziója 306 lóerőre volt képes. Utóbbiból 204 darabot gyártottak, amelyekért fájdalmasan sokat, közel 204 ezer német márkát kértek.

Ferrari 250 GTO (1962-1964)

Amilyen rövid életű volt, olyan legendásan sikeresnek bizonyult a Ferrari könnyű versenyautója, amely pályafutása alatt gyakorlatilag minden fontos bajnokságot megnyert. 3.0 literes V12-es motorja 300 lóerőt adott le, alumínium karosszériája nem csak

szépséges, de különlegesen áramvonalas is volt. A mindössze 33 darabos szériában gyártott *Gran Turismo Omologato* fennmaradt példányai ma a bolygó legértékesebb autóinak számítanak.

Ford Sierra RS Cosworth (1986-1992)

Az FIA legalább 5000 darabos homologizációs szériát követelt meg az A-csoportos versenyautók gyártóitól, abban bízva, hogy ezzel szelídebbé teheti a kategóriát. A Ford Sierra RS Cosworth azonban minden volt, csak nem visszafogott: Németországtól Japánig, Új-Zélandtól Nagy-Britanniáig számos túraautó-bajnokságban aratott sikereket. A kétliteres, 375 lóerős versenymotor a közúti verzióban 204 lóerőt adott le.

Fiat 131 Abarth Rally (1976)

Kevésből sokat kihozni: ez volt Carlo Abarth specialitása. A Fiat 131 Abarth Rally mindössze 400 példányban elkészült közúti kivitele 140 lóerős DOHC motort, szinkronizálatlan versenyváltót és független hátsó felfüggesztést kapott. A versenyverzió mechanikus befecskendezéssel elérte a 240 lóerőt, kevesen tudják, hogy 1980-ban Walter Röhrl világbajnoki címet ért el az autóval.

Jaguar XJR-15 (1990-1992)

Nem homologizációs modell, egy ilyen összeállításból mégis kihagyhatatlan ez a különleges Jaguar modell, amely gyakorlatilag a Le Mans-győztes XJR-9 utcára idomított kivitele volt. A csupán 53 példányban gyártott, egyenként félmillió angol fontért kínált szupersportkocsi az első olyan közúti jármű volt a világon, amelynek karosszériáját teljes egészében szénszálas kompozitokból készítették. A C-csoportos előírásoknak megfelelően fejlesztett típus menetkész tömege mindössze 1050 kilogramm volt, a 6.0 V12-es motor 450 lóerőt adott le.

Lancia Stratos HF Stradale (1973–1978)

Pontosan 500 darabot építettek a Bertone futurisztikus karosszériáját a Ferrari Dino V6-os motorjával kombináló kupéból. A rali-világbajnoki címre törekvő Lancia közúti verziója 320 helyett 190 lóerőt teljesített, de a minimális tömeg (980 kg) és az extrém rövid tengelytáv (218 cm) félelmetesen mozgékony autót eredményezett.

Lexus RC F Track Edition (2019-)

Az alapmodellel párhuzamosan, 2014-ben bevezetett Lexus RC F utolsó szamurájként védelmezi a mai napig a szívómotor becsületét az egyre inkább elturbósodó világban. A Track Edition annyira közel került a GT3-as versenyverzióhoz, amennyire az közúti körülmények között elképzelhető; fejlesztésében a márka japán és észak-amerikai versenycsapatai is közreműködtek. Karbon-kerámia fékeket, hiperdrága titán hangtompítót, valamint számos szénszálas alkatrészt találunk a modellen; ezek összességében 80 kilogrammal csökkentették a kupé tömegét.

Mercedes-Benz CLK GTR (1999)

A Mercedes addig halogatta a sikeres CLK GTR homológ példányainak a legyártását, hogy mire végül hozzáfogtak a 25 darabos szériához, érdeklődés hiányában megszűnt az a géposztály, amiben a versenyautó indult. Ez azonban semmit nem von le a közúti torpedó erényeiből: versenypályáról származó motorjának lökettérfogatát 6.0-ról 6.9 literre növelték, a csúcsteljesítmény elérte a 612 lóerőt, a végsebesség a 344 km/h-t.

Peugeot 205 T16 (1982-1986)

A rali-világbajnokság híres-hírhedt B-csoportjának szabálykönyve előírta, hogy a versenyautóknak egy legalább 200 darabos közúti szériára kell épülniük. Így született a Peugeot egyik legvadabb alapmodellje: a középmotoros, összkerékhajtású 205 T16, amely voltaképp csak az A- és B-oszlopok közötti szakaszában egyezett meg a városi kisautó hétköznapi kiviteleivel. A térhálós csővázból, illetve acél válaszfalakból konstruált szörny kizárólag szürke színben volt elérhető, a versenyautóból származó, 1.8 literes motor teljesítményét az utcai változatban 560-ról 200 lóerőre csökkentették.

Porsche 959 (1986-1988)

Bevezetésekor a világ leggyorsabb közúti autójának (339 km/h) számított, ami nem csoda, hiszen egy B-csoportos rali-versenyautó homologizációs típusáról volt szó. A márka első turbómotoros, összkerékhajtású típusaként valódi mozgó laboratóriumnak számított, amelyből a kötelező 200 helyett 292 példányt értékesítettek. 2.8 literes boxermotorja 450 lóerőt adott le.

Toyota GR Yaris (2020-)

Aki azt hitte, hogy a kompresszoros Yaris GRMN után már nem tudja meglepni a világot a Toyota, az hatalmasat tévedett: az új generációs városi kisautó WRC homológ különkiadása igazi elvetemült jószág. Tetejét 9 centiméterrel mélyebbre hozták, és karbon kompozit lemezre cserélték, az ajtók keret nélküliek, a hátsó futómű a Corollából származik. Az igazi különlegesség azonban az az összkerékhajtási rendszer, amely három különböző arányban (30:70, 50:50 vagy 60:40) osztja meg a hajtott tengelyek között a 261 lóerős, háromhengeres turbómotor 360 Nm-es nyomatékát.

Toyota GR Super Sport (2020?-)

Zárjuk az összeállítást azzal, amivel elkezdtük, azaz az idén ősszel színre lépő Hypercar géposztály egyik képviselőjével. A GR Super Sport egyelőre csak koncepció, de minden jel arra utal, hogy a Toyota erre alapozza leendő versenyautóját. Míg az utóbbi a szabályok értelmében nem lehet erősebb 750 lóerőnél, a legalább húsz példányban készülő utcai verzió akár 1000 lóerős is lehet – a tanulmányautó legalábbis a világbajnok Toyota TS050 Hybrid hajtásláncát kapta meg.

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/tizenketto-de-nem-tucat-minden-idok-legnagyszerubb-kozuti-versenyautoi