

Túl későn született meg, pedig csodafegyver lehetett volna

Mindössze két példányban létezik a bolygón, és minden túlzás nélkül csak a márka sporttörténelmének legelhivatottabb ismerői tudnak létezéséről: a Toyota S-csoportos raliautója, az MR2 222D legnagyobb sajnálatunkra soha nem mutathatta meg, mire lett volna képes.

A legendás *Carlos Sainz* pontosan harminc évvel ezelőtt, 1990-ben nyerte meg első egyéni rali-világbajnoki címét, amely egyben a Toyota fél évtizedes diadalmenetének kezdetét is jelentette a bajnokságban. Egy alternatív valóságban azonban már akár évekkel korábban a dobogó csúcsára kerülhetett volna a japán márka – a tárgyi feltételek legalábbis adottak voltak.

Az 1984-ben bemutatott MR2 a klasszikus sportautó-receptet követve könnyű volt, közvetlen kormányzással és feszes futóművel. A nagy teljesítmény nem volt követelmény – olyannyira, hogy az eredetileg kétliteres motorhoz fejlesztett karosszériába végül 1.5, majd 1.6 literes erőforrásokat szereltek be. A különösen kompakt (395 centiméter hosszú, 232 centi tengelytávú) autó alig egytonnás tömegéhez a 110-130 lóerő sem bizonyult kevésnek, bár később kompresszorral 147 lóerőre emelték a teljesítményt. Mégsem ez, hanem kiegyensúlyozottsága tette a kor egyik legkiválóbb könnyű sportautójává a bukólámpás, targatetős, középmotoros modellt.

Amikor tehát a Toyota a nyolcvanas évek derekán úgy döntött, hogy a hátsókerék-hajtású Celicák afrikai ralikon elért sikereit Európában is megismételné, marketing szempontból is magától értetődően esett a választás a frissen bevezetett MR2-re. Az időzítés tökéletes volt, hiszen az Óvilágban ekkor készültek bevezetni azt a géposztályt, amely minden korábbinál izgalmasabbá tehetné volna a ralisportot.

A széria alapú A-csoport és a hírhedten túlmotorizált B-csoport közötti arany középutat megtestesítő S-csoport 300 lóerős teljesítménylimitet írt volna elő, viszont eltörölte volna a homologizációs előírást. Az ésszerűség határain belül tartott teljesítmény és az innovatív megoldásokat lehetővé tevő mérnöki szabadság pazar autókat ígért – és a Toyota nem is hagyta veszni a lehetőséget.

A Toyota Team Europe (a későbbi Toyota Motorsport GmbH) mérnökei munkához láttak. A 222D kódjelű autónak persze műszakilag nem sok köze volt az utcai MR2-höz: borítólemezeit egyedi hegesztésű csőváza rögzítették, a hátsó tengely elé egy 2.1 literes, szárazkarteres turbómotort építettek be, amely mind a négy kereket hajtotta. A fejlesztések során a motort a B-csoportos fenevadak szintjére hangolták – biztos, ami biztos –, így akkor sem vész kárba a munkájuk, ha az FIA egy évvel elhalasztaná az S-csoport bevezetését.

Az FIA azonban egészen máshogy döntött: *Henri Toivonen* végzetes korzikai balesetét követően a B- és S-csoportokat egyaránt megszüntette, így a Toyota kétszeresen is légüres térben találta magát. Túl sok pénzt, tudást és energiát fordítottak azonban a ralisportra ahhoz, hogy csak úgy feladják, ezért a Toyota Team Europe gőzerővel nekilátott alkalmazkodni a megváltozott feltételekhez. 1988 derekára el is készültek azzal az autóval, amivel két évvel később Carlos Sainz megszerezte a rég áhított világbajnoki címet. Az ST165 Celica GT-Four kupé a 222D motorját és összerékhajtási rendszerét kapta – értelemszerűen az A-csoportos előírásoknak megfelelően szelídített formában.

Ami az S-csoportos projektet illeti, arra nem vesztegettek több figyelmet. A két megmaradt prototípus egyikét (a fehéret) Japánba szállították, míg a képeinken is látható fekete tesztautó a szülőhelyén, Kölnben maradt. Hosszú éveken át a műszaki paraméterei sem voltak ismertek az autónak, így a „Fekete szörny” évtizedekig csak a legendák világában élt, mígnem 2011-ben a Toyota Motorsport elvitte a Goodwood-i Sebességfesztiválra, ahol ismét felfigyelt rá a világ. Az erről szóló rövid videó megtekinthető [az alábbi linken](#), vagy letölthető a kapcsolódó videó galériából.

Toyota MR2 (222D) műszaki adatok

Motor	Soros négyhengeres, 16 szelepes turbómotor
Lökettérfogat	2090 cm ³
Legnagyobb teljesítmény	441 kW/600 LE
Legnagyobb forgatónyomaték	640 Nm
Töltőnyomás	1,3–1,5 bar, a vezetőülésből szabályozható
Sebességváltó	kézi kapcsolású, ötfokozatú
Hajtásképlet	kapcsolható össz- vagy hátsókerék-hajtás
Üres tömeg	750 kg
Tömeg/teljesítmény arány	1,25 kg/LE
Futómű, elől	kettős keresztlengőkaros
Futómű, hátul	ötlengőkaros

Fotók: *Toyota Deutschland*

Videó: *YouTube*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/motorsport/tul-keson-szuletett-meg-pedig-csodafegyver-lehetett-volna>