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

Életre kel a legkülönlegesebb Toyota, aminek benzintartályában akár csomagok is szállíthatók

Ha egy autó egyetlen példányban létezik, kis túlzással az is szenzációszámba megy, ha lemossák. Ez esetben azonban jóval többről van szó: a Toyota Gazoo Racing hozzáfogott, hogy két évtizedes tárolás után teljes körűen felújítsa a világ egyetlen felrendszámozott Toyota GT-One versenyautóját.

Amikor a Toyota pár napja, január közepén bemutatta **GR010 Hybrid Hypercar versenyautóját**, nem csak azért övezte hatalmas érdeklődés, mert az előző három évben elődje, a TS050 Hybrid nyerte meg a világ egyik legismertebb extrém autóversenyét. A lelkesedés nagy részben annak is szólt, hogy a premier már annak a homologizációs példánynak az érkezését is előre vetíti, amely nemcsak átvitt értelemben lesz országútra szabadított versenyautó, hanem szó szerint a GR010 rendszámozható átirata.

Nem ez lesz azonban az első alkalom, hogy a Toyota Le Mans-i versenyautóból épít közúti szupersportautót. A márka 1985-től új és új stratégiákkal igyekezett elhódítani a 24 órás verseny koronáját, míg végül be kellett látniuk: az egyetlen célravezető megoldás, ha saját versenyrészlegük fejleszti ki az autót. A Toyota Team Europe – a mai Toyota Gazoo Racing Europe GmbH jogelődje – **1997-ben fogott hozzá a később TS020 néven ismert modell építéséhez.**

A csapatnál nemcsak kiváló mérnökök, de remek jogászok is dolgoztak, akik felismertek két kiskaput az FIA szabályzatában. Az ugyanis előírta, hogy a versenyautóból homologizációs (azaz közúti közlekedésre alkalmas) példányt kell építeni, ennek pedig, mint minden rendes utcai autónak, rendelkeznie kell csomagtartóval.

A szabálykönyv azonban nem rendelkezett a homológ példányok darabszámáról, és nem kötötte ki, hogy a csomagtérnek könnyen megközelíthetőnek kell lennie. A Toyota Team Europe tehát egyetlen példányban megépítette a TS020-val szinte mindenben egyező GT-One utcai sportautót, és kijelentette: az üzemanyagtartály üres állapotában tökéletesen alkalmas a csomagok elhelyezésére. A többi már történelem: a TS020-ast 1998-ban kilencedikként intették le, 1999-ben pedig egy durrdefekt miatt kellett beérniük a második hellyel.

Ezzel a Toyota búcsút intett Le Mans-nak, ahová csak 2012-ben tért vissza. A TS020 tehát egy emlékezetes korszak utolsó mementójaként vonult be a történelembe, homologizációs példánya, a GT-One pedig minden idők egyik legértékesebb, legkülönlegesebb sportautójaként tért örök nyugalomra a Gazoo Racing kölni múzeumában. Legalábbis akkor úgy tűnt. Most ugyanis a csapat mérnökei nekiláttak felújítani a modellt.

Egyelőre még csak a tájékozódásnál tartanak: felmérik, hogy mit kell javítani, felújítani

vagy cserélni. **Különösen nagy kihívásnak ígérkezik a motor**, amely bár közúti kivitelében korántsem volt annyira agresszív, mint a hosszú távú világbajnokságra hangolt erőforrás (bár megtartották a versenyautó motorvezérlését, módosították a vezérműtengelyt és a szívócsövet), az 1,1 tonnás menetkész tömegre jutó mintegy 550 lóerő így is félelmetesen gyorssá tette.

Ennek azonban megvolt az ára: mivel a Toyota soha nem szándékozott értékesíteni az egyetlen homologizációs példányt, nem gondolták, hogy azt valaha használni akarják majd. Márpedig a 3.6 literes, V8-as ikerturbós motor egyáltalán nem felhasználóbarát: **minden motorindítást komplett olajcserének kell megelőznie** – egyrészt, mert a bemelegedés fázisában hatalmas igénybevételnek teszi ki a kenőanyagot, másrészt mert a leállítást követően az olaj a turbón keresztül a kipufogórendszerbe szivárog. Ez persze egy olyan versenymotornál, amit 4800 kilométerenként amúgy is újra kell építeni, nem okoz gondot, de közúton bizony nem praktikus…

Egyelőre persze nem tudni, hogy milyen sors vár a K-LM 1998 rendszámú GT-One-ra, már ha egyáltalán sikerül életre kelteni – amire azért van esély, hiszen **az eredeti versenyprogram mérnökei is részt vesznek a felújításban.** Gyanítjuk azonban, hogy a projektet legalábbis részben a bevezetőben említett Toyota GT010 Hybrid és a homologizálására szolgáló GR Super Sport párosának érkezése motiválta.

Ha ugyanis a GT-One a 2021-es Le Mans-i 24 órás verseny alkalmával akár csak egy tiszteletkört futna a Circuit de la Sarthe 13,6 kilométeres körén, azzal nemcsak a Toyota motorsport-tevékenységeinek múltja és jelene között teremtene fantasztikus, élő kapcsolatot, de az idén 98 éves autóverseny legendája előtt is méltó módon tisztelegne a Gazoo Racing.

Fotók: *Toyota, autocar.co.uk*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/eletre-kel-legkulonlegesebb-toyota-aminek-benzintartalyaban-akar-csomagok-szallithatok