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

Bemutatta a Toyota új generációs NASCAR versenyautóját

Bemutatták a NASCAR 2022-es évadának új generációs versenyautóit. Ezeket a résztvevő csapatokkal szorosan együttműködve dolgozták ki, és végre ismét naprakésszé teszik az évtizedes technológiai lemaradással küszködő szériát. A Toyota elsőként mutatta be a forradalmi jelentőségű változásokat felvonultató TRD Camry versenyautóját.

Európai szemmel furcsa, ugyanakkor logikus a NASCAR szabályrendszere: a különböző csapatok mind ugyanazt a vázszerkezetet, hajtásláncot és futóművet kapják meg kiindulási alapként, mozgásterük jóformán csupán a karosszérialemezek, valamint a segédrendszerek és a beállítások megválasztása terén van. Így ahelyett, hogy a gazdag csapatok dollármilliárdokat költenének technológiai fejlesztésre, eleve esélytelenné téve a gyengébben finanszírozott istállókat, a mérnökök szakértelme és a pilóták képességei dönthetnek siker és kudarc között.

A 2022-es évadra az alapoktól kezdve dolgozták át ezt a bizonyos vázat, maximálisan figyelembe véve a részt vevő csapatok, így az elmúlt öt évben három bajnoki címet jegyző Toyota ajánlásait. Az új generációs versenyautók biztonságosabbak és könnyebben javíthatók lesznek, valamint nem utolsósorban minden eddiginél szorosabb kapcsolatot teremtenek a motorsport és az utcai modellek világa között.

VIDEO: https://youtu.be/cq7y3y9_yvA

Gyakorlatilag egyetlen paraméter marad változatlan az új generációs NASCAR autókon: ez a 2794 milliméteres (110 colos) tengelytáv. Az új autók ugyanúgy acél csővázas szerkezetre épülnek, ám ez mostantól több részből áll: a központi vázra csavarkötéssel rögzítik az első és hátsó segédvázakat, ütéselnyelő szivacsidomokkal választva el ezeket egymástól. Az autót alulról szénszálas fenéklemez burkolja, amihez külön idomként csatlakozik az első splitter és a hátsó diffúzor.

Ez a minden szinten moduláris felépítés gyorsabbá és olcsóbbá teszi a törések, sérülések javítását. Ennek a fejlesztésnek köszönhetően eltörölhették azt az engedményt, hogy eddig tetszőleges számú versenyautóval nekivághatott egy csapat a szezonnak. Mostantól legfeljebb hét autót nevezhetnek egy évadban, ami további jelentős költségcsökkentést hoz magával.

A cserélhető elemek jóvoltából a strukturális biztonság is javul. És ha már a biztonság szóba került, a változatlan felépítésű vezetőülést közelebb helyezték az autók hossztengelyéhez, ami az oldalirányú ütközések esetén jelent extra védelmet, az utasteret kiegészítő bukókerettel szerelték fel. A tetőn kialakított menekülő csapóajtó változatlan formában kerül át az elődmodellből.

Ahogy szerkezetében, arányaiban is a modern autókhoz igazodik az új generációs NASCAR versenyautó. Az oldalüveg-felületet mélyebbre húzták, a csomagtartó fedelét megkurtították, igazodva a modern autók arányaihoz. Ugyanezt az eredményt érték el az eddigi 15 helyett most bevezetett 18 colos keréktárcsákkal: a Toyota TRD Camry versenyautó megjelenésében sokkal közelebb áll az utcai modellhez, mint valaha.

A nagyobb kerekek nem mellékesen a vezethetőséget is javítják, hiszen alacsonyabb oldalfalú abroncsok, illetve nagyobb fékek felszerelését teszik lehetővé; utóbbiak elöl 381, hátul 356 milliméteres tárcsákat alkalmaznak, hat-, illetve négydugattyús nyergekkel.

Maga a futómű is vadonatúj: elöl-hátul kettős keresztlengőkaros konstrukciót vezettek be, alumínium lengőkarokkal és állítható rugóstagokkal. Ez hatalmas előrelépés az eddig alkalmazott két lengőkaros, merev tengelyes hátsó futóműhöz képest, ahogy a golyósoros kormánymű fogasléces konstrukcióval történő kiváltásával is évtizedes technikai elmaradást pótol most a NASCAR.

A motor ugyanaz az 5.9 literes V8-as, száraz karteres szívómotor, mint eddig; ez pályától függően 550 vagy 670 lóerőt adhat le. A sebességváltót azonban ötfokozatú szekvenciális egységre cserélték, amely tengelykapcsoló nélkül, de kézi kapcsolással működtethető. A motor légellátásáról és a fékek hűtéséről a lökhárítóba nyúló hűtőmaszk mellett az eddig csak díszként szolgáló, ám mostantól funkcionális első szélső légbeömlők is gondoskodnak; ezzel párhuzamosan megszüntették a szélvédő alatti légbevezetést, ahonnan a motor eddig a friss levegőt szívta.

Eddig a csapatoknak lehetőségük volt eltérő módon kialakítani az autók bal és jobb oldalán elhelyezett borítólemezeket, ami komoly aerodinamikai előnyt jelentett az ovális pályákon, mostantól azonban minden szempontból szimmetrikusnak kell lennie a kompozit karosszériának.

Mindezek után nem meglepő, hogy a kétévnyi fejlesztőmunka nyomán bemutatott, új generációs Toyota TRD Camry versenyautó minden eddiginél jobban emlékeztet az utcai modellre. *„A Toyota és a TRD a folytonos fejlesztés elvét vallja, és az új generációs versenyautó tökéletesen megfelel ennek a filozófiának”* – üdvözölte a változásokat *David Wilson*, a Toyota Racing Development (TRD) elnöke. *„Noha az új autó esetében sokkal szűkebb tartományban módosíthatjuk a beállításokat, partnereink és mérnökeink egyaránt üdvözlik az új technológiával megjelenő kihívásokat, alig várják, hogy feltérképezhessék az autóban rejlő lehetőségeket, és visszatérhessenek a győzelemhez vezető útra.”*

Fotók: *Toyota, Toyota Racing Development*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/bemutatta-a-toyota-uj-generacios-nascar-versenyautojat