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

Már készül a GR Corolla, ami még a GR Yarisnál is vadabbnak ígérkezik

A Toyota a legfrisseb hírek szerint már csak az utolsó simításokat végzi a hot hatch Corollán, ami motorerőben még az igencsak tüzes és számtalan elismerést begyűjtött kistestvérén is túl fog tenni.

Bár a Toyota részéről hivatalos bejelentés még nem történt, az autós szakma már kész tényként kezeli, hogy a színfalak mögött készül a Corolla sportváltozata, ami a Yarishoz hasonlóan valószínűleg GR előtagot kap a neve mellé. Ezt a feltételezést arra alapozzák a mértékadónak tartott autós lapok, például a brit Autocar, a német Auto Zeitung vagy a nagyhírű **paultan.org**, hogy a Toyota 2020-ban levédette a GR Corolla nevet, és hogy *Kanei Toshio*, a Toyota főmérnöke korábban a holland AutoRAI-nak adott **interjújában** elárulta, hogy dolgoznak a sportmodellen, amely a 12. generációs Corolla életciklusának felénél fog bemutatkozni.

A japán Bestcarweb autós honlap információi szerint **az ötajtós GR Corolla 2022 közepén mutatkozhat be a GR Yaris hajtáslláncával**, vagyis az 1.6 literes, háromhengeres turbómotorral, a hatfokozatú kézi váltóval és az **akár két Torsen önzáró differenciálművel is felszerelhető, állítható nyomatékeloszlású összkerékhajtással szerelve.**

Utóbbi alapesetben a nyomaték 60 százalékát küldi előre, és 40-et hátra, de Track állásban ez 50:50-re, illetve Sport állásban 30:70-re is módosítható, amihez elég a műszerfalon lévő kapcsolót elfordítania a vezetőnek. A G16E-GTS kódnevű vadonatúj fejlesztésű motor az európai piacon kapható GR Yarisban 261 lóerőt ad le 6500-as, és 360 Nm-t 3000-es fordulatszámnál, míg a japán belpiacos verziónál ezek az értékek 272 lóerő, illetve 370 Nm.

Logikus lépés lenne a japán gyártótól a meglévő csúcstechnika újrafelhasználása, hiszen két típussal jóval hamarabb megtérülhetnek a tetemes fejlesztési költségek, ráadásul a Yaris és a Corolla platformja sok közös elemet tartalmaz a TNGA építőkészletből, így a kompatibilitással sem lenne probléma.

Azonban a hangolásban lehetnek különbségek. Míg a GR Yaris futóművét a ralis gyökerek miatt rossz minőségű utakra is felkészítették, addig a Corolla esetében az aszfaltos, közúti használaton lesz a hangsúly.

Megkönnyíti a mérnökök dolgát, hogy a 2018-ban bemutatott Corolla karosszériája eleve 60 százalékkal merevebb, mint az elődé Aurisé, és a típus már alaphelyzetben is független, többlengőkaros hátsó futóművel készül, ellentétben a Yarisszal, amelynek platformját erősen át kellett alakítani, hogy a GR igényes, kettős keresztlengőkaros hátsó futóművét és az összkerékhajtását be tudja fogadni.

Szintén leegyszerűsíti a fejlesztést, hogy a Corolla számára nem kell új karosszériát tervezni, ellentétben a Yarisszal, amely a 2021-es európai Év Autója címet elnyert polgári verziónál alacsonyabb, szélesebb és kevesebb ajtóval rendelkező kasztnit kapott, amelynek ráadásul a külső paneljei alumíniumból, a teteje pedig szénszál erősítésű műanyagból készül.

Természetesen **nemcsak a Corolla technikáját, hanem a külsejét is megvadítják a Gazoo Racing szakemberei**, a jól értesült Bestcarweb szerint **a sárvédőket és a nyomtávot 20 milliméterrel kiszélesítik majd, a futómű kapni fog egy 10 milliméteres ültetést, és természetesen a diffúzor,** a sportos lökhárítók, a küszöbidomok és az öblös kipufogók **sem hiányozhatnak majd az új hot hatch-ről.**

A japán honlap szerint **az „izomnövelő" GR-kezelést ráadásul nemcsak az ötajtós Corolla, de a Touring Sports nevű szabadidő kombi is megkapja**, amelyet a Toyota mérnökei a 2005-től 2007-ig gyártott, 260 lóerős, összkerekes Caldina GT-Four szellemi örökösének tartanak, ezért házon belül csak Corolla GT-Four-ként hivatkoznak rá.

Annak idején a Caldina csúcsváltozatát *Naruse Hiromu*, a Toyota legendás tesztpilótája (akinek a Lexus LFA-t is köszönhetjük) segítségével fejlesztették ki, akinek a tiszteletére még egy limitált N Edition széria is készült a sportkombiból áthangolt, feszesebb futóművel, hátsó önzáró differenciálművel és Recaro ülésekkel.

A szintén japán Carsensor **információi szerint** azonban **a GR Corolla még a GR Yarisnál is erősebb lehet**, az 1,6-os motor a teljesítményét körülbelül 300 lóerőre emelik a Toyota mérnökei, hogy a nagyobb és nehezebb karosszériával se romoljanak a menetteljesítmények a mindössze 1280 kilogrammos, 4 méternél rövidebb raliautó-alaphoz képest.

A legjobb hírt a végére hagytuk: mivel a GR Corollához a GR Yarisszal ellentétben nem kellett új karosszériát kifejleszteni, és várhatóan a gyártását sem kézi munkával fogják végezni, ezért a nagyobb méretei, jobb használati értéke és erősebb motorja ellenére is olcsóbb lehet, mint a GR Yaris.

japán változatot extrák nélkül 3,5 millió jenért meg lehet majd vásárolni a szigetországban, ami átszámítva 9,5 millió forintnak felel meg. De ha kicsivel 10 millió forint fölé is nőne az ár a magyarországi forgalmazás kezdetéig, az is meglepően kevés lenne a közel 300 lóerőt és a hajtásrendszer tudását figyelembe véve.

Míg sok autógyártó egyre-másra vonja ki nagyteljesítményű sportmodelljeit az európai piacról, vagy újragondolva a koncepciójukat elektromos vagy hibrid hajtással látja el őket – jelentős tömegnövekedést okozva így, ami a menettulajdonságokra nincs jó hatással.

Addig a Toyota megteheti, hogy a GR sportmodelljeit tisztán benzines hajtással készítse el, mivel a sok polgári hibrid modell miatt (2020-ban a vállalat európai értékesítésének 53 százalékát tették ki a takarékos hibrid modellek) rendkívül alacsony a vállalat szén-dioxid kibocsátási flottaátlaga (2020: 94 g/km), így az Európai Unió által előírt 95 g/km-es célt még ezekkel együtt is hozni tudja a japán márka.

Fotók: *Toyota, bestcarweb.org, carsensor.net, paultan.org*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/mar-keszul-gr-corolla-ami-meg-gr-yarisnal-vadabbnak-igerkezik