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

A Toyota GR Yaris jobb köridőt futott, mint a több mint ötször drágább és kétszer erősebb Nissan GT-R Nismo

Ismét bebizonyosodott, hogy Dávid olykor képes legyőzni Góliátot, avagy jelen esetben inkább Godzillát, a japán autóipar egyik élő legendáját, amely arról vált híressé, hogy a jóval drágább Porschékat verte meg különböző köridőmérések során. Persze az alig egy éves Toyota GR Yaris is jó úton van a legendává válás felé, amiben már a Nissan GR-R Nismo skalpja is segíti.

Sokan felkapták a fejüket idén januárban, amikor egy Toyota GR Yaris a Japánban található Tsukuba versenypályán jobb köridőt futott, mint a Nissan GT-R legerősebb és legkönnyebb csúcsváltozata, a 2020-as modellévű Nismo.

Igaz, az a bizonyos GR Yaris messze volt a szériaautótól, ugyanis a HKS tuningcég rengeteg módosítást hajtott végre rajta, többek között teljesen új, alaposan kiszélesített „Rocket Bunny" aero-csomaggal, hatalmas hátsó szárnnyal, ültetett sportfutóművel és Yokohama Advan A052 semi-slick abroncsokkal látta el. De a lényeg a motorháztető alatt volt, ott ugyanis az 1,6 literes, háromhengeres G16E-GTS motorból nagyobb turbóval és töltőlevegő-hűtővel, víz- és nitróbefecskendezéssel több mint 450 lóerőt hoztak ki az eredeti 261 helyett, ráadásul a motor belső alkatrészeinek cseréje nélkül. A tuningolt GR Yaris 58,40 másodperc alatt ért körbe Tsukuba aszfaltcsíkján, míg a szériaautók rekordját a Nissan GT-R Nismo 59,36 másodperccel tartja a mai napig.

Persze egy tuningolt autót nem illik összehasonlítani egy szériaállapotúval, még akkor sem, ha az előbbi egy kisautó, utóbbi pedig egy legendás szupersportautó legélesebb, legjobban kihegyezett csúcsváltozata. De a világ legrégebbi autós lapja, az 1895 novembere óta minden héten megjelenő angol Autocar nemrég bebizonyította, hogy egy teljesen gyári **GR Yaris** is képes megverni versenypályán egy szintén széria GT-R Nismót, ha neki kedveznek a körülmények. Jelen esetben azért lejtett a pálya kicsit a Toyota felé, mert egy mindössze 1 mérföld hosszú versenypályát, a Cardifftól 30 km-re nyugatra fekvő Llandow-t választottak a csata helyszínéül, és az időjárás is hű maradt a walesi hagyományokhoz, ugyanis végig esett az eső és hideg volt.

A 1703 kg tömegű, kereken 600 lóerős Nissan hivatalosan 2,8 másodperc alatt gyorsul fel 0-100 km/h-ra, és a végsebessége 315 km/h. Mégsem tudta kamatoztatni erő- és sebességfölényét a 400 kg-mal könnyebb, 69,5 centiméterrel rövidebb, 339 lóerővel gyengébb, 0-100 km/h-ra 5,5 másodperc alatt gyorsuló, 230 km/h végsebességű GR Yarisszal szemben: a köridője 49,3 másodperc lett, ami 0,4 másodperccel rosszabb, mint a Toyotáé.

A részletes adatelemzésből kiderült, hogy a Nissan a leghosszabb egyenes végén ugyan 11,5 km/h-val nagyobb sebességet ért el (174 km/h a 162,5 km/h-val szemben), és meglepő módon a pálya leglassabb kanyarjában, a buszmegállóban is gyorsabban fordult el (43 km/h a 42 km/h-val szemben), de a verseny nem itt dőlt el, hanem a tempós kanyarokban, ahol a GR Yaris fölénye egyértelmű volt. A leggyorsabb kanyarban, a Glue Pot jobbosában a kis Toyota 90 km/h-s sebességgel hajtott, míg a nagy Nissan csak 80 km/h-ra volt képes, de hasonló különbségeket mértek ki a többi hasonló kanyarban is.

Matt Prior, az Autocar magazin vezető szerkesztője és tapasztalt autótesztelője szerint a GT-R-rel folyamatosan harcolnia kellett, hogy az úton tartsa, míg a GR Yaris rendkívül barátságosan viselkedett, gyerekjáték volt a kezelése, annak ellenére is, hogy a kormányzása meglepő módon nagyobb erőkifejtést igényelt, mint a Nissané. A Toyota a programozható összkerékhajtásával remekül gyorsított ki a kanyarokból, korábban a gázra lehetett lépni benne, és később kellett fékezni is, mert nagyobb lassulást produkált, mint a Nissan (0,72 g a 0,7 g-vel szemben).

VIDEO: https://youtu.be/Khrst6lAlxM

Persze abban, hogy a GT-R a fejlett összkerékhajtása ellenére is nehezen tudta levinni az aszfaltra a szupersportautós teljesítményét, nagy szerepe volt annak is, hogy a gyári szerelésű Dunlop SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT gumijai – melyeket speciálisan a Nismo számára fejlesztett a Dunlop – nem normál nyári abroncsok, hanem meleg, száraz versenypályára optimalizált semi-slickek, minimális mintázattal és hideg időben nehezen felmelegíthető keverékkel. Ezzel szemben a Toyota a Sport csomaggal ellátott GR Yarisokra közútra szánt Michelin Pilot Sport 4S gumikat szerel, amelyek mintázatuk, valamint profilmélységük miatt esőben is kiemelkedően képesek teljesíteni.

Még az sem segített a Nissanon, hogy a Toyotával ellentétben állítható feszességű lengéscsillapítással rendelkezik: Prior eleinte a lágyabb, Comfort állásban használta - ami nedves időben elméletileg előnyösebb - de aztán inkább a feszesebb Sport állásra váltott, mert attól kontrolláltabb lett a Nissan mozgása, és kisebbek lettek a karosszériája kilengései, de gázadásra így is mindig keresztbe akart állni a kanyarokban.

VIDEO: https://youtu.be/wWW36BYQZi0

A tesztelt sportautók nem csak a teljesítményükben és a méretükben, de az árukban is jelentősen különböznek: a Nissan GT-R Nismo alapára Nagy-Britanniában 180.095 font (75,4 millió forint), míg a Toyota a GR Yarist a gyári Sport csomaggal (amely két önzáró Torsen-differenciálművet, vörös féknyergeket, kovácsolt alumínium felniket, feszesebb lengéscsillapítást és a már említett Michelin Pilot Sport 4S abroncsokat tartalmaz) 33.495 fontért, azaz 14 millió forintért árulja, ami alig több a magyarországi áránál (13,95 millió forint).

Fotók: *Carscoops, Motortrend, Speedhunters*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/a-toyota-gr-yaris-jobb-koridot-futott-mint-a-tobb-mint-otszor-dragabb-es-ketszer-erosebb