

Kézi sebességváltó teszi tökéletesebbé a Toyota GR Suprát

A rajongók régi vágyát teljesítve a Toyota bemutatta a GR Supra kézi váltós változatát. A módosítások azonban nem álltak meg az erőátvitelnél: a mérnökök számos további változtatást is eszközöltek, amelyek mindegyike az élvezetesebb vezethetőség felé mutat.

Amikor a Toyota 2019 elején lerántotta a leplet a vadonatúj, ötödik generációs Supráról, az első elragadtatást követően a közönség egy emberként követelte, hogy az autó ne csak automata sebességváltóval legyen elérhető, hanem igazi keményvonalas sportkocsihoz méltóan kézi kapcsolású sebességváltót is kínáljon hozzá a Toyota.

A márka nem tett felelőtlen ígéreteket, azonban most, három évvel később már nyilvánvaló, hogy a kezdetektől készültek a manuális GR Supra bevezetésére: a frissen bemutatott technikát ugyanis nem csak a végletekig a modell specifikus követelményeihez hangolták, de egy sor olyan módosítással is társították, amelyek új szintre emelik a kupé által kínált vezetési élményt.

A 3,0 literes, soros hathengeres motorhoz kapcsolódó, hatfokozatú kézi sebességváltó megkapta azt az intelligens vezérlési rendszert (iMT), amely a váltás irányához és a tengelykapcsoló pedál kezeléséhez igazodva szabályozza a motor fordulatszámát, így biztosítva a zökkenőmentes, folytonos, kényelmes és dinamikus fel-, illetve visszakapcsolást. A rendszer ugyanakkor kikapcsolható, így a GR Supra pilótája teljes egészében uralhatja a váltási folyamatot, ha úgy látja jónak.

A kézi sebességváltóhoz új, nagyobb átmérőjű tengelykapcsolót és erősebb tányérrugót építettek be, igazodva a 340 lóerős erőforrás magas forgatónyomatékához. Az automata sebességváltóhoz képest módosították a végáttételt (3,15-ről 3,46-ra), ami dinamikus kigyorsítást engedélyez, ez pedig indokoltá tette a kipörgésgátló rendszer áthangolását is, amely álló helyzeti rajtnál, illetve kanyarból kigyorsítva egyaránt lehetővé teszi a motor erejének maximális kiaknázását.

És ha már hozzányúltak az elektronikus szabályozó rendszerekhez, a Toyota egy vadonatúj funkciót is beépített. A 'hajtókanyar plusz' vezérlés meredek (legalább 5%-os) emelkedő és éles kanyar esetén megbocsátóbb a kerekek elpörgésével szemben: ezt a funkciót kifejezetten azért fejlesztették ki, hogy a GR Supra felülmúlhatatlan vezetési élményt kínáljon az európai hegyi serpentineken. Emellett a VSC menetstabilizáló rendszert úgy hangolták be, hogy hatékonyan akadályozza meg a kezelhetetlen túlkormányzottságot, amely a tapadási határt átlépve jelentkezik, illetve az autó kapott egy Track (versenypálya) üzemmódot, amely lehetővé teszi a driftelést, ugyanakkor csökkenti az akaratlan megpördülés kockázatát.

Mindezek a változtatások a futómű és a kormánymű teljes áthangolását is magukkal vonták. A kanyarstabilizátorok merevebb perselyeket kaptak, a lengéscsillapítókat módosították, az elektromos szervokormány mechanikus alkatrészeit és vezérlő szoftverét egyaránt lecserélték. Ezeket a módosításokat egyébként a GR Supra automata sebességváltóval szerelt változatain is alkalmazni fogja a Toyota.

Az utastérben elvileg semminek nem kellett volna változnia a kuplungpedál és a váltókar megjelenésén kívül. A Toyota mérnökei azonban ragaszkodtak ahhoz, hogy az utóbbi ergonomiailag tökéletes váltási élményt kínáljon. Ezért módosították a középkonzol formáját, hogy a váltókart markoló kéz ne ütközzön bele a felületbe. A váltási érzetet, a hátrameneti fokozat kapcsolását, de még a váltókar formáját és súlyát is úgy optimalizálták, hogy a vezető minél finomabban, gyorsabban, ösztönösebben kapcsolhasson a fokozatok között.

A fenti módosítások egytől egyig a közvetlenebb vezetési élményt szolgálják – nem utolsósorban annak köszönhetően, hogy a kézi sebességváltó, valamint az ahhoz társított, új fejlesztésű 19 colos keréktárcsa alkalmazása nyomán 21,8 kilogrammal lett könnyebb a GR Supra. Ha viszont már elindultak a tömegcsökkentés útján, a mérnökök nem végeztek fél munkát. Az elektromos mozgatású, bőrkárpitozású sportülést kézzel állítható, szövetkárpitozású szerkezetre cserélték, kisserelték az állítható deréktámaszt, valamint az audiorendszert is.

Ezek a radikális módosítások további 16,5 kilogrammal (összesen tehát 38,3 kilóval) csökkentik a GR Supra tömegét a puristáknak kitalált Lightweight modellváltozat esetében. Aki nem ragadtatná magát ennyire szélsőséges tömegcsökkentésre, és ragaszkodna a zenehallgatás és a kényelmes ülés komfortjához, az a Premium kivitelben találja meg a számítását. A Toyota várakozásai szerint egyébként utóbbiak lesznek kevesebben: a gyártó arra számít, hogy az Európában hamarosan beinduló értékesítésből a lecsupaszított Lightweight verzió fog jóval nagyobb arányban részesedni.

Ami a járulékos esztétikai élményeket illeti, a kézi sebességváltó gombja és szoknyája Alcantara kivitelben is megrendelhető. A manuális modelleken piros helyett világosbarna a bőrkárpitozás, és míg a megújult GR Supra modellcsalád több új karosszériaszínben is elérhető, a matt fehér fényezés kizárólag a gazdagon felszerelt, kézi sebességváltós csúcsverzióhoz lesz rendelhető.

Fotók: Toyota

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/kezi-sebessegvalto-teszi-tokeletesebbe-toyota-gr-suprat>