

Egy legendával a volánnál debütál a belga WRC futamon a hidrogénnel üzemelő Toyota

A négyszeres világbajnok Juha Kankkunen fogja vezetni a rali-világbajnokság hétvégi fordulóján, az aszfaltos Ypres-ralin a GR Yaris H2-t, amely ugyanolyan gyors és jó hangú, mint a szériagyártású benzines társai. A csúcskategóriás GR Yaris Rally1 Hybridet vezető Kalle Rovanperä pedig már ezen a versenyen bebiztosíthatja világbajnoki címét, amivel a WRC 50 éves történetének legfiatalabb bajnoka lenne.

A Toyota GR Yaris H2 a két éve bemutatott, és azóta a szaksajtóban és a rajongók körében is nagy sikert aratott négykerék-meghajtású GR Yaris hidrogénüzemű belső égésű motorral szerelt tanulmány változata. A Toyota éves Kenshiki-fórumán, 2021 decemberében bemutatott környezetbarát hot hatch a hétvégi belgiumi Ypres-ralin lesz először látható mozgás közben, a kísérleti autót a négyszeres rali-világbajnok (1986, 1987, 1991, 1993) Juha Kankkunen fogja vezetni. A 63 éves finn sztár mind a három versenynapon egy-egy gyorsasági szakaszt fog teljesíteni a mezőny előtt a kísérleti tesztautóval, az eredménye természetesen nem számít bele a versenybe.

Nem ez lesz az első motorsportos fellépése a még kísérleti stádiumban lévő hajtástechnológiának: már több mint egy éve teszteli élesben a Toyota az utcai GR Yarisből ismert, de benzin helyett hidrogénnel üzemelő 1,6 literes, háromhengeres turbómotort (G16GE-GTS) egy GR Corolla túraautó segítségével, amely a japán Super Taikyu versenysorozat állandó résztvevője, a Fuji 24 órás futamon tavaly és idén is indult. Akio Toyoda, a Toyota elnöke mindkét évben vezette - Morizo álnéven - a tiszta üzemű túraautót a hosszú távú versenyen, tavaly a Le Mans-i győztes Kamui Kobayashi, idén pedig Jari-Matti Latvala, a Toyota Gazoo Racing WRC alakulatának csapatfőnöke, 18-szoros rali-vb futamgyőztes társult be mellé egyéb neves pilóták mellett.

„Érdekes lesz látni a GR Yaris H2-t működés közben” - mondta Latvala a Toyota Gazoo Racing Ypres-ralira kiadott hivatalos előzetesében. „Izgalmas volt a Fuji 24 órás versenyen Akióval együtt versenyezni, és most lehetőségünk van ugyanazt a technológiát bemutatni a rali gyorsasági szakaszokon. Szívesen vezettem volna magam az autót, de nekem csapatfőnökként a versenyre kell koncentrálnom. Viszont kíváncsian várom, hogy Juha Kankkunen hogyan terelgeti majd a pályákon” - tette hozzá az ex-versenyző menedzser.

A Toyota a GR Yaris H2 dinamikus bemutatója mellett azt is bejelentette az Ypres-ralira, hogy a belgiumi szervizterülete zéró szén-dioxid-kibocsátással járó energiát is használ majd, mivel az áramot részben egy kereskedelmi forgalomban kapható hidrogén-üzemanyagcellás Mirai fogja biztosítani a csapat létesítményei számára.

Az augusztus 19. és 21. között megrendezésre kerülő Ypres-rali összesen 20 gyorsasági szakaszból fog állni. A Toyotával versenyző, 21 éves Kalle Rovanperä 94 pontos előnnyel

várja a 2022-es világbajnokság kilencedik versenyét, így elméletileg már itt bebiztosíthatja bajnoki címét, amivel a rali-világbajnokság valaha volt legfiatalabb győztese lenne.

A hidrogén lehet a mentőöv az elektromos hajtástól idegenkedő autórajongók számára

A Toyota szerint a hidrogénnel üzemelő belső égésű technológia lehetővé teszi, hogy az autók megfizethető áron zéró károsanyag-kibocsátásúvá váljanak, és hogy a gyártók továbbra is felhasználhassák a belső égésű motorokkal kapcsolatos meglévő know-how-t és gyártási beruházásokat. Még nem erősítette meg a japán vállalat, hogy tervezi-e a GR Yaris H2 motorjának sorozatgyártását, de a folyamatos fejlesztések és bemutatók kétségkívül ebbe az irányba mutatnak.

Matt Harrison, a Toyota európai vezérigazgatója a tavaly decemberi Kenshiki fórumon úgy nyilatkozott, hogy a belső égésű hidrogénes technológia „szinte nulla kipufogócső-kibocsátást képes elérni elektrifikáció nélkül, és közben megőrzi azokat a dolgokat, amelyeket a rajongók a versenyautókban a legjobban szeretnek – a sebességet és a hangot”.

A GR Yaris H2 ugyanazt az erőforrást használja, mint a Japánban versenyző GR Corolla H2 túraautó, a háromhengeres 1,6-os csak minimális módosításokat tartalmaz az utcai GR Yaris benzinmotorjához képest. A mechanikai változtatások a blokk megerősítésére (mivel a hidrogén jóval hevesebben ég, mint a benzin), az új szelepülésekre és a Denso által továbbfejlesztett befecskendező rendszerre korlátozódnak. *Thiebauld Paquet*, a Toyota hajtásláncfőnöke a tavalyi statikus bemutatón úgy becsülte, hogy már „hasonló hatékonyságot” értek el, mint a benzines változattal, de a teljesítményadatokat nem árulta el.

Nagy előnye a 2017 óta fejlesztett technológiának, hogy a hidrogén égésekor igen kevés nitrogén-oxid keletkezik. Igaz, hogy az égéstérbe bejutó, minimális mennyiségű kenőolaj elégeésekor keletkezik némi szén-dioxid is, ám ennek mennyisége elhanyagolható. Ahogy a hidrogén üzemanyagcella esetében, az üzemeltetés elsődleges mellékterméke a vízpára. A GR Yaris H2 egyébként ugyanolyan, nagy nyomású tanktartályokkal rendelkezik, mint a hidrogén-üzemanyagcellás Mirai szériaautó.

Fotók: *Autosport.com*, *Motorsport.com*, *Toyota Gazoo Racing*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/motorsport/egy-legendaval-volannal-debutal-belga-wrc-futamon-hidrogénnel-uzemelo-toyota>