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

550 lóerős csúcsváltozatot kaphat a Toyota GR Supra

A hátsókerék-meghajtású sportkupé megkaphatja a BMW M3/M4 CSL hathengeres turbómotorját.

A Toyota Supra első négy generációja orrmotoros és hátsókerék-meghajtású volt, és a motorjuk sem lehetett akármilyen, csakis soros hathengeres, hiszen az első két generációt lényegében ez különböztette meg az alapot adó négyhengeres Celicától. Amikor a Toyota partnert keresett az aktuális, 2019-ben bemutatott ötödik nemzedék (J29) kifejlesztéséhez, kizárólag olyan gyártó jöhetett szóba, amelynek van hátsókerekes platformja és sorhatos benzinmotorja, így a BMW-nél kötöttek ki. A németek eredetileg egy tágas túrakupét szerettek volna az összefogásból kihozni, de a már a padlólemez fejlesztésében is részt vállaló Toyota ragaszkodott hozzá, hogy a Supra csakis vérbeli sportkocsi lehet, nem pedig egy puhány gran turismo, amiből a vászontetős testvérmodell, a BMW Z4 (G29) is profitált.

De a Toyotának is előnyös volt a közös munka, hiszen a GR Supra kifejlesztése kétszer annyiba került volna, és 3-4 évvel tovább tartott volna a német segítség nélkül, vagyis nagyjából most lenne csak a világpremierje. Bár az alkatrészek a külső karosszériaelemeket és a műszerfalat leszámítva nagyrészt közösek, a BMW és a Toyota önállóan fejlesztette ki a maga autóját, a mérnökök az évekig tartó munka során nem is vezették a másik gyártó prototípusait, ami a végeredményen is érződik. A Supra és a Z4 közti eltérések főképp a hangolásban jelentkeznek, a Toyota a saját szája íze szerint lőtte be az elektromos szervokormány, a felfüggesztés, a nyolcfokozatú ZF automatikus váltó, a menetstabilizáló és az aktív hátsó differenciálmű beállításait, ráadásul a zárt, fix tető miatt egy merevebb és könnyebb karosszériát használhattak kiindulási alapként, ami egy sportautó esetében sosem hátrány. Egyébként mindkét sportautó a Magna-Steyr grazi gyárában készül, Ausztriában.

Azonban a munka a 2019 januárjában tartott világpremier után sem állt le, a Toyota azóta is folyamatosan módosítja, frissíti a GR Suprát, amivel fenntartja az érdeklődést a sportautó iránt. Megjelenésekor csak a 340 lóerős, B58-as sorhatos turbómotorral volt kapható a típus Európában, aztán megjelent a könnyebb és olcsóbb, négyhengeres változata a kétliteres turbómotorral (B48), egyes piacokon 197, máshol 258 lóerős változatban. Észak-Amerikában a hathengeres változatot 2020-tól kezdve már 387 lóerős változatban árulták, és 2022-től kezdve Európában is megjelent a hatfokozatú, manuális váltó is a hathengereshez, a színtiszta vezetési élményt keresők kedvéért.

Nyílt titok, hogy a B58-as teljesítmény- és nyomatékadatai meglehetősen pesszimisták, a fékpadi mérések szerint a valóságban erősebbek ezek a motorok a gyári adatoknál. A BMW-nek azonban létezik egy másik háromliteres, soros hathengeres turbómotorja is, ami papíron is erősebb a B58-asnál. Ez az S58-as, amely a B58-ason alapszik, de nagyobb furata és kisebb lökete van, a főtengelye, hajtókarjai és dugattyúi kovácsoltak, és

nagyobbak a szelepjei is, hogy jobban megfeleljen a sportos használat követelményeinek. Ezt a 480 és 510 lóerős változatokban létező motort eddig a BMW M sportmodellekbe (X3 M, X4 M, M2, M3, M4, M3 Touring) építették be, ezen kívül csak az Alpina használja a BMW 3-as alapokra épülő B3-asban és a 4-esre épülő B4-esben 495 lóerővel.

2018-ban, még a GR Supra világpremierje előtt kaptak szárnyra pletykák, amelyek szerint a BMW beleegyezhetett abba, hogy átadja ezt a motort a Toyotának a Supra nagyteljesítményű csúcsváltozata számára, amelynek meg is előlegezték akkor a GRMN (Gazoo Racing Masters of Nürburgring) nevet. A várhatóan funkcionális szellőzőnyílásokkal és nagy hátsó szárnnyal rendelkező GR Supra GRMN állítólag 2023 tavaszán debütál, valószínűleg 2024-es modellévű limitált szériás különkiadásként.

A Best Car információi szerint a BMW M4 CSL-ből ismert legerősebb, 550 lóerős változatban kaphatja meg a Toyota a motort, ami azt jelentené, hogy egy lóerőnek bőven kevesebb mint 3 kg-ot kellene mozgatnia a GR Suprában. A lap úgy tudja, a nyolcfokozatú ZF automata vagy a hatfokozatú kézi helyett egy hétfokozatú duplakuplungos (DCT) váltót kapcsolhat hozzá a Toyota, ami azért lenne furcsa lépés, mert a BMW ezt a motort kizárólag hagyományos automatával kínálja a saját modelljeiben. Azt is tudni véli a Best Car, hogy a GRMN lesz a Supra legextrémebb változata, amit akár búcsúajándékként is felfoghatnak a rajongók, mert a 2025-ös modellév után várhatóan leáll majd a J29-es nemzedék gyártása.

Fotók: *Autoevolution.com, Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/550-loeros-csucsvaltozatot-kaphat-toyota-gr-supra