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

Negyvenéves a Toyota, ami jogosan érdemelte ki az „Afrika királynője” becenevet

Az 1983-ban bemutatott, roppant megbízható és strapabíró Toyota Celica Twincam Turbo raliautó minden világbajnoki futamot megnyert a kontinensen, amin elindult.

1981-ben debütált a Toyota Celica harmadik generációja, az A60-as, amelynek sebességét és megbízhatóságát a gyár a rali-világbajnokságon szerette volna demonstrálni és kamatoztatni. Ugyan a külseje teljesen új volt, a műszaki megoldásai nagyrészt a Celica előző nemzedékéből származtak. Kétféle karosszériával gyártották az utcai változatot, a versenyváltozat alapjául a vevők körében népszerűbb, lejtős hátú liftback helyett a merevebb notchbacket választották, amelynek hátsó szélvédője majdnem merőleges szögben állt, és vaskos C-oszloppal rendelkezett.

Bár 1982-ben a B-csoportos szabályok már megvoltak, a Toyota mégis a még érvényben lévő régi gruppe 4-es előírásoknak megfelelően készítette el és homologizáltatta a Celica első raliváltozatát, az RA63-ast, amelyet egy kétliteres, négyhengeres, 245 lóerős befecskendezős motor hajtott a hátsó kerekeken keresztül.

Mindössze fél szezont teljesített a vb-n a ferdén álló fényszóróiról és hűtőmaszkjáról felismerhető versenyautó, mégis sikerült a Toyota és a Toyota Team Europe számára mérföldkövet jelentő sikert elérnie, hiszen már a legelső versenyén győzelmét aratott az Új-Zéland-ralin (ez volt a Toyota második rali-vb futamgyőzelme az 1975-ös 1000 tó-rali után, amelyen még egy Corollával diadalmaskodott *Hannu Mikkola*).

Az Új-Zéland-rali csak a pilóták értékelésébe számított bele, ezért sok gyári csapat nem kért a hosszú és költséges utazásból; a Toyotán kívül csak a Nissan érezte fontosnak, hogy teljes gyári alakulattal képviseltesse magát.

Persze azért az egyéni világbajnoki címért harcban lévő *Walter Röhrl* (Opel Ascona 400), Hannu Mikkola, és *Michele Mouton* (mindketten Audi Quattróval) sem hiányzott, valamint az ausztrál legenda, *Rod Millen* is elindult egy Wankel-motoros Mazda RX-7-essel, így gyengének éppen nem lehetett nevezni a mezőnyt.

Eleinte a két Audi sorra nyerte a gyorsaságikat, viszont műszaki hibák miatt végül nem értek célba, de Röhrl is lelassult, mert a gyújtással és az üzemanyaggal adódtak gondjai. Így az új Celicák előtt megnyílt a lehetőség, amit ki is használtak: a svéd *Björn Waldegård* megnyerte a versenyt, csapat- és honfitársa, *Per Eklund* bejött a második helyen, míg a nagyobb motorral szerelt Opel és Nissan csak mögöttük ért célba.

Aztán négy hónapot kellett várni a Celicák következő fellépésére: Elefántcsontparton Röhlr ugyan visszavágott és nyert, de a két Toyota ismét célba ért, ráadásul mindkettő a

dobogón végzett, amiből arra lehetett következtetni, hogy megmutatta: van potenciál a japán kocsiban.

1982 szeptemberében mutatta be a Toyota a szériagyártású Celica első turbófeltöltéses változatát, a GT-T-t (TA63), amely a modellcsalád csúcsát jelentette Japánban, ugyanis az 1,8 literes motorból 162 lóerőt sikerült kihoznia a mérnököknek. A félgömb égésterű motor ugyan csak hengerenként két szeleppel rendelkezett, de hengerenként két gyertyát alkalmaztak benne, és keresztáramlású volt a hengerfejének kialakítása, ami igen hatékonnyá tette a benzin elégetését. A 3T-GTEU kódnevű erőforrás volt az első sorozatgyártású, kétvezértengelyes japán turbómotor.

Nem sokkal később, novemberben a kissé nagyobb furatú motorral szerelt Celica GT-TS (TA64) is piacra került Japánban, ami az évek alatt nagyon vágyott típussá vált az autógyűjtők körében. Igazi aszfaltszaggatónak számított ez a verzió, hiszen a 180 lóerős motornak mindössze 1060 kg-ot kellett mozgatnia, ami akkoriban kiemelkedően jó, 5,9-es tömeg-lóerő arányt jelentett. Csak 200 példányt gyártottak belőle az utcára, ugyanis ennyi kellett ahhoz, hogy a leendő B-csoportos versenyautó homologizációs alapja lehessen. A különálló és egyedi gyári azonosító használatára azért volt szükség, hogy a versenyzéshez egy evolúciós (ET) modellt is lehessen belőle készíteni anélkül, hogy a normál TA63-as Celica gyártását le kelljen állítani (ahogy azt a B-csoport szabályzata ilyen esetben előírta).

Összesen 225 darab jobbkormányos példányt gyártottak a Celica GT-TS-ből, amely 1983. március 2-án kapta meg a homologizációs engedélyt az FIA-tól. Csak 25-öt alakítottak át balkormányosra, ezekből lettek a nemzetközi és világbajnoki raliversenyekre szánt Evolution modellek. A GT-TS ugyanis – bár utcára nagyon potens autónak számított – nem volt kulcsrakész raligép, ellentétben néhány egyedi tervezésű, B-csoportos homologizációs alap társával, ezért a versenyzésre gyártott evolúciós változataiban nem csak a kormányt tették át a másik oldalra, hanem komoly módosításokat is végeztek a vázon, a felfüggesztésen és a motoron. Egy privát csapat számára meglehetősen nehéz és nagyon költséges lett volna egy normál Celica ilyen mértékű átalakítása, ezért a B-csoportos Celicákat csak a gyári csapat használta a világbajnokságon.

Az autó fejlesztése közösen zajlott: a Toyota-gyár készítette a motort Japánban, a németországi Toyota Team Europe pedig az erőátvitellel, a karosszéria átépítésével, a futóművel és a teszteléssel foglakozott. Neves európai versenybeszállítóktól érkeztek a különböző részegységek, a turbófelöltő a KKK-tól, a sebességváltó a Hewlandtól, a differenciálmű és a hátsó híd a Salsberry-től. A B-csoportos Toyota Celica Twincam Turbo első prototípusai 1982 őszére készültek el, ami után intenzív tesztek kezdődtek.



Mivel lazák voltak az előírások, az utcai Celica GT-TS négyhengeresének hengerűrtartalmát 1,8-ról 2,1 literesre növelhették (4T-GT Evolution), ami kapásból 290 lóerős teljesítményt eredményezett. Később a 2090 köbcentis erőforrás szükség esetén – például Finnországban – akár 380-390 lóerőt és 430 Nm-t is képes volt magából kipréselni, így a Toyota Celica Twincam Turbo volt minden idők legerősebb kétkerék-meghajtású versenyautója, ami szerepelt a rali-világbajnokságon.

Igaz, más versenyeken – ahol rosszabb minőségű volt a helyi üzemanyag, és hosszabb a versenytáv – a megbízhatóság érdekében a motort 326 lóerőre csavarták le, ami a 340 Nm nyomatékkal párosítva még mindig bőven elég volt a mindössze 1020 kg tömegű kocsi tempós mozgatásához, amit bizonyít, hogy a Celica végsebessége rendre a legnagyobbak közé tartozott a mezőnyben. Mindössze 0,8-0,9 bar turbófeltöltéssel a Toyota-motor ugyanannyi teljesítményt adott le, mint az ugyanekkora lökettérfogatú, öthengeres Audi-motor 1,7 bar feltöltéssel, vagyis a Celica pilótáinak kisebb turbólyukkal kellett megküzdenie gázadáskor.

Azonban a nagy teljesítmény komoly terhelést jelentett a hátsó gumiabroncsoknak, még úgy is, hogy azok jóval szélesebbek (185 helyett 215 mm) voltak az elsőknél. Több riválisgyártó (Audi, Peugeot, Citroën, Ford, MG Rover) az összkerékhajtás mellett döntött, amikor a B-csoportos autóját fejlesztette, de a Celica Twincam Turbo megőrizte elődje, a gruppe 4-es Celica hátsókerékhajtását, ami bizony megnehezítette a vezethetőségét csúszós burkolaton.

Három hónapot csúszott az eredeti tervekhez képest a Celica Twincam Turbo fejlesztése, ezért az 1983-as világbajnokságon a május végi Akropolisz-rali helyett csak az augusztus végi 1000 tó-ralin debütált. Finnországban viszont a helyi ász, *Juha Kankkunen* vezetésével rögtön a hatodik helyen végzett a világbajnokság legnagyobb átlagsebességű murvás

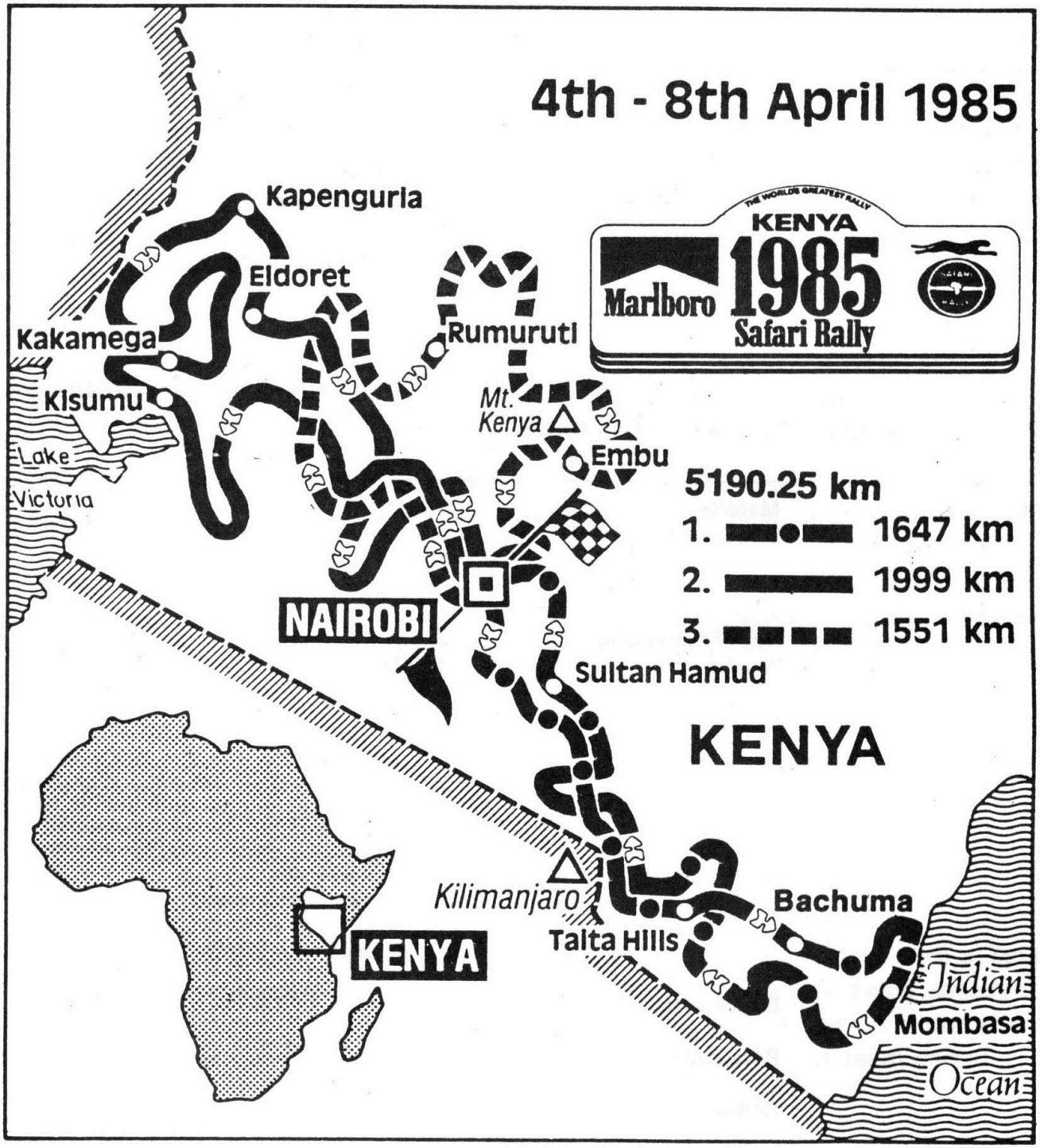
versenyén. Mindössze a második megmérettetésén, az 1983 októberében rendezett, 4500 km össztávú Bandanama-ralin (Elefántcsontpart) pedig már győzött is a Celica TCT, mégpedig Björn Waldegårddal a volánnál. A csapattárs, Per Eklund pedig szintén előkelő helyen ért célba, a dobogó harmadik fokára állhatott.

1983-ban 50 autó állt a pokolian nehéz verseny nevezési listáján, amely október 25-én Abidjanban kezdődött, és öt napon át tartott az ország középső és déli részén. A legfélelmetesebb kihívást a 3300 négyzetkilométeres Tai Nemzeti Park jelentette. Még a rutinos szervizcsapatok sem merészkedtek itt a sűrű dzsungel szívébe; a párosok fűrészekkel felfegyverkezve vágtak neki a világörökségi helyszínen megtartott gyorsasági szakasznak, hogy átvágják magukat a nehezebb helyeken. Szintén nehezítő körülménynek számított, hogy a hatalmas fakitermelő teherautók ugyanazokat az erdei utakat használták, mint a versenyzők, ami rendre veszélyhelyzeteket teremtett.

Elefántcsontpart poros útjai szép időben is kihívást jelentettek, de ebben az évben ráadásul trópusi esőzések is jöttek, amitől a sár bibliai méreteket öltött. Az elöntött szakaszok életveszélyesnek számítottak; a ralisportfolklórba bekerültek azok a történetek, amelyek arról szóltak, hogy egyes versenyzőpárosok az éjszakát az autójukban töltötték a gyorsaságikon. A Toyota azonban előrelátó módon „sárautókat” állított be – olyan szervizjárműveket, amelyek az ismert problémás helyeken vártak, készen arra, hogy a Celicákat kirángassák a sárból.

Az afrikai győzelem után az évadzáró brit RAC-rali azonban felnyitotta a Toyota vezetőinek szemét: rájöttek, hogy a hátsókerék-meghajtású, merev tengelyes Celica nem tudja tartani az összkerékhajtású vetélytársak tempóját a sprintversenynek számító (de a mai versenyeknél így is két-háromszor hosszabb) hagyományos európai murvaversenyeken, ahol sok a kanyar és simák az utak. Ráadásul később kiderült, hogy aszfalton még a szintén hátsókerék-meghajtású, de jobb súlyelosztású, középmotoros autók (Lancia 037, Renault 5 Turbo) is gyorsabbnak bizonyultak nála.

A Toyotára jellemző, hagyományos, kipróbált autóipari tervezésnek azonban megvoltak a maga előnyei a raliversenyzésben; a szériaautó-alapok robusztusságot és megbízhatóságot jelentettek, ami kulcsfontosságú volt a hosszútávú, autógyilkos utakon megrendezett versenyek megnyeréséhez, ugyanis ez a két tulajdonság a csővázas, kevlár-karosszériás B-csoportos prototípusokból többnyire hiányzott. Így a Celica Twincam Turbo a későbbiekben is kiválóan szerepelt a durva és nehéz versenyeken, főleg Afrikában, ahol pályafutása alatt minden futamot megnyert, amin elindult. Ez az jelenti, hogy összesen háromszor győzött a kenyai Szafari-ralin és szintén háromszor az elefántcsontparti Bandanama-ralin, mégpedig olyan legendás versenyzők kezében, mint Björn Waldegård, Per Eklund vagy Juha Kankkunen. Annyira dominált a kontinensen a Celica TCT, hogy a rajongóktól megkapta az *„Afrika királynője”* becenevet.



A Celica Twincam Turbo annyira bevált a speciális afrikai körülmények között, hogy a Toyota mérnökei nem is akartak újabb evolúciót készíteni belőle a négy év alatt, leszámítva néhány nagyon apró fékrendszerfejlesztést 1986-ban. Ha nem romlott el, nem kell megjavítani – volt a Toyota mottója. Csak azért ért véget a Celica TCT afrikai uralkodása, mert 1986 végén a B-csoportos formátumot a veszélyessége miatt megszüntette az FIA, és utána az A-csoport következett gyengébb, szériaközelibb autókkal. Más bajnokságokban azonban még mehetett a robusztus Toyota, a jelenlegi FIA-elnök, *Mohammd bin Szulajm* például egy Marlboro-festésű Celica TCT-vel nyerte meg sorozatban háromszor a Közel-keleti ralibajnokságot 1986 és 1988 között.

Bár a Celica Twincam Turbo a négy vb-szezonban futott 16 futamából hatot megnyert, és így kimagasló, 2,7-et győzelmi mutatószámmal büszkélkedhet, a későbbi Toyota

raliautókkal szemben nem volt képes világbajnokságot nyerni. Erre viszont minden esélye meg lett volna a 1987-re tervezett, S-csoportos utódnak, a 222D-nek, amely már a középmotoros, első generációs MR2 alapjaira épült.



A 6-700 lóerős teljesítményű, összkerékhajtású aszfaltszaggatóból állítólag tizenegy prototípus készült, közülük nyolc semmisült meg a tesztelések során. Azonban a TA64-es Celica Twincam Turbo fejlesztése során szerzett tapasztalatok tökéletesen használhatónak bizonyultak a Celica raliautók következő, A-csoportos, négykerékmeghajtású generációjához, a GT-4-hez (ST165) is, amely végül 13 futamgyőzelmet, és 1990-ben – *Carlos Sainz* révén – egy egyéni világbajnoki címet is hozott a Toyotának. A B-csoportos Celica Twincam Turbóból állítólag hét eredeti példány maradt fenn, közülük egy a TGR-E Motorsport Múzeum rali-gyűjteményének részeként van kiállítva Kölnben.

Fotók: *Toyota Gazoo Racing Europe, Carsales*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/negyveneves-toyota-ami-jogosan-erdemelte-ki-az-afrika-kiralynoje-becenevet