

## **Megfizethető minikupén és belépő szintű hot hatchen dolgozik a Toyota**

Japán sajtóértesülések szerint zöld utat kapott a sorozatgyártásra a 2015-ös Tokiói Autószalonon leleplezett S-FR tanulmány, és a Starlet kisautó is utódot kaphat.

A négy méternél rövidebb S-FR a Toyota könnyű, élvezetesen vezethető, hátsókerék-meghajtású sportautóinak (2000GT, Celica, MR2, GT86) szellemi örököseként mutatkozott be a 2015-ös Tokiói Autószalonon. Az apró, 2+2 üléses kupétanulmányról azt állította a Toyota, hogy az agilis mozgás, a sportos vezethetőség és a karakteres megjelenés a fő erőssége, a küldetése pedig az, hogy egy új generációval szerettesse meg a vezetést. Azt remélte tőle a japán gyártó, hogy egy olyan autó lesz belőle, amellyel a purista vezetők és a tuningrajongók táborát is magához csábíthatja.

*„A formatervezés az egyszerűség és a kompakt kialakítás ötvözésével közelebb hozza egymáshoz az embert és a gépet. A kivételesen könnyű karosszéria és az orrmotor/hátsókerék-meghajtás kombinációja hozzájárul a sportos menetteljesítményekhez és a közvetlen kezelhetőséghez, valódi kapcsolatot teremtve a vezető és az autója között. A klasszikus sportautóarányokhoz illeszkedik a hosszú orr és széles nyomtáv, a motor elöl-középen helyezkedik el az optimális súlyelosztás érdekében, a kiváló útfekvést a független kerékelfüggesztések biztosítják. Hatfokozatú kézi sebességváltó támogatja a dinamikus gyorsulást, ami hozzájárul az autó élvezetes vezethetőségéhez”* – állt az akkori sajtóanyagban.

Sajnos az S-FR-ből azóta sem lett létező, megvásárolható népsportautó, de állítólag nem feledkezett meg róla a Toyota: a mindig jól értesült japán Best Car magazin ugyanis nemrég arról írt, hogy három éven belül mégis gyártásba kerül a típus, mint a Gazoo Racing legkisebb és legolcsóbb hátsókerék-meghajtású modellje. Ha igaznak bizonyulnak a pletykák, akkor az S-FR a következő generációs Mazda MX-5 legfőbb vetélytársa lesz a piacon.

A Best Car azt írja, hogy az S-FR 2026 végén vagy 2027 elején kerül majd piacra. Állítólag házon belül a Daihatsuval és házon kívül a Suzukival közösen fejleszt a Toyota, azzal a két kisautó-specialista gyártóval, amelyekről korábban azt pletykálták, hogy közösen dolgoznak egy kis, középmotoros sportmodellen. Úgy tűnik, hogy ez a projekt egy hagyományosabb felépítésű, orrmotoros, hátsókerék-hajtású kupévá fejlődött, amely az S-FR szériaváltozata lesz – az eredetileg tervezettnél nagyobb és erősebb motorral.

Az S-FR a hírek szerint ugyanis egy 1,3 literes, háromhengeres turbómotort használ majd, amelynek 150 lóereje egy precízen kapcsolható, hatfokozatú kézi váltón keresztül jut el a hátsó kerekre. Ez az új motor a GR Yarisből és GR Corollából ismert G16E-GTS kicsinyített lökettérfogatú, még pörgősebb változata. Az, hogy a 2023-as Tokiói Autószalonon kiállított

Daihatsu Vision Copen tanulmányban lévő motor lökettérfogata is 1,3 liter volt, arra utalhat, hogy a Best Car információi ismét helytállóak.

A 2015-ös S-FR még ma is jó mutat, de a formatervét a hírek szerint mégis átdolgozzák a gyártáshoz: a szériautónak a tanulmányhoz képest kisebb lesz a hűtőrácsa és módosítanak a morcos kinézetű fényszórókon is. Nem nehéz elképzelni, hogy ezzel a recepttel nagyjából egy Daihatsu Vision Copen formájú autó lehet a végeredmény. Arról nem esett szó a Best Car cikkében, hogy a 2016 januárjában leleplezett S-FR Racing tanulmányt is megvalósítaná-e a Toyota Gazoo Racing részlege, de könnyen elképzelhető, hogy a versenyautó-verzió látható sárvédő-szélesítések, hátsó szárny, első szplitter és hátsó diffúzor kiegészítőként megvásárolhatóak lennének a normál S-FR-hez. A Toyota a hírek szerint kb. 3,5 millió jenes (8 millió forint) megfelelő alapárat céloz meg Japánban, így a Mazda MX-5-ösnél 20-25 százalékkal lenne olcsóbb az S-FR.

A Best Car szerint ezzel párhuzamosan egy másik olcsó sportmodellen is dolgozik a Toyota, mégpedig a Starlet utódján. Az 1973 és 1999 között, öt generációban gyártott kisautó harmadik és negyedik generációjából is készült már turbómotoros sportváltozat, de főleg az 1990 és 1995 között gyártott GT Turbo vált legendává Japánban. Ez a junior hot hatch egy igazi zsebrakéta volt a maga 890 kilós tömegével, elektronikusan állítható lengéscsillapításával és 135 lóerős, 1,3 literes, négyhengeres turbómotorjával, amely 8,2 másodperc alatt gyorsította fel 0-100 km/h-ra, és 200 km/h feletti végsebességet biztosított számára.

Állítólag már jó ideje dolgozik a Toyota az új Starleten, amelynek alapjait az a Daihatsu New Global Architecture (DNGA) platform adja, amely jelenleg mind a kei kategóriás miniautók, mind az A- és B-szegmensbeli Daihatsu-modellek alapját képezi. A Best Car szerint az újjászületett Starlet csúcsváltozata, a GR Starlet ralisporthoz használt homologizációs alap is lesz, a kisautót ugyanis a Rally4 kategóriában akarják indítani olyan riválisok ellen, mint a Renault Clio, a Peugeot 208 és a Ford Fiesta.

Kis mérete és egyszerű technikája miatt a GR Starlet pehelysúlyúnak ígérkezik: a források szerint mindössze 980 kilogrammot nyomhat, ami 300-zal kevesebb, mint az összerékajtású GR Yaris tömege. Ugyanazt a 150 lóerős 1,3-as, háromhengeres turbómotort kapja majd meg a GR Starlet, mint az S-FR szériaváltozata, annyi különbséggel, hogy benne keresztben lesz elhelyezve, mert az első kerekeket fogja hajtani. A Best Car szerint az új Starlet ára Japánban változattól függően 2,5 és 2,8 millió jen (5,7-6,4 millió forint) között alakulhat.

Fotók: *Motor1.com UK, CarExpert, Toyota*

---

#### **Forrás:**

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/megfizetheto-minikupen-es-belepo-szintu-hot-hatchen-dolgozik-toyota>