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

Negyvenévnyi sporttörténelem kacsint össze ebben a Toyotában

Mit kapunk, ha a Toyota GR86 klasszikus karakterét a Celica GT-Four rali versenyautó emblematikus stíluselemeivel és a GR Corolla mértékadó hajtásláncával ötvözzük? Stílusát tekintve a GR86 Rally Legacy Concept stílusos főhajtás a Toyota motorsport-történetének egyik legfontosabb típusa előtt, műszakilag pedig talán egy gyönyörű barátság kezdete.

Az 1986 és 1999 között három generációban gyártott Celica GT-Four a rali világbajnokságok egyik legsikeresebb konstrukciója volt, mérlege harminc raligyőzelem, négy egyéni (1990, 1992, 1993, 1994) és kettő konstruktőri (1993, 1994) világbajnoki cím. A turbómotoros, összkerékhajtású kupé távozása a WRC mezőnyéből, majd a Toyota modellkínálatából olyan veszteség volt a márka rajongói számára, amelyen a legtöbbeknek azóta sem sikerült túltenniük magukat. A Toyota GT86 2012-es bevezetésével ugyan kaptak egy olyan csodálatos, klasszikus kupét, amelyhez foghatóval ma már ritkán találkozunk, azonban sem az összkerékhajtás, sem a turbómotor nem szerepelt a kínálatban, és ez a 2021 óta forgalmazott, második generációs GR86 esetében sem változott. A hiányzó műszaki tartalmat a 2020-as GR Yaris (majd a 2022-es GR Corolla) hozta vissza a márka életébe – ezek azonban ralisport-génállományuk ellenére mégis csak ferdehátú modellek, amelyek soha nem lehetnek olyan szexik, mint egy kupé.

Ezt a disszonanciát szerencsére a Toyota berkein belül is érzékelték, és ami még nagyobb szerencse, a felelős szakemberek engedélyt és büdzsét kaptak arra, hogy megoldást találjanak, még ha csak mutatóba is. Mivel a műveletet Észak-Amerikában álmodták meg, a GR Corolla hozta a technikát, amit bele kellett műteni a GR86 lapos, boxermotorra méretezett gépházába. Az 1,6 literes, háromhengeres G16E-GTS turbómotor kompakt méreteinek köszönhetően befért a rendelkezésre álló térbe, ám ezt volt a kisebb feladat: meg kellett oldani az első kerekek hajtását.

Ehhez egyedi segédvázat szerkesztettek, új motorrögzítési pontokat alakítottak ki, az első futóművet alapvetően átalakították. A módosításokhoz igazodva kifejezetten ide fejlesztett lengőkarokat és rugóstagokat építettek be, majd módosították a kormányművet – részben az élvezetes vezethetőség érdekében, részben pedig, hogy igazodjanak a módosult futóműgeometriához.

Hátul papíron egyszerűbb volt a mérnökök dolga: a kardántengely végéről leakasztották a GR86 szériakivitelű differenciálművét, és a helyébe felszerelték a GR Corolla azonos egységét. Ez a műtét sem ment persze komplikációk nélkül, ám némi átalakítás után oda és úgy jutott nyomaték, ahogy azt a tervezők megálmodták – ideje volt tehát a motorral foglalkozni.

A G16E-GTS motorra nagy teljesítményű köztes töltőlevegő-hűtőt, valamint olajhűtőt

szereltek, a vezérlést a motorsportból átemelt ECU-ra bízták. Jelen állapotában az autó 304 lóerős, mint a GR Corolla, ám *„a későbbiekben lehetőség nyílik ezt további áthangolással növelni.”* Ez a sajtóanyagban odavetett fél mondat pedig elég ahhoz, hogy éjszakánként álmatlanul forgolódjunk ágyunkban: lehet, hogy tényleg gyártásba veszik a turbómotoros, összkerékhajtású GR86-ost?

Akárhogy is lesz, a SEMA tuningkiállításon bemutatott Rally Legacy tanulmányautó stíluselemeivel bizonyosan nem fogunk találkozni a közúton. A fehér alapon piros-zöld matricázás, a négy hatalmas, kiegészítő fényszóró, a kavicsfogó gumilapok, és persze a Celica GT-Four második és legsikeresebb kiadásáról, az ST185-ről mintázott hátsó szárny ugyanúgy csak a ralikötődés megteremtéséhez szükségesek, mint a versenykormány, a hatpontos biztonsági öv, a fehér bukókeret vagy a versenyülések. Az egyedi kialakítású, középen kivezetett dupla (vajon miért nem tripla, mint a GR Corollánál?) kipufogó viszont egy esetleges szériakivitelen is jól mutatna.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/negyvenevnyi-sporttortenelem-kacsint-ossze-ebben-a-toyotaban