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

---

# Majdnem lehetetlen küldetésnek bizonyult a Toyotának, hogy javítson a raliautóján

Sok munkával telt a WRC holtszezonja a japánok gyári csapatának, mivel gyorsan kellett reagálni az FIA későn bevezetett szabályváltozásaira. Monte-Carlóban azonban kiderült, hogy jó munkát végeztek a mérnökök, mert kettős győzelemmel mutatkozott be a 2025-ös GR Yaris Rally1.

A tavaly, későn bejelentett szabályváltozások, amely a 136 lóerő extra teljesítményt biztosító plug-in hibrid hajtás elhagyását, a légszűkítő átmérőjének 36-ról 35 mm-re való csökkentését és a minimum tömeg 1260-ról 1180 kilóra való csökkentését írták elő 2025-re, arra kényszerítve a Toyotát, hogy jelentősen eltérjen az eredetileg tervezett fejlesztési tervétől a holtszezonban. *Tom Fowler* technikai igazgató szerint a csapatnak nagyon kevés ideje volt arra, hogy a január végi Monte-Carlo-ralira elkészüljön a fejlesztésekkel, de sikerült véghez vinni a bravúrt. Átdolgozták az 1,6 literes turbómotort és a váltót is, pedig eredetileg csak a differenciálművön akartak javítani – utóbbi fejlesztést be is fagyasztották, amikor kiderült, hogy idéntől nem lesz hibrid rendszer az autókban.

*„Maximum hat-nyolc hét volt hátra a szezonkezdetig, amikor rájöttünk, hogy a fejlesztési terveinken változtatni kell, és ennyi idő alatt sikerült új vezérműtengelyeket, új kipufogó-leömlőt és öt új sebességfokozat-áttételt készíteni*" – nyilatkozta Fowler az *Autosport* c. szaklapnak. *„Szoros együttműködésre volt szükség a motorfejlesztő részleg, a sebességváltó-fejlesztő részleg és a külső beszállítók között, hogy a fejlesztések időben megvalósuljanak. Ha összeírjuk, hogy normál esetben mennyi időbe telne a fogaskerekek, a leömlő és a vezérműtengelyek elkészítése, akkor azokkal a szállítási határidőkkel lehetetlen lett volna befejezni a munkát, így be kellett vetnünk néhány trükköt és kérnünk kellett pár szívességet, hogy sikerüljön”* – tette hozzá.

De kitért a technikai szabályváltozások hatásaira is: *„ha kisebb a szűkítő, akkor a motor karakterisztikája főleg a felső fordulatszám-tartományban változik, így fontosabbá vált az alacsonyabb fordulatszámon történő használat. Áthangolásra volt szükség, ezért az utolsó pillanatban felhasználtunk egy motorra vonatkozó fejlesztési jokert. A nyomaték nem változott sokat, de kevesebb lett a teljesítmény. Dolgoztunk ezen, és egy olyan motorfrissítő csomaggal mentünk Monte-Carlóba, amely igazodik az új szabályrendszerhez”* – folytatta a technikai igazgató. *„A másik nagy változás a sebességváltóban, a váltóáttételekben és hasonlókban van, ami a motorteljesítmény-változással van összefüggésben. Kétségtelen, hogy némi időt és energiát pazaroltunk el; a 2025-ös hibrid autóhoz írt eredeti fejlesztési menetrendhez képest már jó nagy lemaradásban vagyunk, ezzel együtt elégedettek lehetünk azzal, ahol most, a szezon kezdetén tartunk”* – folytatta Fowler, akinek állítását igazolja, hogy a szezonnyitón *Sebastian Ogier* és *Elfyn Evans* kettős győzelmet aratott, *Kalle Rovanperä* pedig a negyedik helyen végzett, és a csapat a

maximálisan szerezhető 60 pontot gyűjtötte be.

*„Nagyon függ a körülményektől, de összességében nem sokkal”* – válaszolta a technikai igazgató a *Dirtfish* ralis portál azon kérdésére, hogy mennyivel lettek lassabbak a tavalyi autókhoz képest az ideiek. *„Kevesebb, mint egy másodperc a különbség kilométerenként. Szabad szemmel a lassulás észrevehetetlen”* – folytatta. Az autók még az elektromos rásegítés nélkül is több mint 400 lóerősek, és az extrém tapadást adó, nagy leszorítóerőt generáló aero-csomagjuk is változatlan maradt. *„Mérnöki szempontból nem hiszem, hogy túl sok leszorítóerő lenne most. Létezik egy iskola, amely azt mondja, hogy ha csökkented a leszorítóerőt, akkor növeled a látványt, de nem vagyok benne biztos, hogy ez igaz. A Rally1-es (a 2022-óta létező szabályrendszer) vagy 2017 és 2021 között épült autókról készült leglátványosabb felvételek pont a gyors versenyekről származnak, ahol az autók hihetetlen sebességgel mennek a kanyarokban. És ez a képességük alapvetően az aerodinamikából fakad, persze nyilvánvalóan a kormányzást végző pilótának is van némi köze hozzá”* – mondta mosolyogva.

*„Elég egyszerű volt eltávolítani a hibrid rendszert. Azonban az új minimális tömeg adott némi pluszmunkát. Hivatalosan 80 kilóval könnyebb lett az autó, de a szivattyúkkal, hűtőkkel, ventilátorokkal és egyebekkel együtt valószínűleg 100 kilót is eltávolítottunk belőle, így újra kellett gondolnunk a súlyelosztást, és egyes alkatrészek, ballasztok elhelyezését. A hibrid korszak kezdetétől fogva van ballaszt a GR Yarisban. Ugyanez nem mondható el az összes autóról, amely a szabályrendszer kezdetén, 2022-ben versenyzett ellenünk. Amit az új technikai szabályok bevezetésekor hangsúlyozni szoktak, az az, hogy mindenki számára ugyanazok az előírások. Valójában ez nem teljesen igaz, hiszen a kiindulópontok különböztek, például a különböző autókban tavaly eltérő mértékű ballasztok voltak”* – tette hozzá.

*„Oldalnézetből nem sokat változott”* – válaszolta Fowler a GR Yaris külső változásait firtató kérdésre. *„Az itt lévő hűtőnyílások nem csak az akkumulátor miatt kellettek. Még mindig megvannak, de kisebbek, mint korábban. Szükségünk van rájuk a hátsó fékek és az erőátvitel hátsó részeinek hűtése miatt. A hátsó lökhárító pedig teljesen zárttá vált. Ahol eddig az akkumulátor ventilátorait, hűtőit és egyéb részeit láthattunk, az a rész most le van zárva, mert már nincs ott semmi, ahonnan ki kéne szívni a levegőt. A szezon előrehaladtával lesznek még változások az autón, de egyelőre elégedettek vagyunk”* – tette hozzá.

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

---

**Forrás:**
*https://news.smartermedia.hu/motorsport/majdnem-lehetetlen-kuldetesnek-bizonyult-a-toyotanak-hogy-javitson-a-raliautojan*