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

A címvédő Toyota felkészült a 2025-ös WEC-szezonra, amelyben fontos évfordulót fog ünnepelni

Változatlan pilótafelállással készül a kölni központú csapat az idei bajnokságra, amelyben a legfontosabb cél a zsinórban negyedik vb-cím és a hatodik Le Mans-i győzelem megszerzése lesz. A szezonnyitó katari futamot február 28-án rendezik.

A Toyota számára a 2025-ös FIA Hosszútávú-világbajnokság (WEC) a szokásosnál is nagyobb jelentőséggel bír, hiszen a negyedik fordulóban – a Le Mans-i 24 órán – a japán gyártó a legendás La Sarthe-i versenyen való debütálásának 40. évfordulóját fogja ünnepelni. A Toyota Racing Development a 80-as években több szezonban is épített C-csoportos versenyautókat, amelyekkel csak japán sorozatokban és a WEC japán futamain versenyeztek. 1985-ben a Dome-Toyota 84C az első győzelmét egy kisebb japán bajnokságban, *Geoff Lees* és *Eje Elgh* pilótákkal aratta. Ezután a japán gyártó gondolt egy nagyot, és a Dome, valamint a félgyári Tom's csapat hivatalos motorszállítójaként elment az 1985-ös Le Mans-i 24 órásra az autó továbbfejlesztett verziójával, a 85C-vel. A C-csoportos prototípus a B-csoportos Toyota Celica Twin-Cam raliautó turbómotorját kapta meg, középre építve. A 2,1 literes, KKK turbóval lélegeztetett négyhengeres teljesítményét azonban 370-ről 560 lóerőre növelték meg többek között annak köszönhetően, hogy a versenyre 1,2 bar, míg az időmérőre 1,6 barra tekerték fel a turbónyomást.

A Dome autójával Lees, Elgh és *Szuzuki Tosi*, a Tom's Racing autójával pedig *Nakadzsima Szatoru*, *Hisino Kaoru* és *Szekija Maszanori* versenyzett La Sarthe-ban. Az üresen 959 kg tömegű 85C-k a hosszú egyenesekben 290 km/h-s tempót értek el, a jobb köridőt (3:48,67) a Tom's Racing kocsija érte el, amely a másikkal ellentétben célba is ért a versenyen: 330 kör megtétele után a 12. helyen végzett.

Lehet, hogy a Toyotának 33 év kellett ahhoz, hogy végül 2018-ban meg is nyerje Le Mans-t, de 2018 és 2022 között verhetetlen volt a legendás versenyen. A japán gyártó autója a legutóbbi két Le Mans-i 24 órán is dobogós volt, a GR010 Hybrid tavaly júniusban alig 14 másodperccel maradt le a győzelemről. A Toyota öt dobogója közül ez volt az egyik a 2024-es világbajnokságon, de volt három győzelem – Olaszországban, Brazíliában és Bahreinben – is, ami lehetővé tette a japán csapatnak, hogy mindössze két pont különbséggel elcsenje a gyártók bajnoki címét a sokáig vezető Porsche elől. A pilótáknál azonban véget ért tavaly a Toyota zsinórban öt bajnoki címig tartó sorozata, mivel a 7-es rajtszámú autót vezető trió (*Mike Conway*, *Kobajasi Kamui* és *Nyck de Vries*) a harmadik, a 8-as autót vezető trió (*Sébastien Buemi*, *Brendon Hartley* és *Hirakawa Ryo*) pedig a negyedik helyen végzett a minden korábbinál nagyobb és erősebb mezőnyben.

A Toyota Gazoo Racing hivatalosan bejelentette, hogy két autóval indul a Katarban kezdődő 2025-ös Hosszútávú-világbajnokságon is, mégpedig változatlan pilótafelállásokkal. Conway,

Kobajasi és De Vries második éve versenyez együtt, míg Buemi, Hartley és Hirakawa már negyedszerre egyesíti erőit, és harmadik közös versenyzői címüket célozzák meg. Idén négy kontinensen nyolc versenyt rendeznek majd a WEC-ben, és továbbra is nyolc gyártó indul a 18 fős hiperautó-kategóriában, köztük az Alpine, az újonc Aston Martin, a BMW, a Cadillac, a Ferrari, a Peugeot és a Porsche (a Lamborghini idén nem indul). A GR010 Hybriddel a Toyota a nyolcadik gyártói világbajnoki címéért, a hetedik egyéni világbajnoki címéért és a hatodik Le Mans-i győzelméért száll harcba.

A GR010 Hybrid 2021-ben mutatkozott be, mint a WEC első hiperautója. Azóta különböző apró módosításokon ment keresztül a megbízhatóság és a teljesítmény javítása érdekében, idénre azonban nem kapott jelentős frissítést. Az egyetlen látható módosítást az oldalán elhelyezett új, kötelező LED-panelek jelentik, amelyek jelzik a versenyben elfoglalt pozíciót és a boxkiállás időzítését, hogy a nézők könnyebben tudják követni a versenyek alakulását a helyszínen és a tévékészülékek előtt is.

Az első állomás a 2025-ös versenynaptárban Katar, ahol a WEC hagyományos kétnapos Prológ tesztjét követően az 1812 km távú szezonnyitó verseny kerül megrendezésre. A tavalyi futamra De Vries a második helyet szerezte meg az időmérőn, de a kihívásokkal teli versenyen végül csak az ötödik és nyolcadik helyen értek célba a fekete Toyoták.
Az 5,418 km-es Lusail International Circuit pályán február 21-én pénteken és 22-én szombaton egy-egy hétórás teszteléssel kezdődik a szezon. Aztán 26-án szerdán két 90 perces szabadedzéssel kezdődik a versenyhétvége, az egyik gyakorlás napnyugta után ér véget. A rajtsorrend a csütörtöki kvalifikáción és Hyperpole-on (közép-európai idő szerint 15:40-kor) alakul ki, míg a 10 órás verseny február 28-án, pénteken, közép-európai idő szerint 14 órakor rajtol.

Kobajasi Kamui (csapatfőnök és pilóta, 7-es autó):

„Gyártóként hat egymást követő világbajnoki címet nyertünk, így a kihívás természetesen az, hogy a hetediket is megszerezzük. Tavaly lemaradtunk a versenyzői címről, így idén az a célunk, hogy mindkettőt megnyerjük, de ez nehéz lesz. Amellett, hogy érkezett egy új gyártó, a régiek is erősebben és több tapasztalattal térnek vissza, így arra számítok, hogy minden eddiginél szorosabb lesz a verseny. Nincs előnyünk velük szemben, így meg kell felelnünk annak a kihívásnak, hogy minden téren jobbak legyünk magunkhoz képest, mert csak így maradhatunk az élen. Minden egyes versenyen többet kell kihoznunk az autónk beállításaiból, még jobb csapatszellemet kell mutatnunk, és minden pozícióért meg kell küzdenünk.”

Fotók: *Toyota Gazoo Racing*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/a-cimvedo-toyota-felkeszult-a-2025-os-wec-szezonra-amelyben-fontos-evfordulot-fog