

## Toyotával jár munkába a Koenigsegg alapítója - persze nem akármilyenel

Reggelenként még egy autóiipari zseninek is el kell jutnia a munkahelyére, és bár Christian von Koenigsegg manufaktúrájában a világ legkülönlegesebbjei között számon tartott autók készülnek, ő maga szívesebben jár valamivel, ami egy fokkal (de nem sokkal) kevésbé eszement, mint saját konstrukciói.

*Enzo Ferrari* számos excentrikus vonása közül a legfurcsább talán az volt, hogy miközben a világ legkiválóbb sportautóit gyártotta, ő maga egyszerű, hétköznapi járművekkel közlekedett. Hasonlóképpen gondolkodik *Christian von Koenigsegg* is (bár nyilván tiltakozna a megtisztelő párhuzam ellen), tudva, hogy bár cége világszínvonalú hipersportautói kétségtelenül alkalmasak a mindennapi használatra, léteznek náluk jóval racionálisabb opciók, akár a csúcsforgalomban történő manőverezésre, akár a környezetszennyezésre gondolunk.

Persze, ha valaki olyan konstrukciókat adott a világnak, mint a Koenigsegg Jesko, amely álló helyzetből 18,82 másodperc alatt gyorsul 400 km/óra-ra, majd onnan 9,01 másodperc alatt [meg is áll](#), érthető, ha A-ból B-be közlekedve is igényt tart némi vezetési élményre.

Ezt pedig nem másban találta meg, mint a Toyota GR Yarisban, amint arról az Instragramon április elején közzétett videobejegyzése tanúskodik. Egy kis háromhengeres örület reggelre, mondja a kamerába, amint beszáll az új generációs közúti versenyautó volánja mögé. Mivel személyes fiókjában egy év alatt mindössze négy poszt született, feltételezhetjük, hogy csak olyan dolgokról kommunikál, amelyek közel állnak a szívéhez. Ilyen a CC850, amelyet a vállalat legelső sorozatgyártású modellje, a CC85 ihletett; ilyen a Mazda MX-5, élete első álomautója, amelyhez egyetemista kora óta ragaszkodik; és a jelek szerint ilyen a Toyota GR Yaris is, amely a saját kategóriájában ugyanolyan utolérhetetlen és különleges jelenség, mint Koenigsegg termékei a hipersportautók között.

A Toyota eredetileg 2021-ben vezette be, majd egy évvel ezelőtt [radikálisan átdolgozta](#) közúti rakétáját, a GR Yarist. A modellfrissítés során még inkább kompromisszummentes típusná vált a magát városi kisautónak álcázó sportkocsi, amelynek teljesítménye immár eléri a 280 lóerőt, ám ennél fontosabb, hogy minden porcikáját a motorsport követelményeit (mindenekelőtt a még közvetlenebb viselkedést és a fokozott robusztusságot) szem előtt tartva dolgozták át. Egyszerűbbé vált a karosszériaelemek cserélhetősége, és egyszerűbbé a vezetői környezet is, amely minden modern kényelmi és látványelemet nélkülözve kifejezetten puritán, célszerű és funkcionális.

Nem Christian von Koenigsegg privát használatú autója az egyetlen összekötő kapocs a Toyota Gazoo Racing poszterautója és a Koenigsegg típusai között. Mint közismert, a GR Yaris orrában egy különleges fejlesztésű, háromhengeres turbómotort találtunk. Hasonló

konstrukciót alkalmazott volna a Koenigsegg Gemera plug-in hibrid hajtáslánca is; a kétliteres erőforrástól 600 lóerőt remélt a gyártó, ám az elképzelést az utolsó pillanatban félretették, így a modell végül a korábban opcióként megálmodott, ötliteres V8-as turbómotorral került gyártásba.

Amikor tehát Christian von Koenigsegg a Toyota GR Yaris volánja mögé ül, az elsődleges vezetési élmény mellett talán némi nosztalgiát is érez saját, soha meg nem valósult koncepciója iránt. Így persze kérdés sem férhet ahhoz, hogy a Gazoo Racing konstrukciója a világ messze legfejlettebb és legnagyobb fajlagos teljesítményű háromhengeres motorja. A japán mérnökök azonban alighanem még büszkébbek lennének alkotásukra, ha legalább egy vetélytárs lenne a piacon, amelynek ellenében bizonyíthat a GR Yaris motorja.

Fotók: *CarsCoops*, *AutoEvolution*, *AutoBild*

---

**Forrás:**

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/toyotaval-jar-munkaba-a-koenigsegg-alapitoja-persze-nem-akarmilyennel>