

A GR Yaris szívével támadt fel a Toyota legendás raliautója

A mezei háromajtós Corollából készült WRC-replika teljesítménye az új háromhengeres motorral nem marad el az eredeti gyári versenyautóétól, amellyel az ezredforduló előtt Auriol, Grönholm és Sainz is versenyzett.

A rali-világbajnokság sokak szerint a '90-es évek végén élte aranykorát, amikor rendszeresen hat-hét gyári csapat küzdött a világbajnoki címért. Ebben az időszakban, a '97-es Finn-ralitól kezdve a Toyota Castrol Team az akkor új, „békalámpás” Corolla versenyváltozatával, a Celica GT-Four ST205-öst váltó Corolla WRC-vel indult a világbajnoki versenyeken, olyan neves pilótákat alkalmazva, mint *Carlos Sainz* (aki 1998-ban az utolsó métereken bukta el a harmadik vb-címét a Brit-ralin), *Didier Auriol*, *Freddy Loix* vagy *Marcus Grönholm*. A Corolla WRC szerencsére a magyar ralirajongóknak sem lehet ismeretlen, hiszen *ifj. Tóth János* összesen hat győzelmet szerzett 1998 és 2000 között a Kölnben fejlesztett autóval, de *Turi Tamás* is több versenyen ért el vele jó eredményt 2000 és 2002 között (például 2000-ben megnyerte az Eb-futamnak számító Budapest-ralit).

Valószínűleg a kellemes emlékek miatt vágott neki a német JP Performance GmbH tuningcég is egy E110-es generációba tartozó háromajtós Corolla átalakításába, a piros utcai autóból egy komoly, kívülről teljesen eredetinek tűnő fehér WRC-replikát faragtak. De a történetben van egy komoly csavar is: modern Toyota-technikát, egy GR Yaris komplett hajtásláncát építették be a negyedszázados használt autóba, természetesen a karosszéria komoly megerősítése és átalakítása után, így tulajdonképpen nem is replikáról, hanem restomodról van szó.

Tudni kell, hogy a korabeli FIA-szabályok nem várták el a gyártóktól, hogy utcai kivitel is készítsenek a WRC kategóriás versenyautóikból, így a Celicával ellentétben a nyolcadik generációs Corollának már nem volt rendszám, bárki által megvásárolható, sorozatgyártású hot hatch változata. Európában a modellfrissítés után is csak a 110 lóerős 1,6-os VVT-i szívómotor volt a legerősebb, amit rendelni lehetett hozzá (G6 kivitelben rövid áttételezésű hatfokozatú kézi váltóval is), igaz, Ausztráliában 1,8-as, 154 lóerős turbómotorral (7A-FE), Japánban pedig 165 lóerős, 20 szelepes kihegyezett szívó 1,6-ossal (4A-GE) is meg lehetett vásárolni.

Ezek az egzotikus motorok azonban Európában gyakorlatilag beszerezhetetlenek, ezért a JP Performance GmbH a modern GR Yaris 1,6 literes, háromhengeres turbómotorjának beépítése mellett döntött, amely ráadásul könnyen tuningolható is. A szokatlan restomodprojekt a piros színű donor Corolla karosszériájának lecsupaszításával kezdődött, majd egy szplitterrel ellátott nagyobb első lökhárítót, aztán egy korhű hátsó szárnyat készítettek az autónak, aztán a sárvédőit is jelentősen kiszélesítették a nagyobb kerekek

miatt. Negyedszázad alatt annyit nőttek az autók, hogy az elvileg az alsó-középkategóriába tartozó Corolla E110 tengelytávja 99 mm-rel rövidebb, mint a kiskategóriába tartozó GR Yarisé (2461 vs. 2560 mm), és a nyomtávjai is sokkal kisebbek, ami nem könnyítette meg a munkát.

Ahogy azt a rali ihlette, számtalan adatot megjelenítő műszerfal és a szokatlan formájú középkonzol is bizonyítja, a projektautó nem csak a futóművét és a hajtásláncát, hanem a komplett belső terét is egy modellfrissítés utáni GR Yaristól kölcsönözte. A motorháztető alatt a G16E-GTS kódnevű motor található, amely enyhe tuning után 305 lóerőnyi teljesítményt és 400 Nm nyomatékot ad le. Ez a hatalmas erő a négy kerékhez hatfokozatú manuális sebességváltón és a Toyota szabadalmaztatott GR-Four összkerekhajtási rendszerén keresztül jut el. A bő 300 lóerő nagyjából megegyezik az eredeti Corolla WRC teljesítményével, pedig abban még egy kétliteres, négyhengeres turbómotor (3S-GTE) dolgozott, nem pedig egy háromhengeres 1,6-os (igaz, a régi erőforrás nyomatéka több mint 500 Nm volt). Szerencsére a raliautó modernizált változata a már a legújabb TNGA platformra épül, amely jelentősen merevebb az eredetinel, így jó alapot nyújt a modern futómű beépítéséhez. Utóbbi, valamint a fékrendszer tudása össze sem mérhető az olcsón beszerzett donor autóból kissereltekkel.

A JP Performance által a [YouTube-ra feltöltött videókból](#) kiderül, hogy a lelkes autóépítők még közel sem készültek el a „Yarollával”. Hamarosan új, 18 colos Compomotive Motorsport könnyűfém keréktárcsákat és egy K&W V4 Clubsport felfüggesztést kap a kocsi, amely majd csökkenti a hasmagasságát. Továbbá a tuningcég azt is tervezi, hogy egy nagyobb töltőlevegő-hűtőt szerel be, valamint egy Milltek kipufogót, ami a hangra és a teljesítményre is jó hatással lesz. Érdekes módon a JP Performance műszaki vizsgát is próbál megszerezni Németországban a WRC-replikájára, amelyet egyedi autónak próbálnak majd besorolni a TÜV-nél.

Nem világos, hogy el akarják-e adni, miután végeztek a papírozással, de biztosak vagyunk benne, hogy sok Toyota GR-rajongó szívesen birtokolná ezt az őrült hot hatch-et, amely az 1990-es évekbeli retró megjelenést a 2020-as évek teljesítményével és műszaki színvonalával ötvözi. Csak egy dologról feledkeztek el: a hűtőrács és a fényszórók közé vágott utólagos, fekete hálóval bevont légbeömlő-nyílásokról, amelyek a Corolla WRC-nek jellegzetes megjelenést kölcsönöztek, és megkülönböztették az utcai változatoktól.

Fotók: *JP Performance, YouTube, Toyota Gazoo Racing*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/a-gr-yaris-szivevel-tamadt-fel-a-toyota-legendas-ralia-utoja>