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

A Toyota alaposan felfrissíti Le Mans-i Hypercarját a 2026-os WEC-szezonra

A japán gyári csapat, a Toyota Gazoo Racing 2021 óta alig fejlesztette a GR010 Hybridet, amellyel még tavaly is megnyerte a gyártók bajnokságát.

Mindent megtesz a Toyota azért, hogy visszahódítsa a Le Mans-i győzelmet 2026-ban, és ennek érdekében teljesen átdolgozza a GR010 Hybrid versenyautót az FIA Hosszútávú-világbajnokság (WEC) következő szezonjára. Az LMH szabályrendszer szerint megalkotott GR010 Hybrid Hypercart egy hatékonyabb aerodinamikai csomaggal látják el, amely jóval fenyegetőbb kiállást is kölcsönöz majd neki az első ízelítő fotók alapján. Az átdolgozott, 2026-os specifikációjú kocsi tesztelésére várhatóan már október 8-án és 9-én sor kerül a franciaországi Circuit Paul Ricard versenypályán, ahol végre tisztább képet kaphatunk majd a frissített dizájnról is.

A sejtelmes előzetes fotók alapján az átdolgozott GR010 Hybrid elöl vízszintesen elrendezett LED fényszórókkal rendelkezik, amelyek a Toyota utcai autóinak kalapácsfej-kinézetét idézik, integrált szellőzőnyílásokkal kiegészítve. Hátul egy teljes szélességű LED-fénycsíkot láthatunk, amelynek felkunkorodó végei hasonlóak a GR Yaris hátsó lámpáihoz, és a méretes hátsó szárnyat is feltűnően áttervezték. Egyelőre nem világos, hogy a bevált hibrid hajtásrendszer fog-e változni. A jelenlegi autó egy dupla turbós 3,5 literes V6-os motort kombinál egy elöl elhelyezett villanymotorral, a hajtáslánc rendszerteljesítménye a WEC szabályainak megfelelően legfeljebb 680 lóerő lehet.

A bajnokság legutóbbi fordulóján, Fujiban, Japánban *Nakadzsima Kazuki*, a Toyota Gazoo Racing Europe alelnöke is megerősítette a japán autós médiának, hogy a 2021-ben bemutatott Hypercart frissíteni fogják, elsősorban az aerodinamikára összpontosítva.

„Aktívan dolgozunk egy új aerocsomag bevezetésén a jövő évre” – mondta Nakadzsima, aki 2021 végén, a pilótafülkéből való visszavonulása után azonnal menedzseri feladatot vállalt a csapatnál. *„Azt tervezzük, hogy október elején kezdjük meg a továbbfejlesztett autó tesztelését az új aerodinamikai csomaggal”* – tette hozzá. Az ex-versenyző szerint a frissítés célja az, hogy a Toyota újra győztes lehessen a Le Mans-i 24 órán.

A japán márka 2022 óta nem nyerte meg a patinás hosszú távú versenyt Franciaországban, de a korábbi években legalább esélyesnek számított. Idén viszont a GR010 Hybridnek nem volt megfelelő a teljesítménye a Circuit de la Sarthe-on, a jobbik 7-es rajtszámú autó is csak az ötödik helyen végzett, egy kör hátrányban a győztes Ferrarihoz képest. *„Le Mans-ban lassabbak voltunk a riválisainknál a végsebesség tekintetében”* – magyarázta Nakadzsima. *„Ez a verseny ráébresztett minket arra, hogy a meglévő szabályok keretein belül sokkal többet tehetünk ezen a területen. Az egész csapat egységesen és elszántan készül arra, hogy megnyerjük a jövő évi Le Mans-t”* – tette hozzá bizakodva.

A Toyota jelenlegi rangidős pilótája, *Kobajasi Kamui* – aki egyben a WEC-es gyári alakulat csapatfőnöke is – a Fujiban rendezett versenyt követően további betekintést engedett a tervekbe. *„Tisztáznunk kell a felmerült problémákat, és egy őrülten gyors autót kell építenünk, majd a teljesítménykiegyenlítő BoP rendszerrel kell módosítanunk”* – mondta. A csapatfőnök-pilóta szerint a Toyotának olyan autót kell fejlesztenie, amely *„annyira gyors, hogy képes nyerni még akkor is, ha a maximális súlyt és a minimális teljesítményt írja elő számára a BoP”.*

A Toyota eddig sikertelen 2025-ös WEC-szezonját – amelyben nem sikerült dobogós helyezést sem elérnie – a csapat szerint főleg a kedvezőtlen BoP hátráltatta, mivel szinte minden futamon a GR010 Hybrid volt a legjobban visszafogott teljesítményű (653 lóerőig) és a legtöbb ballasztot cipelő (közel 1100 kilósra felhizlalt) versenyautó. A 2026-os szezonra szánt fejlesztéseket az evo joker szabályok szerint végzi el a Toyota, a módosításokat a WEC szabályalkotóinak, az Nemzetközi Automobil-szövetségnek (FIA) és az Automobile Club de l'Ouest-nek kell jóváhagynia. Tavaly a Toyota még nem kapott engedélyt fejlesztésekre, mert ismét megszerezte a gyártók bajnoki címét és három futamot is nyert a szezonban.

A Toyota GR010 Hybrid eddig csak a második és harmadik szezonjában, 2022-ben és 2023-ban kapott új fejlesztéseket, ráadásul az első fejlesztési csomag csak az eredeti LMH-szabályozásban előírt azonos méretű első és hátsó gumiabroncsokról a keskenyebb első és szélesebb hátsó gumikra való váltásra összpontosított. Ezek a változtatások nem is számítottak bele az evo jokerek számába. A Toyota a legtöbb más, WEC-ben szereplő gyártóhoz hasonlóan soha nem árulta el, hogy eddig hány jokert használt fel. A jelenlegi Hypercar autók homologizációjának 2029-es végéig összesen hét evo joker lehetősége van minden gyártónak. A Toyota riválisai az FIA Hosszútávú-világbajnokságon az LMH kategóriában a Ferrari, az Aston Martin és a Peugeot, az LMDh kategóriában pedig a BMW, a Porsche, a Cadillac és az Alpine. 2027-től kezdődően az LDMh kategóriában olyan márkák is indulnak majd, mint a Genesis, a McLaren és a Ford.

Fotók: *Toyota Gazoo Racing*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/a-toyota-alaposan-felfrissiti-le-mans-i-hypercarjat-a-2026-os-wec-szezonra