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

Versenyautót épített első elektromos típusából a Toyota

A Toyota azon hitvallásával összhangban, hogy egyetlen hajtásláncopciót sem zár ki a fejlesztésből, most bemutatta első villanymotoros versenyautóját. A bZ Time Attack Concept akár egy nagy teljesítményű közúti modellváltozat előfutára is lehet.

Versenyautó az, ami zajos és büdös – nyugtatta meg fél évvel ezelőtt a nagy teljesítményű benzinmotorok jövője miatt aggódó nagyközönséget *Tojoda Akio*, a Toyota igazgató tanácsának elnöke, aki az operatív vezetői feladatkör átadását követően is meghatározó szellemi vezetője és tanácsadója maradt az autógyártónak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lehetne egy villanyautó is ütőképes a versenypályán – és pontosan ezt a lehetőséget térképezi fel az észak-amerikai tuningkiállításon, a SEMA-n bemutatott Toyota bZ Time Attack tanulmány.

Az alapot az a bZ crossover adja, amelyet Európában bZ4X néven forgalmaz a Toyota. Ennek két villanymotoros, összkerékhajtású változata eredetileg 218 lóerős (160 kW) volt, a 2025-ös modellfrissítést követően a csúcsteljesítmény 343 lóerőre (252 kW) nőtt. Ezt fejlesztették tovább a Toyota észak-amerikai specialistái: a két villanymotor együtt több mint 300 kilowattot, azaz több mint 408 lóerőt képes leadni, köszönhetően az újraírt vezérlésnek. A 20 százalékos teljesítménynövelés önmagában még nem varázsolna versenyautót a középkategóriás elektromos SUV-ból, de a mérnökök nem álltak meg a nagyobb motorerőnél.

A futóművet a sportautókra szakosodott japán Tein rugóit és lengéscsillapítóit felhasználva építették át, az Alcon tárcsákat és Hawk betéteket alkalmazó fékrendszert a Toyota 86 Cup és Corolla TC szériákban versenyző autókból vették át. A 19 colos BBS Unlimited felniket a Continental extrém méretű sportabroncsaival (305/30 ZR19 XL Extreme Contact Sport 02) szerelték – a gördülési ellenállás csökkentése ezúttal nem szerepelt a fejlesztési célok között. A tapadást komoly aerodinamikai csomag javítja – ennek fejlesztése egyébként az egyik legnagyobb kihívást jelentette a projekt során, hiszen az elektromos járművek speciális jellemzőihez kellett adaptálni az áramlástani tapasztalatokat.

A módosítások esztétikailag is megtették a hatásukat: a szabad hasmagasság 150 mm-rel (!) csökkent, a nyomtáv ugyanennyivel nőtt. Az autón elöl splitter, oldalt széles küszöbtoldatok csökkentik a felhajtóerőt, hátul a szélvédőn keresztül átvezetett konzolokra rögzített, kétfedeles szárny és messze hátra nyúló diffúzor segít, hogy az autó az aszfalton maradjon. A kiegészítő karosszériaelemeket a Toyota 3D nyomtatásra szakosodott észak-amerikai laboratóriumába állították elő.

A Toyota bZ Time Attack szabályos FIA-homológ bukókeretet kapott. Az utasteret a csupasz fémig bontották vissza, az eredeti szerelvényekből egyedül a hajtáslánc irány- és

programváltó panelje maradt meg, de új helyre: a csupasz műszerfal közepére szerelve. A vezető és navigátora az OMP által szállított versenyülésekben foglalhat helyet, biztonságukról hatpontos versenyövek gondoskodnak.

A Toyota évek óta mutat be különösen izgalmas gyári átépítéseket a SEMA kiállításon, a bZ Time Attack azonban az első elektromos modelljük itt – arról pedig a projekt során szerzett tapasztalatok gondoskodnak, hogy ne az utolsó legyen. Ami a technológiai koncepciójármű további sorsát illeti, jó esély van arra, hogy ne csak későbbi fejlesztések mozgó laboratóriumaként emlékezzen rá az utókor: bár csak futó említést tett erről a Toyota, nagyon is valószínű, hogy gyorsasági, illetve hegyi felfutó versenyeken – mindenekelőtt a legendás Pikes Peak International Hill Climb futamon – is megmutathatja képességeit a konstrukció.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/versenyautot-epitett-elso-elektromos-tipusabol-a-toyota