

## [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, összkerekhajtású 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 áramlástanai 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 – mindenekeelőtt a legendás Pikes Peak International Hill Climb futamon – is megmutathatja képességeit a konstrukció.

Fotók: *Toyota*

---

**Forrás:**

<https://news.smartermedia.hu/tuning/versenyautot-epített-első-elektromos-tipusabol-a-toyota>