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

A Toyota szuperautója, amelyből ma is csupán kettő létezik

A versenysport szabályrendszere néha különös. Egy ilyen kiskapu hívta életre a Toyota GT-One szupergépet is: az utcára engedett versenyautóból kettő darab létezik, létét pedig egy üres benzintartály is igazolta.

A motorsport története tele van olyan autókkal, amelyek nem születtek volna meg, ha a szabálykönyvek írói egy kicsit alaposabban végzik a munkájukat. Ezek az úgynevezett homologizációs különlegességek: versenyautók, amelyekből a gyártóknak néhány utcai példányt is le kellett gyártaniuk ahhoz, hogy rajthoz állhassanak a FIA versenyein. A legtöbb ilyen modell mára legendává vált, de van közöttük olyan, amely szinte teljesen feledésbe merült. Például a Toyota GT-One.

A Toyota a kilencvenes években a rali-világbajnokság egyik megkerülhetetlen szereplője volt, a Celica GT-Four szinte fogalommá vált. Eközben azonban a háttérben egészen más terveken is dolgoztak. A japán gyártó a Group C sportautó-kategóriára készült új prototípusával, ám a FIA időközben megszüntette a szériát. A Toyota ott állt, elköltöttek egy rakás pénzt, és a versenygépüknek hirtelen nem volt hol versenyeznie.

Ahelyett, hogy lenyelték volna a veszteséget, a TRD (Toyota Racing Development) irányt váltott. Figyelmük a GT kategória felé fordult, ahol akkoriban egyre vadabb autók jelentek meg. A fejlesztés alapja az MC8-R nevű prototípus lett, amely technikailag a Toyota MR2-re épült, de teljesítményben már messze túlnőtt rajta. Az autó ígéretes volt, de a Le Mans-i kudarcok után egyértelművé vált, hogy szintet kell lépni.

1997-ben, miközben a Toyota kivárta a következő szezont, alaposan szemügyre vették a konkurenciát. A Mercedes-Benz CLK GTR és a Porsche 911 GT1 nem csak brutálisan gyorsak voltak, hanem ügyesen használták ki a szabályok kiskapuit is. Ezek az autók papíron GT-k voltak, a valóságban viszont vérbeli versenyautók, minimális kompromisszumokkal. A Toyota levonta a következtetést: nem kell sok utcai autót építeni, elég, ha egyáltalán létezik.

Így született meg a GT-One. A homologizáció egyik legszebb trükkje is ehhez az autóhoz kötődik. A GT1-es szabályok szerint az autónak rendelkeznie kellett csomagtérrel – hiszen „alkalmasnak” kellett lennie közúti közlekedésre. A Toyota megmutatta az üres üzemanyagtartályt, és közölte, hogy az alkalmas poggyász szállítására. Az ellenőrök pedig elhitték, hiszen a tank az ellenőrzéskor valóban üres volt, ezért az érvelést elfogadták. A GT-One így hivatalosan is „praktikus” utcai autó lett.

VIDEO: https://youtu.be/zJjVQUeunbs

Az összes alkatrész Japánból érkezett, a közúti változat összeszerelését a Toyota Team Europe végezte Németországban. Papíron egyetlen példány elég lett volna, de végül kettő készült. Mindkettő szénszálas karosszériát, alumínium–karbon monocoque vázat és 3,6 literes, ikerturbós V8-as motort kapott. A T836-9 kódnevű erőforrás 600 lóerőt tudott, és hatfokozatú szekvenciális váltóhoz kapcsolódott. A 0–100 km/órás gyorsulás 3,2 másodperc, a végsebesség pedig közel 380 km/óra volt. Ezek még ma is megdöbbentő számok.

Az utastér csak annyira volt civilizált, amennyire muszáj volt. Bőrrel behúzott, kemény kagylóülések, rádió, alapvető klímavezérlés és indexkar. Luxusnak nyoma sem volt, hiszen a GT-One nem vásárlóknak készült, hanem a szabálykönyvnek.

A versenypályán az autó bizonyította, hogy nem csak papíron félelmetes. Az 1998-as Le Mans-i teszteken a legjobbak között szerepelt, sőt, prototípusokat is megelőzött. A megbízhatóság azonban nem volt tökéletes, és bár 1999-ben egy második helyet sikerült elérni, a projekt végül nem folytatódott.

Ma a két utcai Toyota GT-One múzeumokban pihen. Soha nem voltak eladók, soha nem kellett megfelelniük vásárlói elvárásoknak. Ezek az autók egy korszak emlékművei: annak az időszaknak, amikor egy üres csomagtartónak kikiáltott benzintartály is elég volt ahhoz, hogy a világ egyik legextrémebb „utcai” Toyotája megszülethessen.

Fotók: *StyleNL*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/a-toyota-szuperautoja-amelybol-ma-is-csupan-ketto-letezik