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

Napról napra jobbá válik a Toyota fejlesztés alatt álló, középmotoros sportautója

A hamarosan érkező sériagyártású modell valószínűleg az MR2 nevet kapja majd, hasonlóan az ikonikus elődökhöz, a márkanévben viszont lesznek változások.

A Toyota mindenkit meglepett, amikor 2025 januárjában, a Tokiói Autószalonon bemutatta a GR Yaris M-et. Bár nem ez volt a cég első középmotoros koncepcióautója (ott volt többek között a 2008-as Aygo Crazy is), azért is keltett nagy feltűnést, mert nagyjából akkor érkezett, amikor pletykák kezdtek keringeni az MR2 lehetséges visszatéréséről. Annak ellenére, hogy a GR Yaris karosszériájába építették be a középmotort, nagyon valószínűtlen, hogy a készülő sportkocsi sériaváltozata ferdehátú formát öltene, a bemutatott prototípus feltehetően csak arra szolgál, hogy feltűnés nélkül lehessen tesztelni benne az új elrendezést és az új turbómotort.

A Toyota fejlesztés alatt álló kétliteres, négyhengereséről (G20E) már most olyan pletykák keringenek, hogy komoly módosítás nélkül is ki lehet hozni 700 lóerőt belőle, de a sériaváltozatok esetében a gyár valószínűleg megelégszik majd típustól függően 400-600 lóerővel. Tehát a meglévő 2,4 literes turbómotorhoz képest a G20E lényegesen nagyobb teljesítményt nyújt, miközben magasságban és térfogatban is 10%-kal kisebb, így széles körben lehet majd alkalmazni a sportkocsiktól a teherautókon át az egyéb nehézgépjárművekig.

Nemrég a brit Auto Express magazinnak adott interjújában Hajasi Mikio, a Toyota Gazoo Racing marketingmenedzsere elárulta, hogy a GR Yaris M projekt jól halad. Még arra is utalt, hogy egy sorozatgyártású autó is úton lehet a motorjával: „a Toyota napról napra jobbá teszi ezt az autót. Mindazt a tudást és sok visszajelzést, amelyet a koncepcióautó motorsportban történő fejlesztése során szereztünk, a jövőben esetleg valami másban – egy közúti autóban vagy tömeggyártású modellben – fogjuk felhasználni. Ezt az utat követjük.” Amikor pedig arról kérdezték, hogy felélesztenék-e a legendás MR2 nevet, amelyet utoljára közel 20 éve használtak, Hajasi a „köszönöm a javaslatot” választ adta, ami teret engedett a találgatásoknak.

A Toyota a bemutatása óta is folyamatosan teszteli és fejleszti a GR Yaris M-et. Többször is megjelent japán versenypályákon a tanulmányautó, a japán Super Taikyu sorozat 2025-ös nyitó futamán, Motegiben legyőzte a v359 lóerős Subaru WRX STi High Performance X Version II koncepcióautót is. Aztán október végén, a bajnokság hatodik fordulójában, Okojamában a negyedik helyre kvalifikálta magát 31 autó között. Rövid ideig vezette is a versenyt, miközben folyamatosan rótta a köröket. Az eredmény – harmadik hely a csoportban – messze jobb volt, mint amire számított a Toyota, amely egy célba éréssel is elégedett lett volna. Néhány kisebb probléma ellenére a GR Yaris M koncepcióautó

komolyabb műszaki gond nélkül teljesítette a négyórás tavaszi és a háromórás őszi futamot is. A Super Taikyu sorozatban végzett intenzív teszteléssel az a Toyota célja, hogy megvalósítsa a „vezetőközpontú” autógyártást, amelynek során a járműveket addig hajtják, míg el nem romlanak, majd a versenyzés szélsőséges körülményei között javítják ki őket, közben felhasználva a *Morizótól* (*Tojoda Akio*, a Toyota elnöke), a hivatásos versenyzőktől és a közúti tesztelőktől érkező visszajelzéseket.

A hagyományos GR Yarisban az orrmotoros összkerékhajtás azt jelenti, hogy a jármű összes funkciója – a megállás, a kanyarodás, a gyorsítás – az első rész körül koncentrálódik. Ez az elrendezés nagy terhelést ró az első gumiabroncsokra, amelyek gyorsabban kopnak, háromszor olyan gyakran kell cserélni őket, mint a hátsókat. A fokozott kopás alulkormányzottsághoz is vezethet. Morizo a kanyarvétel során az alulkormányzottság miatt bekövetkező irányíthatatlanság pillanatait úgy írja le, mint *„az imádkozás ideje Istenhez*”. Egyszerűen fogalmazva a Toyota fejlesztőcsapata azért alkotta meg a középmotoros, négykerék-meghajtású csomagot, amelyből a GR Yaris M lett, hogy ne legyen szükség vezetés közben imádkozásra. A motornak és a többi nehéz részegységnek a jármű közepéhez közeli elhelyezése drámaian javította a kanyarodási képességeket, és csökkentette az alulkormányzottsági hajlamot. Ugyanakkor a középkonzolos autó ügyes kezet igényel a kormánynál, mivel ha megcsúszik, nehezebb korrigálni, mint az orrmotoros változatát, emiatt haladó tudású sofőröknek is ideális jármű.

„A középmotoros elrendezés a mi módszerünk volt arra, hogy olyan autókat készítsünk, amelyeket a vásárlók élvezetesen vezethetnek. Az, hogy miért választottuk a középmotoros összkerékhajtást, az MR2-ig vezethető vissza. A középmotoros, de csak hátsókerék-meghajtású modell hasonlóképpen hihetetlenül kiegyensúlyozott súlyelosztással rendelkezett az első és a hátsó tengely között, de hajlamos volt a megpördülésre. Ami miatt az autó olyan jól fordult, az ahhoz is vezetett, hogy könnyen túlkormányzottá vált a kanyarokban. Azzal, hogy a hátsókerék-meghajtást négykerék-meghajtássá alakítjuk, a jármű megpörgését okozó erőt olyan erővé alakítjuk, amely előre húzza az autót, javítva a stabilitást a kanyarokban. Ezért vállaltuk a középmotoros összkerékhajtás kihívását, a gyorsabb és stabilabb kanyarvételt célozva. Amikor a volán mögé ül valaki, reméljük, hogy az első dolog, amit észrevesz majd, az az autó kivételes kanyarodása” – mondta *Takahasi Tomoja*, a Toyota Gazoo Racing elnöke a Toyota Times-nak.

Úgy hírlik, a GR Yaris M fejlesztése során a fő probléma a motor hűtése volt. Az orrmotoros autókban a hideg levegő már a vezetés hatására bejut az első részbe. Ezzel szemben a középmotoros elrendezésnél a motor a vezető mögött helyezkedik el, ahol sokkal kevésbé áramlik a hűtő levegő. Számtalan kísérlet és speciális pályateszt során a csapat kimerítően tesztelte a hűtésre szolgáló levegő bevezetésének különféle módjait, a hátsó kerekek előtt lévő hatalmas légbeömlő nyílások is ezt a célt szolgálják.

Jamada Hirojuki, a GR projekt vezérigazgatója tavaly szintén az Auto Express-nek mesélte el, hogy a komoly motorerő miatt szükségessé vált négykerékmeghajtás további bonyodalmakat jelentett a középmotoros sportautó fejlesztése során. De megérte a küszködést, a gyári alkalmazottak ugyanis állítólag azon a véleményen vannak, hogy a GR Yaris M még agilisabb, és még intenzívebb vezetési élményt ad, mint a normál, orrmotoros GR Yaris. Jamada azt is elárulta, hogy a Porsche Caymant tekintik a középmotoros sportautók mércéjének, és a fejlesztéskor ahhoz hasonlították a prototípus viselkedését.

Valószínűleg az új, negyedik generációs MR2 már nem Toyota, hanem Gazoo Racing modell lesz, mivel a gyári sportrészleg a GR GT sportkocsi bemutatása óta önálló márkának számít a cégcsoporton belül.

Fotók: *Toyota*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/naprol-napra-jobba-valik-a-toyota-fejlesztes-alatt-allo-kozepmotoros-sportautoja