

Ilyen érzés vezetni a Toyota készülő középmotoros sportautóját

Buzgón készül az MR2 feltámasztására a japán gyártó, de az új modell már nem az anyacég, hanem az önállósított sportmárka, a GR égisze alatt fog érkezni. Egy szerencsés újságíró már ki is próbálhatott egy GR Yaris formájú, középmotoros prototípust, amelynek menettulajdonságai hű képet adtak arról, hogy milyen érzés lesz vezetni a megfizethető sportautó 2028-ban érkező negyedik nemzedékét.

A Toyota ikonikus GR részlegének – melynek gyökerei a gyári Gazoo Racing motorsport csapatban keresendők – köszönhetjük a GT 86-ot, a GR Suprát, a GR 86-ot, a GR Yarist és a GR Corollát is. Most azonban a japán konszern bővíti, és önálló márkává alakítja a GR-t, amely így csatlakozik a Lexushoz, valamint a kizárólag Japánban forgalmazott Daihatsuhoz és Centuryhez a Toyota egyre szélesedő portfóliójában. A 2025 végén leleplezett új GR GT szupersportautó és a versenyautó-alapnak tervezett testvére, a GR GT3 voltak az első modellek, amelyeket kizárólag GR emblémákat viseltek. De már megvannak a tervek a GR-kínálat alulról történő bővítésére, állítólag a Toyota egy megfizethető sportautócsalád létrehozására készül, amelynek tagjai – vélhetően az új Celica és MR2 – azon kategóriákba tartoznak majd, melyekből a versenytársak tömegesen vonultak ki az utóbbi években, jelentős piaci űrt hagyva maguk után.

A két legendás típusnév feltámasztása a Toyotánál egy szélesebb körű kezdeményezés része, amelynek célja izgalmas megjelenésű és vezetési élményt adó modellek kifejlesztése *Tojoda Akió* irányításával. Az autógyártó 70 éves elnöke – aki mellesleg mesterpilóta, és *Morizo* álnéven maga is amatőr versenyző – régóta hadat üzent az unalmas autóknak és rendre hangsúlyozza elkötelezettségét a sportautók – különösen a belső égésű motorral hajtottak – iránt.

Természetesen a GR márka új modelljeit a Gazoo Racing motorsport-tevékenységeivel párhuzamosan fejlesztik, mivel mindből versenyautók is készülnek majd. Az új Celica várhatóan a 2027-es WRC-szabályoknak megfelelő gyári raliautó alapját képezi majd, az MR2 pedig fejlesztése pedig még nyilvánosabban zajlik, mivel egy középmotoros prototípus tavaly óta versenyez Japán legnagyobb gyorsasági versenysorozatában, a Super Taikyuban, hogy valós körülmények között, 3, 4, 5 és 24 órás futamokon tegyék próbára a teljesítményét és megbízhatóságát.

Morizo, a fejlesztés motorja

Már három éve zajlik a középmotoros sportautó projektje, és ezalatt természetesen nem ment minden zökkenőmentesen. Eleinte a csapat hűtési problémákba ütközött, és a tesztpilóták olyan megjegyzésekkel is bombázták a mérnököket, hogy „*nincs elég ereje*”, „*túl sokat pattog*” és „*még olyan szinten nincs, hogy értékelni tudjuk*”. Egyszer még ki is

gyulladt egy tesztautó. Ennek ellenére a csapat folyamatosan fejlesztette a GR Yaris M-et, és törekedett a jobb teljesítményre. Végül a prototípust benevezték a 2026-os Super Taikyu sorozat fénypontjának számító harmadik fordulójára, a júniusi 24 órás versenyre a Fuji Speedway-re, ahova az angol Evo magazin munkatársát is meghívta a Toyota. *Mat Watson* újságíró nem csak a versenyt nézhette meg, interjút is készíthetett Tojoda Akió elnökkel, és ki is próbálhatta a középmotoros GR Yaris M-et a pályán.

Ebben az interjújában Tojoda azt sugallta, hogy az új MR2-vel kapcsolatban számos kulcsfontosságú döntést még meg kell hozni, beleértve az üléskonfigurációt – hogy szigorúan kétszemélyes vagy 2+2 személyes legyen-e – és a nevet. Ahogy a GR részleg fejlesztései során mindig is az volt, Tojodának az új sportkupé megépítéséről szóló döntését is az a vágy vezérelte a szaklap szerint, hogy a Toyota izgalmasan vezethető, nagy teljesítményű autókat alkosson, amelyek a meglévő ügyfelek és rajongók számára is vonzóak. A japán gyártó ahelyett teszi ezt, hogy nagy teljesítményű villanyautókra kényszerítene őket, ahogyan azzal más cégek kísérleteznek – de ezen próbálkozások közül sok az érdeklődés hiánya miatt kudarcot vall. *„A múltban a Toyota nagy megbeszéléseket tartott. Mindenki a specifikációkról és a lóerőről beszélt, amiknek a világ legjobbjának kellett lennie. De én azt akarom, hogy olyan autót építsünk, amit én is és az ügyfeleink is szeretnek”* – mondta Tojoda-szan az Evónak. *„Korábban olyan autókat gyártottunk, amelyek megfeleltek az üzleti céloknak, hogy pénzt keressünk. De azt is szeretném, hogy olyan autókat is készítsünk, amelyeket az emberek szeretnek”* – tette hozzá mosolyogva.



Az Evo szerint továbbra is egyértelmű a GR-nél, hogy maga a termék fontosabb a piac elvárásainál, és a fejlesztések középpontjában mindig az elnök áll, aki a Lexus LFA óta kulcsszerepet játszik az összes Toyota-sportautó megalkotásában. Például a 2012-ben bemutatott GT 86 úgy született meg, hogy Tojoda megfizethető, könnyen vezethető és tuningolható, driftelésre alkalmas kocsit akart kínálni a vásárlók azon generációja számára, akik a 80-as évek AE 86-osát, a legendás „hacsirocut” már csak magazinokból ismerik. A GR Yarist pedig raliautó homologizációs alapnak képzelte el a világbajnokságra, de amikor az FIA változtatott a WRC-szabályokon, és többé már nem volt kötelező kis számú egyedi közúti autót építeni, Tojoda akkor is ragaszkodott hozzá, hogy a mérnökei folytassák a

projektet. *„Eleinte nem kerestünk pénzt a GR Yarisszal, de aztán annyira sikeres lett, hogy most már igen. Üzletileg is jól alakult a dolog”* – mondta az Evónak.

Az újjászülető MR2 egyike lesz a kevés középmotoros, megfizethető sportautónak a piacon. Jelenleg a Lotus Emira az egyetlen ilyen modell (a Porsche 718-at és az Alpine A110-et nyugdíjazták), de más árkategóriát képvisel, mint az Evo szerint 50 ezer angol font (21 millió forint) alatti alapárúra tervezett japán kocsi. Igaz, az Alpine szerint a 2027-ben érkező új A110 – amely természetes riválisa lehetne az új MR2-nek – szükség esetén kaphat majd benzinmotort, de elsőként elektromos hajtással fogják bevezetni.

Nem kell majd benne imádkozni

Nyílt titok, hogy új MR2 a Toyota vadonatúj, kétliteres turbómotorját fogja használni, amelyet a japán gyártó hibrid sportautókhoz fejleszt. A cég a 2025 januárjában bemutatott, középmotorosra átalakított GR Yaris M-ben már jó ideje teszteli a G20E kódnevű négyhengerest, amely a normál GR Yarisban található 1,6 literes, háromhengeres blokkon alapul, és állítólag *„feszégeti a teljesítmény és a hatékonyság határait”*. Úgy tervezték a motort, hogy rövid löketével a lehető legkevesebb helyet foglalja el, lehetővé téve a kompakt járműméreteket és az alacsony súlypontot – ezek kulcsfontosságú tulajdonságok egy középmotoros sportautó esetében. Állítólag alapbeállításban 400-450 lóerő körüli teljesítményt képes leadni, versenyspecifikációban pedig akár 6-700 lóerőt is, így potenciálisan ez lehet az egyik legerősebb négyhengeres, amit valaha gyártottak (ma még ezt a címet a Mercedes-AMG 420 lóerős „M139”-ese birtokolja, amely többek között az A45 S-ben is dolgozik). Tehát a Toyota mai 2,4 literes turbómotorjához képest a G20E lényegesen nagyobb teljesítményt nyújt, miközben magasságban és térfogatban is 10 százalékkal kisebb, így szélesebb körben lehet majd alkalmazni a sportkocsiktól a normál személyautókon át a haszonjárművekig. Bár a középmotoros GR Yaris M tisztán benzines, a G20E kompatibilis lesz az öntöltő és konnektoros hibrid hajtásláncokkal is.

VIDEO: <https://youtu.be/BwHmtQMn8z0>

Azért helyezték a vezető mögé az autó legnehezebb részegységének számító motort, hogy orvosolják az orrmotoros sportautók dinamikai hiányosságait. Az ilyen járműveknél a terhelés az első gumibroncsokra koncentrálódik a fékezés, a kormányzás és a gyorsítás során. Versenypályán ez jelentősen befolyásolja a gumibroncsok kopását, és a csökkent tapadás miatt alulkormányzottsághoz vezet a határon vett kanyarokban. Viszont a középmotoros elrendezésre ez nem jellemző, ami lehetővé teszi Tojoda szerint, hogy *„a vezetők pontosan úgy irányíthassák az autót, ahogyan szeretnék”*. Morizo úgy írja le azokat a pillanatokat, amikor az alulkormányzottság miatt irányíthatatlanná válik egy autó a kanyarban, hogy *„az imádkozás ideje Istenhez”*. Úgy is felfogható, hogy a Gazoo Racing mérnökei azért alkották meg a középmotoros, négykerék-meghajtású hajtásláncot, amely bekerült a GR Yaris M-be, hogy ne kelljen többet vezetés közben imádkozni. A motornak és a többi nehéz részegységnek a jármű közepéhez közeli elhelyezése drámaian javította a kanyarodási képességeket, és csökkentette az alulkormányzottsági hajlamot. Ugyanakkor egy középkonzolos autó ügyes kezet igényel a kormánynál, mivel ha megcsúszik, nehezebb korrigálni, mint egy orrmotorost, amit Morizo is észrevett, amikor Fujiban kipróbálta az autót. *„Ha nem fejlesztem a vezetési képességeimet, nem leszek képes kezelni ezt az autót. Ez a tökéletes partner ahhoz, hogy a következő szintre emeljen”* – mondta róla pár kör megtétele után.

A GR Yaris M prototípusnak – amely a nevét a középre szerelt motorról és a Tojoda versenyzői álnevéről nevére kapta – a normál GR Yarishoz hasonlóan mindkét tengelye

hajtott, de nem tudni, hogy ez vajon igaz lesz-e a készülő középmotoros kis sportautó minden változatára. Az MR2 első három nemzedéke tisztán hátsókerék-meghajtású volt, emiatt a túlkormányzottsági hajlam a szerves része volt a dinamikai jellemüknek. Valószínűleg az új generációnak sem lesz ellenére, ha valaki gázzal akarja kormányozni, főleg, ha megtartja az ikonikus nevet, amely magyarul valahogy így hangzik: „középmotoros, szaladgálós kétszemélyes autó” (mid-ship run-about 2-seater).

Azonban az Evo megtudta Fuji versenypályán, hogy a GR Yaris M hajtáslánca nem csak arra képes, hogy többé-kevésbé egyenlően ossza el a nyomatékot a két tengely között, hanem arra is, hogy a 100 százalékát hátra irányítsa. Ez lehetővé teszi, hogy az MR2 hű maradjon gyökereihez, miközben a vezető egy gombnyomással vissza is kapcsolhatja az összkerekhajtást, és élvezheti az ezzel járó fokozott stabilitást, biztonságot és trakciót. Egy biztos: a Toyota már levédette a GR MR2 nevet, és tesztelések a közelmúltban igencsak felgyorsultak, miután nemrég egy új prototípus állt munkába az egyébként a japán autógyártó birtokában lévő Fuji Motor Speedway-en. A kémfotók alapján a meglévő Toyota modellek karosszériaelemeinek – többek között a Lexus LC ajtóinak és a GR Yaris lámpáinak – keverékét viselő, széles, lapos és rövid kétajtós autó egyértelműen középmotoros felépítésű (az arányok mellett a hatalmas oldalsó légbeömlők utalnak erre), és a pálya széléről felvett videón az is hallható, hogy minden bizonnyal egy turbós négyhengeres benzinmotor hajtja.

VIDEO: <https://youtu.be/L8ux65Dj3K8>

Bár pontos képet ad az új MR2 méretére és műszaki megoldásaira vonatkozóan, a prototípusról mégis úgy gondolják a szakértők, hogy a formáját tekintve egyáltalán nem hasonlít a készülő szériaautóra. Sokkal valószínűbb, hogy a végleges formaterv a 2023-ban bemutatott Toyota FT-SE tanulmányautó nagy sikert aratott dizájnjának továbbfejlesztéséből születhet majd meg. Bár három éve úgy tudtuk, az FT-SE szériaváltozata elektromos hajtásláncot fog használni, amely majd a Toyota új generációs szilárdtest akkumulátorán alapul. Az kezdettől fogva nyilvánvaló volt, hogy „középmotoros” arányokkal bír a tanulmányautó, ugyanis rövid orr-résszel és előretolt kabinnal rendelkezett. De mivel a G20E motor igen kompakt, a karosszérián vélhetően nem kell jelentősen változtatni csak azért, mert elektromos helyett mégis belső égésű hajtáslánc kerül bele.

Bár a normál, orrmotoros GR Yaris rengeteg jó eredményt ért el a motorsportban (a rali világbajnokságon, a Super Taikyu versenyein és a Nürburgringi 24 órán is), a Toyota szerint a hajtáslánc-elrendezése – pontosabban az, hogy az 1280 kg-os tömegének a 60 százaléka az első tengelyt terheli – végső soron korlátozza a benne rejlő potenciált, amire a megoldás a középmotoros MR2 lesz. *„Az orrmotoros, összkerekes csomag azt jelenti, hogy a jármű összes funkciója, a megállás, a kanyarodás, és a gyorsulás az első rész körül koncentrálódik. Ez az elrendezés nagyobb terhelést ró az első gumibroncsokra, amelyek könnyebben kopnak, és háromszor olyan gyakran kell cserélni őket, mint a hátsókat. A fokozott kopás alulkormányzottsághoz is vezethet”* – mondta Takahasi Tomoja, a Toyota Gazoo Racing igazgatója a Toyota házi lapjának, a Toyota Times-nak. *„A GR Yaris M prototípusban a motor középre helyezése segít orvosolni ezeket a hiányosságokat. Ráadásul ez az elrendezés olyan autót eredményez, amelyet a vásárlók élvezetesen vezethetnek”* – folytatta. A cégvezető szerint az első MR2 *„hihetetlenül kiegyensúlyozott súlyelosztással rendelkezett az első és a hátsó tengely között”,* de elismerte, hogy hírhedt volt a gyors kanyarokban tapasztalható, hirtelen jelentkező túlkormányzottsági hajlamáról. *„Ami olyan jól kanyarodóvá tette, könnyen kipördüléshez is vezetett”* – tette hozzá. Takahasi szerint azonban a középre szerelt motor és a négykerék-meghajtás

kombinációjával „a jármű kipörgését okozó erőt olyanná alakítjuk át, amely előre húzza az autót, javítva a stabilitást a kanyarokban”.

Milyen vezetni?

Az Evo magazin munkatársa egy olyan GR Yaris M prototípust próbálhatott ki Japánban, amelyben nem az új négyhengeres G20E motor, hanem a GR Yaris eredeti háromhengerese (G16E-GTS) dolgozott. *„Mint minden hasonló prototípus menetpróbájánál, kevés idő áll rendelkezésre a volán mögött, és a specifikáció is messze van attól, amilyen a sorozatgyártású autóé lesz. Az általam vezetett GR Yarisban 1,6 literes, körülbelül 280 lóerős háromhengeres motor található, amelyet a hátsó ülések helyén helyeztek el. Ami elsősorban igazán megragadja a figyelmet, az nem a zaj, a hő és minden más, ami egy tesztesre szánt, néhol belső burkolatok nélküli prototípus vezetésével jár, hanem az, ahogyan ez az ötödik generációs prototípus irányt vált az aszfalton. Élénk, nagyobb pontossággal és linearitással forog a tömegközéppontja körül, de a tapadáshatárhoz közeledve több korrekciót igényel, mint amire számítana az ember. A normál GR Yaris jól titkolja, hogy milyen rövid a tengelytávja, és ez is ezt teszi, aminek az előnyét főképp akkor érzi az ember, amikor olyan nyugodtan tud ellenkormányozni megcsúszás közben, amilyenről egy Renault Clio V6 tulajdonosa csak álmodhat”* – írta le tapasztalatait Mat Watson.

„Laza talajon ki kell kapcsolni a szokásos GR Yaris-izommemóriát, és kalibrálni kell magunkat az új súlyelosztáshoz. Mivel az első kerekekre kevés tömeg jut, az autó orrát már be kell fordítani, mielőtt gázt adnánk és kigyorsítanánk a kanyarból. Azért, ha túl nagy a sebesség, ez is tudja tolni az orrát, mint egy ezredforduló környékéről származó RS Audi” – folytatta. *„Folyamatos vita folyik arról a Toyotánál, hogy milyennek kellene lennie a végleges autónak. A fejlesztőcsapat tapasztaltabb versenyzői kedvelik a prototípus merészségét és nyers megközelítését; mások úgy érzik, hogy nyugodtabbnak, könnyebben vezethetőnek kell lennie, ha széles közönséget akarnak megszólítani vele. Bármilyen beállítást – és nevet – is válasszanak, a következő GR modell valószínűleg nem fog csalódást okozni”* – vonta le végkövetkeztetését Watson.

Kémfotók forrása: X

Fotók: Toyota

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/innovacio/ilyen-erzes-vezetni-a-toyota-keszulo-kozepmotoros-sportautojat>