

Összkerékhajtással térhet vissza a Toyota Celica az utcára és a ralipályákra is

A hosszú múltra visszatekintő, de a Toyota kínálatából régóta hiányzó kupé új, hibrid hajtású generációja a GR-család belépőmodellje lesz, és nagy valószínűséggel már jövőre leváltja a GR Yarist a WRC-ben.

A Toyota a Celica feltámasztására készül, a megfizethető kupé az új, nagy teljesítményű modellekre összpontosító GR márka belépőmodelljeként térhet vissza a piacra. A népszerű típusnév visszatérése *Tojoda Akió* elnök azon törekvésének része, hogy feltámassza a „három testvért” – a Suprát, az MR2-t és a Celicát. Miután a Supra a BMW-vel kötött együttműködés révén már évekkel ezelőtt újjászületett, és a középmotoros MR2 visszatérésére vonatkozó tervek is egyre tisztábban körvonalazódnak, a várakozások szerint most a Celica következik. Még nem határozott meg konkrét ütemtervet a japán gyártó, ám februárban és szeptemberben is készültek kémfotók a Toyota 2027-es raliautójának prototípusáról, amely radikálisan új, kupé karosszériával rendelkezik, ezért sokan az utcai Celica versenyváltozatát látják benne. A legutóbb Spanyolországban felbukkant, álcázott raliautó már erősen áttevezett karosszériával rendelkezett a februárihoz képest, miközben megőrizte korábbi arányait és kétajtós kialakítását.

Ezúttal is a Toyotával 2019-ben világbajnoki címet szerző *Ott Tänak* volt a pilóta, aki a rajongók és a fotósok közelében is megállt az új autóval, így számtalan felvétel készülhetett. Ezeken jól látszik, hogy a legújabb Rally1-es prototípus agresszív formájú fényszórókat kapott, amelyek hasonlítanak a jelenlegi Corolla szedánéhoz. Emellett a hűtőmaszk felett egy széles kopoltyú, felette egy még nagyobb nyílás, oldalt pedig további kisebbek találhatók, és az első lökhárítón is egy hatalmas légbeömlő kapott helyet. Oldalnézetből a kupé sziluett dominál, amelyet szélesített sárvédők, vaskos küszöbök és további légbeömlők tesznek egyedivé. A fastback kialakítású fart egy fix hátsó szárny egészíti ki, amelyet közvetlenül az integrált légterelőre szereltek, így egy magasságban van a tetővel. Feltehetően egy teljes szélességű díszcsík köti össze a hátsó lámpákat a hátsó lökhárító felett, melynek közepén egyetlen kipufogóvég található.

VIDEO: https://youtu.be/_Nt-hcH7XUM

Bár már szinte mindenki Celicaként tekint rá, a Toyota Gazoo Racing egyelőre nem erősítette meg a nevét az új raliautónak, amely jövőre váltja le a rendkívül sikeres (öt év alatt 48 győzelmet szállító) GR Yarist. A kétajtós kupé karosszéria és a bemutató időzítése alapján azonban nagy valószínűséggel a Celica név tér vissza jövőre a ralisport világába. Érdeemes megjegyezni, hogy bár a raliautó és a közúti változat osztozhat a néven és a karosszéria alapformáján, valójában teljesen eltérő konstrukciókról van szó. Az új WRC-szabályok ugyanis előírják, hogy minden gyártó közös csővázas szerkezetet és 1,6 literes,

turbófeltöltős motort használjon. Bár az FIA már nem követeli meg, hogy a versenygépek karosszériája aktuális utcai modellére hasonlítsanak, logikus lépés lenne a Toyota részéről, ha ezzel az eszközzel az új Celica népszerűsítésére használná fel a raliautót. A GR Yaris leváltása a Celicára egyfajta visszatérést jelentene a Toyota ralis hagyományaihoz; a márka korábban számos alkalommal épített WRC versenyautót a kupé különböző változataiból, sőt, 1993-ban és 1994-ben ezzel a modellel nyerte meg a gyártók világbajnokságát (*Carlos Sainz* 1990-ben és 1992-ben, *Juha Kankunen* 1993-ban, *Didier Auriol* 1994-ben lett egyéni világbajnok Celicával).

Ami az új közúti Celicát illeti, nem lenne meglepő, ha a Toyota már 2027 elején egy sorozatgyártás-közelgi tanulmányautóval adna ízelítőt belőle, ugyanis a raliautóról legkésőbb a január végi Monte Carlo-ralin le fog hullani a lepel. A szériaváltozat műszaki alapjait – a korábbiakhoz hasonlóan – a Toyota egyik tömegmodellje adhatja a fejlesztési költségek csökkentése végett; logikus választásnak tűnik erre a célra a következő Corolla, amelynek előfutára egy futurisztikus, lendületes vonalvezetésű tanulmányautó formájában már bemutatkozott a 2025-ös Tokiói Autószalonon. Egy sportos karakterű, TNGA-platformra épülő, Corollával műszaki rokonságban álló kétajtós Celica közvetlen konkurenciát jelentene a Honda Prelude számára, egyúttal pedig egy elérhető árú, a szintén készülő új MR2-höz képest kevésbé radikális belépési pontot kínálna az egyre bővülő GR-modellcsaládba.

Az új modell – amelyet házon belül Celica Sport néven emlegetnek – várhatóan ugyanazt a 400 lóerősnek ígért kétliteres turbómotort (G20E) kapja meg, mint az új MR2. Ám szinte biztos, hogy a Celica esetében a négyhengeres blokk elöl kap helyet (ahogyan azt a korábbi hét generáció mindegyikénél), továbbá nem önállóan fog hajtani, hanem egy hibrid hajtáslánc részét képezi majd. Ez azt is jelenti, hogy a kézi váltóról valószínűleg le kell majd mondani.

Mivel a WRC 2027-es szabályzata 1,6 literes motor használatát írja elő, a Celica Rally1 versenyautó várhatóan a jelenlegi GR Yaris erőforrásának (G16-GTS) továbbfejlesztett változatát alkalmazza majd; ugyanakkor *Hajasi Mikió*, a Toyota GR részlegének marketingigazgatója korábban a brit Autocarnak nyilatkozva rámutatott: a háromhengeres „nem felel meg a jövőbeli károsanyag-kibocsátási előírásoknak, ezért a közúti változat esetében számolni kell a modernebb és tisztább kétliteres, négyhengeres motor lehetőségével”. Elmondása szerint hagyományos hibrid vagy plug-in hibrid hajtáslánc alkalmazása is elképzelhető a Celicában. Ami már biztos, hogy a következő Corolla mindkét változatban elérhető lesz, és olyan új motort kap, amely kis méretű, lehetővé téve ezzel az alacsony felépítésű, kedvező légellenállású karosszéria alkalmazását tágas utastér mellett. Mindezen tulajdonságok az új Celicának is előnyére válhatnak. Azonban a kupé vélhetően a GR Yarisből ismert GR-Four összkerekhajtással érkezik, így újraéleszthetik a GT-Four elnevezést is, amely a korábbi nemzedékek sajátja volt.

Fotók: CarScoops, YouTube, X Platform

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/osszkerekhajtassal-terhet-vissza-a-toyota-celica-az-utcara-es-a-ralipalyakra-is>