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

Versenyeken is debütált már a Toyota kísérleti, középmotoros sportautója

De azt még nem tudni, hogy a japán hosszútávú futamokon bevetett kupé prototípusból lesz-e szériaautó, és ha igen, akkor Celicának vagy MR2-nek fogják-e hívni.

A Toyota GR Yarisnak kinéző, de középmotoros M Concept először a 2025-ös Tokiói Autószalonon bukkant fel, aztán a premier után nem sokkal Japán legnagyobb gyorsasági versenysorozatában, a Super Taikyuban is bevetette a Toyota, hogy valós körülmények között, többórás futamokon tegye próbára a teljesítményét és megbízhatóságát. Azóta különféle észlelések és hitelesnek tűnő beszámolók tartják izgalomban a rajongókat, akik nagyon várják, hogy a Toyota végre újra előrukkoljon a megfizethető sportkupéi, a Celica és az MR2 új nemzedékeivel.

Nemrég újra felbukkant a rejtélyes középmotoros prototípus a Super Taikyu bajnokság hatodik és hetedik fordulójában az Okoyama Circuiten és a Fuji Speedway versenypályán, viszont ezekre az alkalmakra alaposan átdolgozták: a korábbi, GR Yaristól átvett karosszériát egy olyan kupé formájúra cserélték, amely ugyan a donor kisautó lámpáit viselte, de annál jóval szélesebb és alacsonyabb volt. A japán *Best Car* magazin értesülései szerint a kupé prototípus kb. 20 centiméterrel lett alacsonyabb, a tengelytávja pedig közel 10 centiméterrel nőtt a GR Yarishoz képest. Mivel egyedi tervezésű platformra épül, az arányai teljesen mások, mint a rali homologizációs alapnak használt hot hatch-nek.

Egy olyan formavilág váltotta fel a ferdehátú kialakítást, amely a ralis kémfotókon már felbukkant, és jövőre a WRC-ben induló GR Celicáéra emlékeztet. A Gazoo Racing vezetői ugyanakkor hangsúlyozzák, hogy az M Concept és a – vélhetően orrmotoros – rali-Celica két különböző jármű, a Toyota pedig egyelőre nem erősítette meg, hogy a középmotoros modell valaha is sorozatgyártásba kerül-e, ahogy azt sem, milyen néven jelenhetne meg. Persze a legvalószínűbb az MR2 lenne. Az mindenesetre sokatmondó, hogy a Toyota ennél a legújabb középmotoros gyorsasági prototípusnál áttért a baloldali kormánykialakításra, és a motor közelében egy kisebb rakteret alakított ki, ami egy esetleges sorozatgyártás lehetőségére utal.

Egy biztos: olyan kupé bukkant fel a versenypályán, amely széles nyomtávval, kiszélesített sárvédőkkel, agresszív aerodinamikai elemekkel, valamint egy hatalmas hátsó szárnnyal büszkélkedhet, amitől szinte rátapad az aszfaltra. Elöl és az ajtók mögött hatalmas nyílások és számos légcsatorna kapott helyet – mindez azért, hogy nagy terhelés mellett is biztosított legyen a vezető mögött elhelyezett motor hűtése és levegőigénye. Állítólag az első GR Yaris M Conceptnél komoly nehézséget okozott a mérnököknek a megfelelő hőmérséklet fenntartása. A javított légáramlásnak köszönhetően már „fellélegezhet” a motor, a töltőlevegő-hűtő és a fékrendszer is. De az elegendő leszorítóerő generálása és a

légellenállás is gondot jelentett a kisautó karosszéria esetében, amire szintén megoldást jelenhetett a kupé hosszabb teteje és hátsó része.

Az egzotikus szupersportautókra jellemző középmotoros elrendezéssel a Toyota célja egy, a GR Yarisnál jobb súlyelosztású és trakciójú versenyautó építése volt. Ki akarta deríteni a japán gyártó, hogy mennyivel teheti izgalmasabbá a vezethetőséget és jobbá a köridőket ez a kialakítás, amely az orrmotoros GR Yarishoz hasonlóan összkerék-meghajtású. A motorháztető alatt – vagy pontosabban az ülések mögött – a Toyota új, G20E kódjelű, kétliteres, négyhengeres turbómotorja kapott helyet, középen, keresztben beépítve. A Best Car értesülései szerint körülbelül 400 lóerőt teljesít, ám immár túlmelegedés nélkül is képes ezt a szintet tartósan hozni. Ezúttal már nem nyolcfokozatú automata, hanem hatfokozatú kézi váltót kapcsoltak hozzá.



Sokat foglalkoztak a mérnökök az elmúlt hónapokban a menetdinamika finomhangolásával is. Az első teszteken még 20:80 arányú, első és hátsó tengely közötti nyomatékelosztásnak köszönhetően az összkerekes autó egyáltalán nem volt alulkormányzott, sőt, kifejezetten játékosan viselkedett, vagyis gázzal könnyen táncba lehetett vinni a hátulját, és élmény volt vele a kanyarvadászat. Később a versenyekre állítólag 30:70-re változtatták a nyomatékelosztást, mert túl virgoncnak bizonyult. Okayamában és Fujiban a volán mögött a Toyota gyári versenyzője, *Szaszaki Maszahiro* – aki a közösségi médiában tette közzé a mellékelt hivatalos fotókat –, valamint *Micui Takamicu* társversenyző, *Ogura Jaszuhiro*, az *Ogura Racing Clutch* elnöke, sőt, maga a Toyota elnöke, *Tojoda Akió* (*Morizo*) is megfordult.

Morizo iránymutatása szerint a Gazoo Racing mérnökei állítólag azon dolgoznak, hogy megtalálják a középmotoros elrendezéshez illeszkedő, ideális vezethetőségi egyensúlyt. Tisztában vannak azzal, hogy az ilyen autók hajlamosak a hirtelen túlkormányzottságra, ugyanakkor szeretnék, ha az új modell is méltó maradna a Toyota hírnevéhez, hogy minden

autója biztonságosan vezethető. Nem cél, hogy az esetleges szériaváltozat annyira kihegyezett legyen, hogy kizárólag profi versenyzők tudják uralni. Ugyanakkor arra is ügyelnek, hogy ne legyenek túlzottan óvatosak sem, ne korlátozzák túlzottan az autó képességeit, mert a végső cél, hogy a tulajdonosok a pályanapokon a jármű teljes potenciálját ki tudják majd aknázni.

Az Ogura Racing Clutch csapat színeiben indult középmotoros Toyota a hatodik helyen végzett Okayamában és a második helyen Fujiban, olyan szériaautókon alapuló versenyautók között, mint a Mazda MX–5, a Honda Civic Type R, a Suzuki Swift Sport, a Toyota GR86 és a GR Yaris. De nem a győzelem volt a cél, a Toyota ugyanis már évek óta tesztelésre használja a Super Taikyu sorozatot. A várakozások szerint a Toyota a 2027. januári Tokiói Autószalonon ismerteti részletesebben a középmotoros prototípussal és a GR Celicával kapcsolatos terveit, de az is lehet, hogy már a szériaváltozatokról is lehull majd ott a lepel.

Fotók: *Ogura Racing Clutch*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/versenyeken-is-debutalt-mar-a-toyota-kiserleti-kozepmotoros-sportautoja