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

Forma-1-es versenyautó egy új szabadidőjármű áráért

Júliusban bocsátották árverésre a Toyota F1-es hagyatékának egyik darabját. A 2004-es versenyautó nagyságrendileg egy Lexus RX L árának megfelelő összegért talált új gazdára a közelmúltban.
A hír aktualitását az adja, hogy a TF104 tudomásunk szerint az egyetlen Toyota Forma-1-es autó, amely valaha kalapács alá került.

A Bonhams aukciós ház idei Goodwood-i árverésén a Toyota sporttörténelmének ritka darabja került kalapács alá. A 2004-es F1-es versenyautó soha nem körözhet pályán, mégis komoly összeget fizettek érte.

A Toyota 1999 január elsején jelentette be, hogy részt kíván venni a Forma-1-es világbajnokságban. A csapatot, amely először 2002-ben állt rajthoz, a márkának a rali-világbajnokságban négy aranyérmet szerző Toyota Motorsport GmbH hozta létre.

Mivel a Toyota teljes egészében saját szervezetben gondolkodott, ahelyett, hogy a bevett szokások szerint egy neves konstruktőrrel vagy istállóval kötött volna együttműködési megállapodást. Műszaki igazgatónak a több évtizedes F1-es tapasztalattal rendelkező osztrák Gustav Brunnert kérték fel; ő tervezte meg azt a TF102 versenyautót, amely már 2002-ben rajthoz állt. Az első évben a finn Mika Salo és a skót Alan McNish ült az autók volánjánál, később a brazil Cristiano de Matta és a francia Olivier Panis váltotta őket. Az autót a brit Mike Gascoyne tökéletesítette a 2004-es szezonra, amelyet többszörös pilótacsere után teljesen új felállással (Ricardo Zonta, Brazília, és Jarno Trulli, Olaszország) zártak. 2005-től sikeresebb évek következtek, ám a valódi diadal a többszörös pilótacserék dacára rendre elmaradt, így a Toyota 2009 novemberében bejelentette, hogy visszavonul a Forma-1-től. A márka három évvel később, a hosszú távú világbajnokság (WEC) keretében tért vissza a nemzetközi motorsport élvonalába.

Maradjunk azonban most 2004-nél: ebből az évből származik ugyanis a Bonhams által júliusban elárverezett autó. Ez elvileg a TF103 evolúciója volt, ám mivel minden egyes alkatrészét átdolgozták, gyakorlatilag vadonatúj konstrukcióról beszélhetünk. Érdemben javítottak a karosszéria aerodinamikai jellemzőin, csökkentették a jármű össztömegét, és fokozták a váz merevségét – ez utóbbi célokat ugyanazzal a módszerrel, karbon kompozitok széles körű alkalmazásával érték el. A Luca Marmorini irányításával továbbfejlesztett 3.0 literes, 90 fokos V10-es erőforrás becsült csúcsteljesítménye mintegy 900 lóerő volt, a nyomatékot a Toyota saját fejlesztésű, titán szerkezetű, hétfokozatú, félautomata sebességváltója vitte át a hajtott kerekekre. A fékeket a Brembo szállította.

A TF104 tudomásunk szerint az egyetlen Toyota Forma-1-es autó, amely valaha kalapács alá került. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a rajongóknak az évek során ne nyílt volna lehetőségük hozzáférni a márka motorsport-relikviáihoz. A Panasonic Toyota

Racing még 2009-ben jutányos áron elárverezett számos F1-es alkatrészt, komplett aerodinamikai elemektől kezdve a fékeken át a keréktárcsákig és egyéb futóműalkatrészekig.

A TF104B-08B alvázszámú jármű egyike volt annak a 11 versenyautónak, amelyet a Toyota arra a szezonra épített, és egyike annak a kettőnek, amely végül az évad egyik versenyén sem állt rajthoz – a kocsit teszteken, illetve bemutatókon használták. **Előző tulajdonosa közvetlenül a Toyotától vásárolta meg a versenyautót, miután a csapat kiszerelte belőle a hajtásláncot, valamint a teljes elektronikát. A 08B ebben a formájában került árverésre,** így új otthonában is csak kiállítási tárgy lehet, annak viszont meglehetősen látványos és igen költséges: **69 ezer angol fontot, azaz 24 millió forintot fizettek érte.** Ennyi pénzért akár egy vadonatúj Lexus RX L (induló kedvezményes ár: 19 640 000 forint) crossoverhez – a márka európai portfoliójának egyetlen hétszemélyes luxus-szabadidőjárművéhez – is könnyedén hozzájuthatott volna a vevő.

Más sportágakból persze kerültek már árverésre Toyota versenyautók. Ilyen volt az az A-csoportos Toyota Celica ST185 Turbo 4WD, amellyel *Didier Auriol* és *Bernard Occelli* 1994-ben megnyerte a San Remo ralit. Auriol abban az évben megnyerte a világbajnokságot – ha a mindent eldöntő versenyen történetesen ugyanennek az autónak a volánja mögött versenyzett volna, az idén februárban megrendezett Bonhams árverésen nyilván jóval többet fizettek volna érte annál a 207 ezer eurónál (67 millió forint), amennyiért végül gazdát cserélt.

Ez is aprópénz azonban ahhoz a 660 ezer dollárhoz (191 millió forint) képest, amit 2015-ben egy 1990-es Toyota Eagle HF89 versenyautóért kifizettek. Az észak-amerikai IMSA GTP géposztályban induló autót a zseniális *Dan Gurney* építette, pilótája pedig *Juan Manuel Fangio II* (az azonos nevű versenyző-legenda unokaöccse) volt, aki nem kevesebb, mint öt futamot nyert meg az autóval.

Szintén kettőjük nevéhez fűződik az eddigi legdrágább Toyota versenyautó: a Gooding & Company 2014-es aukcióján 1,045 millió dollárt (302 millió forint) fizettek azért az 1992-es Toyota Eagle Mk III GTP versenyautóért, amelyben két egymás utáni évben is IMSA GTP-bajnokká tette Fangiót, és a géposztály valaha volt legsikeresebb prototípusaként vonult be az észak-amerikai motorsport-szövetség, az IMSA történelmébe.

Fotók: *autoclassics.com, Bonhams*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/motorsport/forma-1-es-versenyauto-egy-uj-szabadidojarmu-araert