

Toyota Celica LB Turbo

Írta: Fartik András

2012. július 22. vasárnap, 05:28 - Módosítás: 2019. június 18. kedd, 19:09



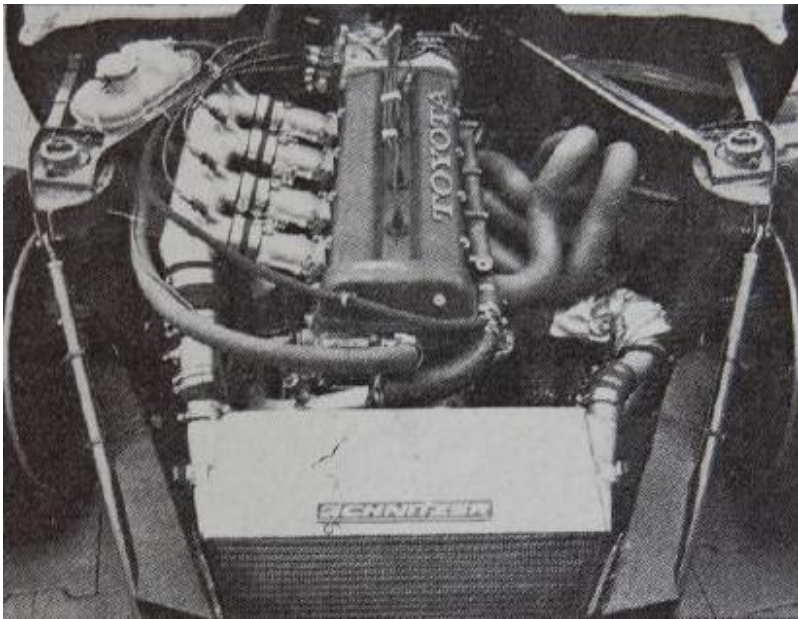
A Celica LB Turbo a Toyota Celica 2000 GT zárt pályás versenyekre tervezett változata volt, azt a Toyota Németország megbízásából a Schnitzer építette.



A Celica LB Turbo a Toyota Celica 2000 GT zárt pályás versenyekre tervezett változata volt. A kocsit a Toyota Németország megbízásából a Schnitzer építette, azzal a Német Gyorsasági Bajnokság (DRM – Deutsche Rennsport Meisterschaft) divízió 1-es kategóriájában versenyeztek. Érdekesség, hogy ebben az időszakban ez volt az egyetlen nem német autó, mely a DRM-ben futott.

Az A20-as Celicát abból a célból fejlesztették ki, hogy megküzdjön a Porsche 935-tel, ami domináns szerepet töltött be a nemzetközi motorsportban, így a német bajnokság divízió 1-es kategóriájában is. Az alapot az elsőgenerációs Toyota Celica 2000 GT adta. Csakúgy, mint bármelyik gruppe 5-ös gép esetében, a Celica karosszériáját is átszabták, a karosszériaelemek könnyű, üvegszálas anyagból készültek, csupán a tetőlemez, a motorháztető és az ajtók maradtak meg a szériagyártású modellből. Jellegzetesek a Celica sárvédőszélesítései, a lejtős

orr, valamint a körlámpák.



Ahhoz, hogy az autó fel tudja venni a versenyt a Porschével, a Schnitzer a szériamodellből származó 18R-G jelű erőforráson számos módosítást hajtott végre. Speciális, 16 szelepes hengerfej került a blokkra, a benzin-levegő ellátásról Kugelfischer befecskendező, a feltöltésről pedig egy KKK turbó gondoskodott. A 2090 köbcentisre felfűrt aggregát 560 lóerős teljesítményre volt képes.

A Celica első fellépésére 1977. július 30-án került sor Hockenheimben, a Német Gyorsasági Bajnokság nyolcadik futamán, ami a német Forma-1-es nagydíj betétversenye is volt egyben. Harald Ertl tizenharmadik helyre kvalifikálta magát, hátránya nem kevesebb, mint 25 másodperc volt a pole pozíciót megszerző 935-ös Porschével szemben. Nem sikerült tehát jól a bemutatkozás, a versenyt ráadásul négy kör után fel is kellett adnia a kocsinak. Zolderben öt másodperc lemaradással a hetedik rajtkockát szerezte meg az egység, ez már bizakodásra adott okot a csapatnak, de a versenyen három kör után ismét megadta magát a technika. Ősszel aztán ígéretesebb eredmények jöttek. Az október eleji utolsó bajnoki futamon az autó negyedik helyen futott célba, majd egy bajnokságon kívüli zolderi versenyen győzni is tudott.



A '78-as szezonra nem csak az autók színe módosult – kékről fehér-pirosra –, de az aerodinamika is fejlesztésen esett át. Az alakulatnál további változás is történt, Ertl átment a kisebb kategóriában, a divízió 2-ben futó BMW-hez, helyére viszont a bajnoki címvédő, Rolf Stommelen érkezett a privát porsche's csapatként szereplő Gelo Racing Team-től. A szezon első futamán, Zolderben motorhiba miatt már a második körben ki kellett állnia, de a folytatás sem alakult jobban. A Nürburgringi 1000 Kilométeres viadalon Ertlrel párt alkotva a hatodik helyről rajtoltak, de vízpumpa hibája miatt itt sem látta meg az autó a célt. Mainz-Finthenben végre megtört az átok, a Celica csupa Porsche után a nyolcadik helyen futott be. Két kihagyott verseny után Hockenheimben egy baleset vetett véget a kocsik versenyének, míg Zolderben egyetlen teljesített kör nélkül adta fel a küzdelmet. Hátra volt még két futam, de a Toyota már nem állt fel a rajtrácsra. Az autó Japánba került, a Schnitzer pedig elkötelezte magát a BMW-vel, mellyel aztán nagyobb sikereket könyvelhetett el.

Toyota Celica LB Turbo

Írta: Fartik András

2012. július 22. vasárnap, 05:28 - Módosítás: 2019. június 18. kedd, 19:09

Andrew