

A Toyota első próbálkozása az A csoportban

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 05:35 - Módosítás: 2017. december 26. kedd, 19:46



A Toyota Supra rövid története



A harmadik generációs Toyota Supra az 1986-os esztendő második felében került a piacra, ez volt az első Supra, melyet már nem a Celica modellváltozatoként fejlesztettek, hanem egy attól teljesen független típusként került a piacra.

A B csoport beszüntetése után a Toyota Team Europe nehéz helyzetbe került, hiszen a japán autógyár termékpalettáján nem találtak megfelelő típust a további küzdelmekhez. Mivel az éppen aktuális – negyedik generációs – Celica immár elsőkerékhajtással rendelkezett, szükségmegoldásként a Suprára esett a választás. Ez egy nagy, a Nissan Z sorozatának ellenfeléül piacra dobott 4,5 méter hosszú, hátsókerékhajtásos sportautó volt, mely az Amerikai Egyesült Államokban nagyon kelendőnek bizonyult. A ralizásra viszont nem tűnt túl megfelelőnek a kocsi, mivel jópár száz kilóval nehezebb volt a vetélytársaknál, és azok kompakt modelljei már négykerékhajtással is rendelkeztek.

A választás ezen felül azért is volt fura, mert Ove Andersson, a TTE vezetője mindig is a Corollát részesítette előnyben a Celicával szemben, a japánok viszont utóbbi típust favorizálták. Ezzel szemben a B csoport beszüntetésekor egy, a Celicánál is nagyobb modellt küldött harcba a Toyota sportrészlege. A történet azonban ennél árnyaltabb. Elkezdődtek ekkor a négykerékhajtásos Celica fejlesztési munkálatai is, de addig sem akartak kimaradni a világbajnokság körforgásából. Hogy ne csak néhány versenyre építsenek meg egy autót, úgy gondolták, a Suprát amolyan Afrika specialista modellként vetik be, az összkerekes Celicával pedig a normál futamokon vesznek majd részt. A Supra bevetésének egy kis lendületet adhatott az a tény is, hogy Per Eklund egy A csoportos autóval szép eredményeket el ért. Nagy-Britanniában a B csoportos gépekkel szemben 1983 és 1985 között. Ez még egy második generációs kocsi volt, MA61-es kóddal, 2,8 literes soros, 6 hengeres motor hajtotta. A Toyota Team Great Britain mindössze egy darabot épített belőle, mely világbajnoki futamon sosem futott.

A harmadik generációs, MA70-es azonosítóval ellátott coupé az 1987-es Safari Rally-n debütált egy 3 literes, soros, 6 hengeres szívómotorral. Björn Waldegard a verseny utolsó napjáig vezette a versenyt, de a motor túlmelegedése miatt ki kellett, hogy álljon. Fiatal svéd csapattársa, Lars-Erik Torph viszont a harmadik helyen fejezte be a monstre viadalt.

A Toyota első próbálkozása az A csoportban

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 05:35 - Módosítás: 2017. december 26. kedd, 19:46



A Toyota első próbálkozása az A csoportban

Írta: Fartik András

2011. december 27. kedd, 05:35 - Módosítás: 2017. december 26. kedd, 19:46

[illegible]