

A Toyota GT86 CS-R3 technikája

Írta: Fartik András

2015. augusztus 15. szombat, 04:59 -



Hátulról hajtva – a GT86-os Toyota raliváltozatának fejlesztése



Hátulról hajtva – a GT86-os Toyota raliváltozatának fejlesztése

Az elmúlt húsz évben a hátsókerékhajtás kiesett a ralivilág kegyeiből. A rali világbajnokság legfelsőbb szintjét a négykerékhajtás uralja, mióta az Audi a '80-as években a Quattro rendszerével forradalmasította a sportágat. Mindeközben az, hogy az autógyárak zöme elment az elsőkerékhajtás irányába, kevés esélyt hagyott azoknak, akik hátsókerékhajtásos járművel akartak versenyezni. Néhány kivétel akadt – a Porschék, az Aston Martin tétova lépései az aszfaltspecifikációjú V8 Vantage-dzsel, valamint a Lotus, ami az Exige modellel jelent meg az R-GT kategóriában.

A Toyota 2013-ban fogott bele a teljesen új, hátsókerékhajtásos ügyfélautójának a fejlesztésébe, ami a GT86-on alapult. Ez önmagában is meglepetésnek számított, az viszont még inkább, hogy a japán cég kölni sportrészlege nem a külön R-GT kategóriát célozta meg a kocsival, hanem az elsőkerékhajtásos autókkal kívánta felvenni a csatát az R3-as besorolásban. Az autó, mely az eredeti tervek szerint a 2015-ös év első felében pályára lépett volna már, a Toyota Motorsport GmbH reményei szerint nagy durranás lesz mind az ügyfelek, mind a rajongók körében. A GT86 CS-R3 projektjéről Nico Ehlert, a TMG ügyfélrészlegének főmérnöke mesél.

Fejlesztés

A GT86-os utcai modell 2012-ben került a piacra, a kritikusok dicsérő szavakkal illették jó kezelhetősége miatt, ami a kitűnő súlyelosztásnak és a hátsókerékhajtásnak volt köszönhető. Nem kellett sok idő, és az ügyfelek elkezdtek sportcélokra is használni, 2013-ban pedig

bemutatta a Toyota a GT86 CS-V3-at is, aminek saját bajnokságot írtak ki GT86 Cup néven. A zárt pályás sorozat nagy sikert aratott, a TMG emiatt úgy döntött, hogy bővíti annak alkalmazási körét. De miért éppen a ralisportot választották?

„A gondolat az, hogy fejlesszük az ügyfélprogramunkat, ami a cég egyik fő pillére azóta, hogy a TMG 2009-ben Forma-1-es csapatból kereskedelmi tevékenységre váltott” – mondja Ehlert. „Az volt mindig is a terv, hogy két párhuzamos úton csináljuk ezt, a pályaversenyezésben és a ralisportban. A GT86 CS-V3-at követően a következő lépés a raliautó készítése volt. Az ötletet az adta, hogy próbáljunk meg valami mást kínálni, aminek van történelmi kapcsolódása is. A Toyota a múltban sok éven keresztül használt hátsókerék-hajtásos raliautókat, úgyhogy azt gondoltunk, miért ne vehetnénk fontolóra a GT86-ot raliautóként?”

Amikor a Toyota a potenciális ügyfelekkel konzultált, jó visszajelzéseket kapott az ötlettel kapcsolatban, és miután nincs másik olyan gyártó, aki ilyen ügyfélautót kínálna, úgy döntött, hogy belevág a projektbe. „Az elején elkezdtünk nézni mind az R2-t, mind az R3-at, végül azonban úgy döntöttünk, hogy az R3-as kategóriát választjuk. Egy ilyenfajta autónál azok a típusú módosítások, amiket akartunk, jobban megfelelnek az R3-as homologizációnak” – magyarázza Ehlert.

A GT86 egy kis sportcoupé előre beépített négyhengeres boxermotorral és hátsókerék-hajtással. A járműdinamika szempontjából nagyon más ez a kocsi, mint a jelenleg az R3-as piacot alkotó orrmotoros, fronthajtásos csapatothatúak.

„Üres lappal álltunk neki az autónak” – árulja el a mérnök. A Toyota egy olyan fehér GT86-os karosszériával kezdte a munkákat, ami egyenesen a futószalagról érkezett. A mérnöki csapat első lépése az volt, hogy megállapítsa a kocsi test alkalmasságát, ennél is fontosabb feladat volt azonban, hogy megnézzék, alkalmas-e az A csoportos homologizációra. A coupé kivitel miatt ez nem volt olyan egyszerű, mint ahogyan a kezdetekben gondolták.

A Toyota GT86 CS-R3 technikája

Írta: Fartik András

2015. augusztus 15. szombat, 04:59 -



Írta: Fartik András

2015. augusztus 15. szombat, 04:59 -



~~...~~



by

Írta: Fartik András

2015. augusztus 15. szombat, 04:59 -



A Toyota GT86 CS-R3 technikája

Írta: Fartik András

2015. augusztus 15. szombat, 04:59 -

