

TOYOTA GT-ONE

Tan cerca y tan lejos. Eso debió pensar Ove Andersson tras el podio conseguido en 1999 y haber liderado la anterior edición hasta la 22ª hora en la mítica prueba de Le Mans. Un GT en su idea original y un prototipo en su realización, el innovador GT-One no dejó indiferente a nadie y fue la semilla imprescindible que desembocó en el ingreso en la Formula 1 de Toyota.

Por Félix Iturbide

Artículo publicado en 2006 en la revista AutoSlotExclusive. (Fotos: Toyota & Mythos88)



Para cualquier gran constructor ganar las 24h de Le Mans siempre ha sido un objetivo claro en algún momento u otro. Un objetivo incluso obsesivo. Como lo fue para Ford en la segunda mitad de los 60. Los sentimientos de venganza hacia el gran dominador Ferrari, fueron decisivos para lograr el empeño necesario para convertir en mito el Ford GT40.

Con toda seguridad la motivación de Toyota, cuando decidió participar de forma oficial en Le Mans, no tuviera nada ver con el ejemplo explicado. El afán por obtener el prestigio de vencer esta mítica prueba es más que suficiente.

El Toyota GT-One fue un virtuosismo de tecnología punta sobre el asfalto. Aunque estaba previsto inicialmente que fuera un GT, no llegó a producirse en serie y tuvo que verse situado en la categoría de LMGTP (Le Mans GT Prototipos). Participó en las ediciones de los años 1998 y 1999. El mejor resultado se logró en 1999 con el segundo lugar conquistado por el trío de pilotos japoneses Ukyo Katayama, Toshio Suzuki y Keichi Tsuchiya. Pero nunca estuvieron tan cerca de la victoria como en su primera participación en 1998 con el GT-One pilotado por Thierry Boutsen, Ralf Kelleners y Geoff Lees, el cual se encontraba liderando la prueba a falta de apenas una hora para el final, por delante de los favoritos Porsche GT1-98. Un problema con la caja de cambios hizo que se desvaneciese la posibilidad de alcanzar la gloria de la victoria en el debut. Al final sólo el GT-One pilotado por el trío de pilotos japoneses alcanzó la meta en 9ª posición.

Aquel año, ya en la calificación, demostró su potencial y fue la gran sorpresa al situarse a apenas una décima de segundo de la pole lograda por el Porsche oficial de Alan McNish, a la postre vencedor la prueba. Después de superar las expectativas en su debut, el Toyota Team Europe, que era el encargado del proyecto, abordó la carrera de 1999 con el firme propósito de lograr la victoria. Se presentaron nuevamente con 3 unidades oficiales, más potentes, más rápidas y adaptadas a las nuevas regulaciones que la organización había establecido para ese año: Supresión del ABS, acortamiento del difusor trasero y otras modificaciones aerodinámicas. El inicio no pudo ser más prometedor al lograr la pole y la segunda plaza en las calificaciones.



En carrera, no obstante, volvieron a sufrir la misma decepción del año anterior. Los problemas de fiabilidad nuevamente dejaron fuera de carrera a 2 de los 3 coches participantes, siendo nuevamente la unidad pilotada por los pilotos japoneses la que alcanzase la meta en 2ª posición por detrás del BMW L12 LMR de Joachim Winkelhock, Pierluigi Martín y Yannick Dalmas.

En honor a la verdad, la edición de 1998 no fue la primera vez que Toyota participó en Le Mans. Ya en 1995 y 1996 participó con un Supra GT LM. Rápidamente la marca comprendió que un GT “tradicional” no era suficiente para lograr la victoria. De esa necesidad de crear un “Super GT” nació el Toyota GT-One. Una de las sorpresas al inicio del proyecto fue el encargo del mismo a la división de Rallyes de Toyota, el Toyota Team Europe, cuando se esperaba que fuese el equipo Tom’s el elegido. Este equipo había ganado el Campeonato de GT Japonés en 1997 teniendo como piloto a Pedro Martínez de la Rosa.

El diseño corrió a cargo de André de Cortanze, creador de otros modelos específicos para Le Mans como el Peugeot 905 LM de principios de los '90. Disponía de un poderoso motor V8 de 3579 cc de capacidad, procedente de su filial Lexus, y que fue modificado y adaptado por Norbert Kreyer, jefe de la división de motores del TTE. Con doble turbo (Garrett) y cuatro válvulas por cilindro (32 en total) ubicado en posición central, entregaba una potencia de 600 CV. a 6000 rpm.



Después de la desilusión de 1999, Toyota decidió abandonar el proyecto de Le Mans para concentrarse en el Campeonato del Mundo Fórmula 1 a partir de 2002. El Toyota GT-One aparte de considerarse uno de los mejores coches que han participado en Le Mans, fue fundamental por la experiencia adquirida por parte del equipo y sin duda tuvo su influencia en el exitoso debut en el Mundial de Formula 1, logrando puntuar en su primera participación en el Gran Premio de Australia con la 6º plaza de Mika Salo a los mandos del TF102.