

Op een industrieterrein bij Keulen staat een fabriekspand, als vele anderen. Achter de letters 'Toyota' op de gevel huist echter een schitterende fabriek waar de monteurs van Toyota Team Europe de rallyauto's bouwen die over de gehele wereld suksessen boeken. START84 keek er rond en reed als toegift een rondje mee met Auriol en Kankkunen.

Het suksesverhaal van TTE zal de rallyliefhebber wellicht kennen. In 1972 reed de Zweedse top-rallyrijder Ove Andersson de RAC-rally met een in Japan opgebouwde Celica. Een klasse-overwinning en een negende plaats algemeen was het eerste sukses dat Andersson en z'n team behaalden. De eerste thuisbasis, een flat in Uppsala Zweden, was al snel te klein en het team verhuisde naar Brussel. Het kleine team maakte snel naam en groeide door. In 1975 behaalde Andersson een derde plaats in de Rally van Portugal met een Corolla en later dat jaar boekte Hannu Mikkola een thuiszege in de 1000 meren-rally. Dit was de eerste WK-zege voor Toyota en tevens de eerste zege voor een Japanse fabrikant in Europa. In 1979 verhuisde TTE vanuit Brussel naar een ruimer en groter pand in Keulen (Duitsland). Dat luidde tevens een nieuw tijdperk in. Gedurende de eerste helft van de tachtiger

Op de koffie bij Toyota Team Europa

jaren leverden de overwinningen in de Ivoorkust-rally's en de Safari-rally's de bijnaam 'Koning van Afrika' op. In 1987 werd het huidige pand betrokken en begon TTE met de nieuwe Celica Turbo 4WD aan een nieuwe uitdaging: het wereldkampioenschap. Met name in de rally-tweestrijd met Lancia boekte Toyota menig sukses. De naam van de Spaanse equipe Carlos Sainz/Luis Moya prijkte steeds vaker in de Top 3 van het WK Rally. Na vier overwinningen stelde de Spanjaard in 1990 de hoogste titel bij de rij-



ders veilig. Bij de merken bleek het Italiaanse merk nog in het voordeel. Twee jaar later zetten TTE en de hechte equipe Sainz/Moya wederom de kroon op het vele werk. Carlos werd in 1992 voor de tweede maal als kampioen gehuldigd. In 1993 kwam Castrol bij het team als sponsor en pakte Toyota voor

Kankkunen in actie in de Castrol-Toyota.

het eerst de hoogste eer bij de merken en zeventigjarige Juha Kankkunen bij de rijders. In 1994 werd de grootste prijs behaald door Auriol na een spannende strijd met Sainz en Subaru.

De start van 1995 was ietwat moeizamer, de Toyota's hebben wat meer last gehad van de nieuwe reglementen, vooral de 32 mm-restrictor leverde de ingenieurs veel rekenwerk op. Een voorlopige derde plaats na drie rally's is beneden de maat voor het team...

Kijken in Keulen

Eind maart gooide TTE, in samenwerking met Castrol, de deuren wagenwijd open voor de Europese autosport-pers en liet iedereen uitgebreid in de rallykeuken kijken. Hoewel de verbouwing van de fabriekshallen nog niet helemaal klaar was, kregen we toch een aardige indruk van de professionaliteit en nauwkeurigheid waarmee gewerkt wordt.

De rondleiding begon in een ruimte waarin computer-gestuurde frees- en draaibanken hun werk staan te doen. Een groot aantal onderdelen wordt volledig in eigen huis gemaakt, andere delen worden gemodificeerd. Zo trekt een tafel de aandacht waarop een zestal inlaatspruitstukken liggen, in verschillende stadia van bewerking: van volledig standaard tot de 'afgeslankte' versie. Door middel van een freesbank wordt er in totaal ruim 1 kilo materiaal van het standaard spruitstuk afgehaald. Het doel: inderdaad, gewichtsbesparing! Eigenlijk te gek voor woorden, een dusdanige bewerking voor zo weinig resultaat, maar zoals de ingenieurs verklaarden: "Het is hier een kilootje, daar anderhalve kilo, in totaal scheelt dat natuurlijk sekondes op een hele rally."



Het sterrenteam: Auriol (l) en Kankkunen, de wereldkampioenen van 1994 en 1993.

Via een ruimte waarin de koolstofvezel mallen gemaakt worden voor delen als het verstevigings-paneel van de deur en de buitenspiegelhouder, komen we in een ruimte waar de testauto's gedemonteerd worden.

Voormalige rally-auto's ondergaan vaak nog een hele serie tests waarna ze minitueus uit elkaar geplouwd worden om de eventuele zwakke plekken te ontdekken. Een speciale 'vlaktafel' van ongeveer 4 bij 3 meter wordt gebruikt om de afmetingen van de carrosserieën te kunnen controleren. Vervolgens komen we bij de afdeling 'aandrijflijnen' waar een drietal monteurs ieder hun eigen versnellingsbak aan het opbouwen zijn. "Iedereen werkt aan één versnellingsbak of differentieel en monteert deze compleet af. Dat komt de nauwkeurigheid en daarmee uiteraard de betrouwbaarheid van de auto ten goede", verklaart Dieter Bulling, de hoofdingenieur. Het aantal bakken dat 'op voorraad' ligt is indrukwekkend....

Van kop tot pan

Ook in de ruimte waarin de motoren gebouwd worden zien we hetzelfde beeld: een aantal monteurs werkt relaxed aan een eigen motor, die van cilinderkop tot carterpan handmatig opgebouwd wordt. In een hoek van deze ruimte staan een aantal motoren waarbij opvalt dat er verschillende carters gemonteerd zijn: alu-



minium of koolstofvezel. "Verschillende stadia van ontwikkeling en verschillende toepassingen", zo luidt de verklaring. Ook zien we nog een motor op een testbank draaien, op een turbodruk-meter laat men even het verschil in druk-opbouw zien met het 'bang-bang' sys-

teem uit- of ingeschakeld. Wat nu het principe is van dit systeem mochten we wel vragen maar we kregen géén antwoord.

Via een omweg over het parkeerterrein, waar een stuk of zes keurige groep N-Celica's op rij geparkeerd stonden ("ooh, die daar, dat zijn de trainingauto's") komen we in de grote ruimte waarin de complete auto's opgebouwd worden. Als een soort reuze-Tamiya bouwdoos liggen de onderdelen op rekken met daarbij de naamkaartjes 'Juha/Corsica' of 'Didier/Corsica', met in het midden een kale, spierwitte carrosserie waarin de rolkooi gelast zit. Tegenover de twee aanstaande bolides staan een tweetal bijna-klaar auto's die herkenbaar zijn als 'Safari-auto's' aan de forse wildbeugel voorop. Hoewel de Safari-rally slechts meetelt voor het Formule II-kampioenschap wil Toyota z'n officieuze Afrika-titel in ere houden en doet men met twee auto's mee. De lokale held Ian Duncan en de Japanner Joshio Fujimoto starten met een Celica van het vorige model.

Praktijkdag

De tweede dag is gereserveerd voor een dagje praktijk op de Nürburgring. De twee toprijders van het Castrol-Toyota team krijgen gezelschap van de journalisten om een paar supersnelle rondjes mee te draaien over een 'Mickey Mouse-baan' (volgens Auriol) dat op de Mullenbach-schleife en de paden eromheen is uitgezet. Ik stap in bij Auriol en laat me vast-



Een overzicht van de motorenwerkplaats. Orde, netheid, rust. Zo bouwt men een wereldkampioen.

Een reuze-Tamiya-bouwdoos. Dit karkas wordt langzaam maar zeker opgebouwd tot een echte rally-auto.

rem veel minder dan Auriol, toch gaat het net zo hard. Mooi om mee te maken en als ik naderhand langs de baan de voorbij flitsende auto's aan het fotograferen ben zie ik de verschillen in rijstijl terug. 'Asfalt-specialist' versus 'gravel-rijder'. Na de lunch komt er een eind aan het feest en staat de Lexus LS 400 alweer klaar om ons vliegensvlug en in alle rust terug te brengen naar Raamsdonkveer. Het fabriekbezoek en het meereiden met de rally-auto's zijn twee onvergetelijke ervaringen geweest, de bewondering voor de WK-rallyteams is alleen maar toegenomen. ■

tekst en foto's: Jonn van Stiphout