

A legdurvább Toyota furgon, amelyben Godzilla-szíve dobog

A Hiace atombiztos megbízhatóságát a Nissan GT-R vérszomjasságával ötvözi az a kisteherautó, ami teljesen átalakította alkotójának ingázási szokásait.

Ju Sung Oh tokiói vállalkozót havonta többször is Nagojába szólítja munkája. Oda-vissza 700 kilométer egy lomha furgon volánja mögött: régen borsódzott a háta ezektől az utazásoktól, ma azonban örömmel pattan be a Hiace volánja mögé, és a nyolcórás utazás minden percét végigvigyorogja. Hogy mi változott? Sok minden...

Go-zsan, ahogy barátai szólítják, először is vásárolt egy új furgont: egy 2016-os gyártású Toyota Hiace-t. Valami megbízhatót és robusztust szeretett volna, ami a fejlemények ismeretében messzemenőig indokolt. Hőszünk ugyanis olyasvalamire készült, amire még az egyébként hírhedten sokszínű és szabadelvű japán tuningpiacon is alig van példa: szeretete volna jelentősen megnövelni a kisbusz teljesítményét. Mivel kész megoldást nem talált, tiszta lappal kezdett tervezgetni, és egy év múlva meg is született a félelmetes félvér furgon.

Ahelyett, hogy a 136 lóerős, két vezérműtengelyes, kétliteres benzinmotort kezdte volna el bütykölgetni Go-zsan, inkább egy vadonatúj blokkot keresett. A feladatot megnehezítette, hogy az új motornak el kellett férnie a Hiace utasülés alatti szűk motorterében. Végül kénytelen volt a Toyotán kívüli erőforrást választani, bár ezzel a kompromisszummal sokan kiegyeznének: a Nissan GT-R V6-os blokkját építette be a soros négyhengeres helyére.

Időtakarékossági okokból meghagyta a Hiace hajtásláncának főbb elemeit: a futóművet, a kardántengelyt és a differenciálművet. Egyedül a sebességváltót cserélte le a háromliteres turbódízel Hiace nagyobb nyomatéktűrésű egységére, amit aztán a biztonság kedvéért a rendkívül igényes versenymotorokat építő OS Gikentől származó komponensekkel (tengelykapcsoló, lendkerék) javított fel.

Így sem úszta meg vágás és hegesztés nélkül, hiszen együttműködésre kellett bírni az eltérő vérvonalú elemeket, de végül siker koronázta erőfeszítéseit. Már csak a töltőlevegő-hűtőnek kellett helyet találni, ám végül Go-zsan erényt kovácsolt a helyszűkéből: a két darab Trust intercoolert az első lökhárítóban helyezte el, így egyben dekorációs elemként is szolgálnak.

Miután a hajtáslánc életre kelt, ideje volt gondoskodni a 600 lóerős furgon egyéb fődarabjairól. 19 colos keréktárcsákat választott, amelyek csak a kerékdobok szégyentelen mértékű kiszélesítésével fértek be a helyükre. Elöl 265/35R19, hátul 275/35R19 méretű Yokohama Advan Neova abroncsokat szerelt fel. A hatdugattyús fékeket az AP Racingtől vette, a futóművet pedig Final Konnexion rugóstagokkal javította fel, így nemcsak

egyenesben, de kanyarban is gyors az autó. A stabilitást állítható első kötény, funkcionális diffúzor és szintén szabályozható karbon hátsó tetőszárny javítja, az égéstermékek a motordonor Nissant idéző, négycsöves kipufogórendszeren át távoznak.

A szigorú korlátozások és szabálykövető autósok országában természetesen fel sem merül, hogy Go-szan közúton próbálgatná alkotásának képességeit. Zárt pályán azonban szabad a móka, így hőszünk gyakran keresi fel Japán versenypályáit. A godzilla-furgont egyébként nem saját szórakoztatására építette: a steppelt, piros bőrbe burkolt raktérben négy darab Recaro kagylóülést helyezett el, így mások is osztozhatnak az élményben. A túlmotorizált Toyota Hiace Keiichi Tsuchiya örökös driftlegenda érdeklődését is felkeltette, így az agresszív furgon hamarosan profi kezekben is megmutathatja, mire képes, ha nem kötik a józanész korlátai.

Fotók: www.superstreetonline.com

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/legdurvabb-toyota-furgon-amelyben-godzilla-szive-do-bog>