automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Szépséges izomszörnyeteg

Történetünk főhőse tízéves kora óta vágyakozott jelenlegi autójára. A negyedik generációs Supra ma szebb, mint újkorában, a lényeg azonban nem látható – csak mérhető, de a mérés után is alig hihető.

Tho Nguyen negyedikes volt, amikor bátyja egy csillogó, piros autóval állított haza. Ez 2001-ben volt, csupán néhány hónappal azelőtt, hogy a mozikban megjelent a Halálos iramban, és mindenki megismerte a negyedik generációs Toyota Suprát. A tesó időnként eljárt gyorsulási versenyekre, autóklubos találkozókra az 1994-es Suprával, és rendszerint magával vitte a tízéves Thót is, aki alig várta, hogy lehessen egy saját autója. Amint megszerezte a jogosítványt, beszerzett egy leharcolt Honda Integra kupét, és elkezdte a maga kedve szerint tuningolni: lecserélte a szívó- és kipufogórendszert, majd turbófeltöltőt is szerelt az autóra. Minden szabadidejét egy közeli dragster-pályán töltötte, de érezte, hogy nem ez az ő küldetése.

Egy idő után nem bírta tovább, és elkérte a Toyotát bátyjától. Nem volt nehéz: a Supra akkor már nyolc éve pihent egy ponyva alatt, egykori gazdájának más irányt vett az élete. Tho azonban napi használatba vette, és közben elkezdte tervezni a későbbi átalakítást. Olyan autót szeretett volna, amivel az utcán is járhat, de különösebb szerelés nélkül elboldogul a gyorsulási versenyeken. Az ikerturbót egy darab, nagyobb feltöltőre cserélte, módosította az üzemanyag-ellátó rendszert, és kicserélte a motorvezérlést. Már ennyi elég volt ahhoz, hogy 820 lóerőt mérjen a hátsó keréken (ez durván 970 lóerőnek felel meg a főtengelyen). Ezzel már egészen elégedett volt, amíg egy versenyen ki nem kapott egy ezer lóerős Nissan GT-R-től – ezt azonban nem hagyhatta annyiban!

A továbblépéshez a soros hathengeres 2JZ blokk teljes átépítésére volt szükség. Új dugattyúkat, hajtókarokat és hengerfejet vásárolt, módosította a szelepemelőket és a szeleprugókat, lecserélte a szívórendszert és még nagyobb turbófeltöltőt épített be. Három nagykapacitású üzemanyag-szivattyú táplálja a befecskendezőket, az égéstermékek titán-karbon kipufogórendszeren távoznak a motorból.

Amikor készen lett a hajtáslánccal, a forgatónyomaték elérte a 1280 Newtonmétert, a motorteljesítmény pedig az 1260 lóerőt (1100 LE a hátsó keréken.) Ehhez már új tengelykapcsoló, kézi sebességváltó és 89 mm átmérőjű kardántengely dukált. A hátsó kereket lecserélte, a felszerelt széles, pocakos gumik (276/60 R15) igazi otthona a fél mérföldes aszfaltcsík, de közúton sem esnek teljesen zavarba, feltéve, hogy nem esik az eső. Ha minden körülmény adott, álló rajttal 800 méter alatt több mint 300 km/óra sebességre gyorsul – innen irtózatos méretű fékek állítják meg magabiztosan a Suprát.

Bármilyen furcsán hangzik, az egész projektet nem is a brutális teljesítmény teszi

különlegessé (ilyenből akad bőven a világban), hanem hogy az alkotó tudatosan elhagyott minden agresszív látványelemet az autóról. Makulátlan fényezésével szinte gyári állapotúnak tűnik a Supra, gazdája mindössze egy visszafogott karosszériaszélesítést és egy első splittert szerelt fel rá, hiszen „nem mutogatni akarom, hanem gyorsulni vele.” Gyorsulni, egészen 315 km/óráig – most éppen ez a kitűzött cél, de gyanítjuk, hogy amint azt eléri, akad majd új kihívás.

Fotók: *Dan Coria*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/tuning/szepseges-izomszornyeteg*