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

A driftvilág platósa: 600 lóerős Toyota Hilux Thaiföldről

Ha valamit a kedvenc alkotóelemeiből épít össze az ember, talán nem lesz hibátlan, de szeretni fogja – ez a filozófia vezérelte ennek a különleges Hilux pickupnak az alkotóját. Egy dologban tévedett: a Franken-lux úgy tökéletes, ahogy van.

Pattaraphan Tansiriwat – barátainak csak Frank – gyerekkora óta nem érti, miért kell kompromisszumokat kötni az autóiparban. A LEGO-generáció gyermekeként mindig is azt az elvet vallotta, ha valamiből nem találsz kedvedre valót, építsd meg magadnak. Ezt a szemléletet felnőtt korában autószerelő műhelyében kamatoztatta: nem csoda, hogy a hétköznapi rutinfeladatok mellett egyre többen fordultak hozzá különleges igényeikkel. Frank létrehozott egy futóműépítő stúdiót (**TunerConcept**), majd amikor már eléggé biztos volt a dolgában, két munkahelye mellett hozzálátott saját álomautója megépítéséhez. Ezen a ponton mondtak le róla örökre barátai…

Sehogy sem értették ugyanis, hogy a Thaiföldön fellelhető rengeteg, remekül tuningolható, kívánatos japán kupé és szedán helyett miért kellett egy munkagépet választania kiindulási alapul. Franknek azonban több oka is volt arra, hogy az 1991-es gyártású, ötödik generációs Toyota Hilux (vagy, ahogy Thaiföldön ismerik, a Hilux Mighty-X) mellett döntsön. Egyrészt, mert az autót helyben gyártották, tízezerszámra futott az utakon, így még erősebb lehetett a kontraszt a hagyományos kivitelekkel szemben. Másrészt, mert személy szerint imádta az autót: az átépítés alapjául szolgáló példány éveken át volt a műhely (illetve a műhelyek) szállítójárműve. Harmadrészt, mert pontos elképzelései voltak a futóművel kapcsolatban, és azok megvalósításában csak akadályozta volna egy önhordó karosszéria.

Az ismerős körvonalú borítólemezek alatt ugyanis elöl-hátul egyedileg szerkesztett, mesterien kivitelezett csővázat találunk. Ezen alakította ki a motor és a futómű rögzítési pontjait, és nem mellékesen ehhez kapcsolódik a fülkében elhelyezett bukókeret is. A hátsó segédváz és az erőforrás ugyanarról a helyről, a Nissan Silviából származik. A felfüggesztés egyes elemeit, köztük a nyomórudas rugóstagokat saját maga fejlesztette és gyártotta le, és mivel mindent egy kézben tartott, a végeredmény rendkívül pontos, letisztult és elegáns lett.

A kérdésre, hogy ha már Toyota, miért nem a legendás soros hathengeres JZ motorcsalád valamelyik tagját választotta, kész a válasz: mert a Silvia soros négyhengeresét ismerte és szerette (gyanítjuk, persze, hogy olcsóbb is volt egy autót megvenni építési alapanyagnak, mint kettőt). A kétliteres DOHC turbómotor abszolút korhű, bár egyáltalán nem eredeti állapotú. Az 1990-es évek elején bevezetett, elektronikus befecskendezéses erőforráson a motorblokk kivételével mindent újra, erősebbre, egyedire cserélt, így a legerősebb gyári

kivitelében 246 lóerős motor most 596 lóerőt ad le. Építője szerint a motor ennél jóval többet is elbírna, az egyébként hatalmas turbófeltöltő azonban elérte teljesítőképessége határát, úgyhogy hamarosan még nagyobbra cseréli.

Az autó, amelyet hosszú évek óta, kevés szabadidejében épít még nincs teljesen kész. Tavaly még fekete keréktárcsákon gurult, a horganyzott alumíniumlemezzel borított fülkében amerikai stílusú, rövid háttámlás kagylóülések voltak, a műszeregység pedig rengeteg különálló órával töltötte ki a rendelkezésre álló helyet. Mostanra a Hilux minimalista stílusához jobban illő Recaro versenyülésekkel és a FuelTech motorvezérléshez tartozó apró, de annál informatívabb digitális kijelzővel rendezte be tulajdonosa a vezetői környezetet, de gyanítjuk, hogy ez sem a végső állapot.

Frank korhű fényezésű Toyotája valahol az ékszer és a használati tárgy státusza között lebeg. Legfőbb díszeit, az egyedi vázat, a precízen kivitelezett futóművet és a makulátlan motort burkolatlanul hagyta. A platónak értelemszerűen padlója sincs, ami borzalmas légörvényeket keltene, ha gyorsan menne az autóval – ez egyébként amúgy sem volna baj, hiszen a hátfalnál helyezte el a motor hűtőjét –, de ez nem jellemző. A Hilux inkább tuningkiállításokon, találkozókon hirdeti építője kompetenciáját. Ugyanakkor, ha alkalom adódik, nem kell kétszer kérni Franket, hogy tartson egy rögtönzött driftbemutatót, ami szintén új ügyfeleket hozhat futóműépítő műhelyének.

Műszaki adatok:

Motor

Fuel Tech motorvezérlés
Precision 6062 turbófeltöltő
Cp 87 mm kovácsolt dugattyúk
BC hajtókarok és vezérműtengelyek
ARP hengerfejcsavarok
GReddy intercooler és vezetékek, szívócső és leömlő, olajteknő
Walbro üzemanyag-szivattyúk

Erőátvitel

OS Giken manuális sebességváltó és tengelykapcsoló
NISMO részlegesen önzáró differenciálmű

Futómű

TunerConcept rugóstagok, lengőkarok
Egyedi gyártású bekötések és csőváz-merevítések
Nissan Silvia hátsó segédváz

Fékek

Nissan Skyline GT-R első fékek, 300 mm tárcsa

Kerék

Panasport Racing G7 keréktárcsák

Abroncs elöl 250/40 R17, hátul 225/40 R17

Optika

Hilux Surf első lökhárító
Többlencsés fényszórótest
Motoros mozgatású napfénytető
Egyedi fényezés és matricák

Utastér

ATC kormánykerék
Recaro ülések
Personal kormánykerék
FuelTech műszer

Fotók: *superstreetonline.com*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/driftvilag-platosa-600-loeros-toyota-hilux-thaifoldrol