

Két test, egy lélek: nyolchengeres Toyota Corolla 76 millióért

Elkészült az eddigi talán legstílusosabb restomod: egy kétajtós veterán kisautó jól karbantartott testébe egy body builder szívét ültették be. És a legszebb: mindkettőt ugyanaz a cég gyártotta – negyvenegy év különbséggel. Történetünk nem rövid, viszont annál különlegesebb.

Két elhivatott fiatalember egy első generációs Toyota Corollát a Lexus első sportautójának hajtásláncával keresztezett? A végeredményt legszívesebben mindannyian ott látnánk a karácsonyfa alatt.

Rhys Millen drift-versenyző, autós kaszkadőr és Pikes Peak-i rekorder nevét az Egyesült Államokon kívül is sokan ismerik. Ennek a történetnek azonban nem ő, hanem öccse, Ryan Millen a főszereplője – legalábbis részben. Ryan szintén otthon van a motorsportban, ám elsősorban autóátépítéseiről nevezetes. Legutóbbi munkájával azonban talán saját magának is túl magasra helyezte a lécet – de ne menjünk ennyire az események elébe.

A Japánban 1966-ban debütált Corolla első példányai 1968 tavaszán érkeztek meg Észak-Amerikába, mint a Toyota tervezett exportpiaci hódításának előőrse. A bemutatkozás sikeresnek bizonyult, az évtized végére már több mint 220 ezer autót adtak el a külpiacokon (elsősorban Amerikában). Tíz év alatt, 1976-ra a Corolla összeladásai meghaladták az ötmillió darabot, egy újabb évtized múlva a 12 milliót. Ma, 12 generációval és 47,5 millió eladott autóval később a Corolla minden idők legnagyobb számban eladott típusa.

Történetünk kezdetén, 1969-ben azonban a Toyota Corolla még távolról sem volt akkor legenda, mint manapság, a Toyota személyautóira némi gyanakvással tekintettek a vásárlók, az amerikai versenytársak pedig figyelemre sem méltatták az előzmények nélküli konkurenst.

Voltak azonban, akik idejekorán felismerték a márkában szunnyadó lehetőséget. Köztük volt a Costa Rica-i *Javier Quirós* édesapja is, aki 1957-ben, farmerként vásárolt egy Land Cruisert. Annyira megszerette a Toyotákat, hogy 1959-ben forgalmazni kezdte azokat, majd 1963-tól összeszerelő üzemet létesített az országban.

Amikor a Toyota beindította a személygépkocsik exportját, a világon negyedikként nyitotta meg Toyota-kereskedését; cégüket, a Purdy Motor csoportot ma Javier vezeti.

A '69-es Corollák rendkívül megbízható, de nem különösebben tüzes autók voltak: az amerikai piacokon 60 vagy 65 lóerős, soros négyhengeres, nyolcszelepes, 1.1 vagy 1.2 literes motorokkal forgalmazták őket. Ez elegendő volt az átlagos vásárlóknak, az öreg

Quirós azonban valami többre vágyott, ezért egy kortárs AMC Rambler V8-as erőforrását beszerelte egy kiszuperált Corolla orrába. A párosítás nem sikerült túl jól, mégis mély nyomot hagyott a gyermek Javierben. Ahogy teltek az évek, úgy szépült meg az emlék, és mire Javier felnőtt, bakancslistáján első helyen szerepelt a terv, hogy egyszer feltámassza apja roncstelepen rozsdásodó kiméráját.

Idővel be kellett látnia, hogy ez reménytelen – az ötlet azonban nem hagyta nyugodni. Mivel jó barátok voltak *Ryan Millen*nel, aki immár több mint két évtizede ralizik a japán márka típusaival, hozzá fordult segítségért. Az egyik gondolat követte a másikat, és hamarosan körvonalazódott egy egészen újszerű projekt. *„Az eredeti Corollához, de pláne az AMC Ramblerhez rendkívül nehéz lett volna alkatrészeket szerezni. Márpedig olyan autót akartunk építeni, ami üzembiztos, valamint gyorsan és költséghatékonyan szerelhető”* – emlékszik vissza a kezdetekre Ryan Millen. A muscle car koncepciójához viszont ragaszkodott Javier, úgyhogy gondoltak egy merészet: mi volna, ha az első generációs Lexus IS F ötliteres, 421 lóerős V8-as szívómotorját építenék be a Corollába?

A megbízó rábólintott, Millen pedig hozzálátott az egy éven át tartó eposzi munkához. Az egyértelmű volt, hogy az 1969-es karosszéria nem fogja elbírní az ötliteres sportmotor irdatlan nyomatékát, ezért gyorsan stratégiát váltottak: padlólemezig bontottak egy IS F-et, és a hajtáslánc, valamint a futómű köré, az eredeti vázszerkezetre erősítették fel a Corolla lemezeit. Ehhez persze szükség volt bizonyos módosításokra. A kerékíveket megtoldották, sőt, az egész karosszéria szélesebb és hosszabb lett.

„Gyakorlatilag felnégyeltük a kasztnit. Hosszában mintegy 75, széltében 280 millimétert toldottunk bele, de még ez is kevés lett volna – az első generációs Corolla igazán apró autó volt –, így az IS F tengelytávját 360 milliméterrel megkurtítottuk.” Ezután kézzel, üvegszálás műanyagból formálták meg a motorház és a csomagtér fedelét, valamint a kerékíveket. A szélesebb hűtőmaszkot két rácsból szabták ki, a szélvédő egy Toyota pickupról származik, ahogy a hátsó lámpatestek is.

Az alkatrészek tehát nem mind eredetiek, az összehatás azonban hiteles és korhű – pontosan, ahogy a megrendelő Javier szerette volna.

Miután a nyers autó készen volt, eljött a finomhangolás ideje. A megbízó a mindennapokban jól vezethető autót szeretett volna, ezért állítható lengéscsillapítókat szereltek be: ezekkel a rossz minőségű latin-amerikai földutakon is kényelmesen használható a Corolla, ám ha úgy hozza kedve a tulajdonosnak, akár kemény aszfalton sportosan is vezethető. Míg a külső megjelenésnél igyekeztek minél inkább hű maradni az ötven évvel ezelőtti stílushoz, a belső tér a modern Lexusok kényelmét nyújtja, a gazdagon párnázott sportüléstől az infotainment rendszeren át a nyolcfokozatú automata sebességváltóig.

Javier saját magának szánta az autót, ám egy ilyen szenzációt nem tarthatott titokban – különösen, ha a színválasztásban maga Tojoda Akio, a cégcsoport elnöke adott tanácsot neki. Amikor bemutatta az autót a cégcsoport első emberének, a teljes Toyota-csoport felbolydult, mint egy hangyaboly, a vállalat igazgatói kisgyerekként nyomták az orrukat a Corolla ablakára, a szerencsések pedig ki is próbálhatták azt – óvatosan, persze, mert a nem egészen másfél tonnás autóban könnyen elszabadul az a 421 lóerő.

Az autó épp csak elkészült, Ryan Millen és Javier Quirós azonban máris egy új munkán törik a fejüket. Ezúttal egy még öregebb, 1967-es, szintén kétajtós Corollát fognak átalakítani – hogy milyen hajtáslánc kerül bele, azt egyelőre nem árulják el. Abból viszont nem csináltak titkot, hogy mennyibe került Javier egyedi restomod Corollája. Az autó bekerülési ára

mintegy negyedmillió dollár (azaz csaknem 75 millió forint) volt – aki tehát szeretne egy hasonlóan átalakított régi-új Toyotát, jobban teszi, ha ennél valamivel többet szán a projektre.

1969 Toyota Corolla IS F V-8 műszaki adatok:

Alapár (kb.)	10.000 dollár - 2.900.000 forint
Gyártási költség (kb.)	250.000 dollár - 73.000.000 forint
Hajtáslánc	Orrmotor, hátsókerék-hajtás
Motor	5.0 V8 DOHC 32-szelepes
Legnagyobb teljesítmény	421 LE
Legnagyobb forgatónyomaték	503 Nm
Sebességváltó	nyolcfokozatú automata
Menetkész tömeg (e/h tömegeloszlás)	1490 kg (54/46%)
Tengelytáv	2362 mm
Hosszúság x szélesség x magasság	3962 x 1829 x 1372 mm
Gyorsulás, 0-96 km/óra	4,3 mp
Gyorsulás, 0-402 méter	12,6 mp (180 km/h)
Féktávolság, 96-0 km/óra	46 m

Fotók: Robin Trajano

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/ket-test-egy-lelek-nyolchengeres-toyota-corolla-76-millioert>