

Hófehér, de nem ártatlan

A harmadik generációs Lexus SC különleges csemege a japán autók kedvelői számára. Ez a Virginia állambeli átépítés viszont felekezeti hovatartozástól függetlenül mindenkinek elcsavarja a fejét – és akkor még egy métert sem tett meg a luxus-driftautó.

A thaiföldi származású *Aum Sung* számára mindennél fontosabb a család. Így volt ez, amikor főállásban vezette a família éttermét, és akkor is, amikor úgy döntött: felnőtt fejjel valóra váltja gyerekkori álmát, és meglepi magát egy luxusautóval. Vagy versenyautóval. Esetleg mindkettővel.

Valójában egészen pontos elképzelésekkel rendelkezett a vágyott autóról: mindig is rajongott azért a műalkotásért, amelyet a XX. század utolsó évtizedében Ázsiában Toyota Soarer, a világ más tájain Lexus SC néven ismertek és forgalmaztak. Ez azonban inkább fényűző, mint robbanékony kupé volt, különösen abban a konfigurációban, amelyben Aum egy bő évtizede rátalált a típus egy 1992-es (harmadik generációs) példányára. A legendás 1UZ-FE kora (de talán minden idők) legkifinomultabb V8-as erőforrása volt, de azzal a spontán sportossággal, amit az ekkor magát még étteremtulajdonosnak valló Mr. Sung elképzelt magának, senki nem vádolhatta.

Annál inkább megfelelt igényeinek a Toyota Suprában ikonikus státuszra emelkedett, soros hathengeres 2JZ-GE blokk. Mivel eredetileg ezzel is gyártották a Lexus SC-t, tudta, hogy a beépítéssel nem lesz gond – ugyanakkor az is nyilvánvaló volt számára, hogy a 230 lóerős csúcsteljesítmény kevés lesz, legalábbis számára.

Ezért a Brian Crowertől új vezérműtengelyt és szeleprugókat vásárolt (ezeket négy különböző szinten kínálják, az utcai kivitelről a versenyverzióig át az extrém töltőnyomású turbómotorokhoz kifejlesztett csomagig), Inline Pro hengerfejet és szelepeket szerelt be, a turbófeltöltőt a Precision 6466-os típusára cserélte. Az átalakítást a többi alkatrésszel folytatta – mára egyetlen belső szerve sincs a sorhatos blokknak, amelyet a gyárban szereltek volna bele. A motorteljesítménnyel, **normál benzinnel mintegy 610 lóerő az autó teljesítménye**, ami indokoltá tette a versenykuplung és a részlegesen önzáró differenciálmű beépítését; az eredeti automata sebességváltót a harmadik generációs Toyota Suprában és a negyedik szériás Soarerben szolgálatot teljesítő, R154-es ötfokozatú manuális egységre cserélte.

Miközben a hajtásláncot csiszolgatta, testvére, *Amper Sung* segítségével a futóművet és a karosszériát sem hanyagolták el. Olykor hónapokat vártak a tökéletes alkatrészre. Az acélrugókat változtatható magasságú hidraulikus rendszerre cserélték, a 19 colos kerekekre Toyo T1-es sportabroncsok kerültek. A munka még most, bő tíz év elteltével sincs feltétlenül készen. Többször cseréltek már karosszériaelemeket a kupén, és ha egy-egy kedvenc alkatrészgyártójuk új csomagot dob piacra, az jó eséllyel előbb vagy utóbb

megtalálja az utat a *Brother's Garage* műhelybe – ugyanis a hobbiból azóta hivatás, a magányos szerelésből pedig családi vállalkozás lett, ahogy azt a thai értékrend diktálja.

A hófehér, ültetett Lexus kupé letisztultsága szöges ellentétben áll a drift-versenyzésre optimalizált, harsány és pragmatikus belsővel. Noha az aktív versenyzést nem forszírozzák a fivérek, a Soarer/SC-találkozókon fűtökben lógnak alkotásukon az irigy bámécszkodók, nem véletlenül; **a kupét a közelmúltban megválasztották Amerika legnagyobb Lexus SC átalakításának.** Úgy tűnik tehát, a Sung fivérek megtalálták életük hivatását – csak az a kérdés, ki viszi tovább a családi kifőzdét?

Fotók: *Arlen Liverman*

Forrás: <https://news.smartermedia.hu/tuning/hofeher-de-nem-artatlan>