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

Elkészült az 1000 lóerős drift-Supra

Négy hónapon át izgatottan várta a motorsport világa, vajon sikerül-e Stephan Papadakisnak megháromszoroznia a Toyota GR Supra gyári motorjának teljesítményét. Aztán amikor elkészült, jött a következő kérdés: milyen autóba fogják beépíteni? Most erre is választ kaptunk.

Amikor a Toyota tavaly bemutatta a vadonatúj GR Supra kupét, sokakban merült fel a kérdés: vajon az ötödik generációs Supra háromliteres, soros hathengeres motorja ugyanolyan készségesen veti majd alá magát a teljesítménynövelő beavatkozásoknak, mint az elődmodell legendásan jól tuningolható, rendkívül tartós 2JZ-GTE blokkja? Az észak-amerikai **Papadakis Racing versenyistálló** alapítója és vezetője, *Stephan Papadakis* nem sokat dilemmázott, inkább vásárolt egyet a 340 lóerős sportautóból, elemeire szedte a motorját, és nekilátott kitalálni, hogyan tudná négy számjegyűvé emelni a teljesítményét.

2019 augusztusától az év végéig tartott az **alaposan dokumentált építés**, amelynek során vadonatúj injektorokat, 3D nyomtatóval kialakított, alumínium szívócsövet, víz- helyett léghűtéses intercoolert, nagyobb Borg Warner turbófeltöltőt kapott az erőforrás. A gyári 11,0:1 sűrítési arányt nem módosították, de teljesen új motorvezérlő szoftvert írtak, amihez saját kábelköteget is terveztek. A dugattyúkat és a hajtókarokat egyedi tervezésű, kovácsolt darabokra cserélték – előbbiek alumíniumból, utóbbiak acélból készültek. Felmerült, hogy új főtengelyt készítenek, amivel akár a lökettérfogatot is növelni tudják, ám végül idő hiányában ezt az ötletet elvetették (pontosabban egy későbbi fejlesztési fázisra tették félre, ami egyszerre ígéretes és félelmetes gondolat). A tuningprogramot szabadabb gázáramlást biztosító leömlő és kipufogó tette teljessé.

Miután **a motorfékpadon** nem 1000, hanem **1048,6 lóerőt mértek**, a küldetés első felét teljesítettnek nyilvánították, ideje volt hozzálátni a versenyautó tervezésének és megvalósításának. Stephan korábban már megemlítette, hogy a motor segédrendszereit kifejezetten úgy alakították ki, hogy azt a legkülönfélébb versenyszériákban fel lehessen használni. Így annak ellenére nem lehettünk teljesen biztosak a végeredményben, hogy a Papadakis Racing három Formula Drift bajnoki cím tulajdonosaként Észak-Amerika legsikeresebb drift-istállójának számít. Végül persze győzött a papírforma: az autót saját használatra építették, pilótája pedig *Fredric Aasbø* lesz.

A norvég drift-fenomén ezzel negyedik Toyotájával vághat neki az új szezonnak: a hátsókerék-hajtásra átalakított Auris és Corolla modellek után legutóbb egy szintén 1000 lóerős GT86-ossal versenyzett. A Suprát szó szerint teljesen lecsupaszították: még a fényezést is eltávolították a nyers vázról, hogy a nulláról kiindulva építhessék meg a versenyautót. Számos alkatrészt gyártottak 3D nyomtatóval, egyedi bukókeretet építettek a Suprához, módosították a hűtőrendszert, valamint saját elképzeléseik szerint tervezett és gyártott futóművet és fékeket szereltek be.

Ahogy a motor építését, ezt a folyamatot is részletesen dokumentálták, a színfalak mögött készült felvételek nyilvánosan elérhetők az interneten. Az építés csúcspontja – ahogy az autógyártásban általában – értelemszerűen a motor és a karosszéria házassága volt, Fredric Aasbø is ekkor találkozott először az autóval.

A nagyközönség április első napjaiban láthatta meg a nyolc hónapnyi megfeszített munka (és persze az azt lehetővé tevő, évtizedes tapasztalat) végeredményét: habár a 2020-as Formula Drift szezon első versenye elmaradt, az autót leleplezték, még ha csak online is.

A számok tehát stimmelnek, a legfontosabb kérdésre azonban még nem kaphattunk választ: mire lesz képes Fredrik Aasbø és vadonatúj, 1000 lóerős Toyota GR Suprája a versenypályán? Reméljük hamarosan kiderül.

Papadakis Racing 2020 Rockstar Energy Drink Toyota GR Supra technikai adatok:

KAROSSZÉRIA	Toyota GR Supra (2020)
Motorház- és csomagtérfedél	szénszálas kompozit panelek (Seibon)
BELSŐ TÉR	
Ülések, biztonsági övek, kormánykerék	OMP
Pedálszett	Tilton 600
Bukókeret	Papadakis Racing
Műszeregység	AEM CD-7 digitális versenyműszer
FUTÓMŰ	
Kerekek (elöl/hátul)	18x9 / 18x10 (Motegi Racing MR146)
Abroncsok (elöl/hátul)	285/35 R18 / 315/40 R18 (Nitto NT05)
Kanyarstabilizátorok, lengőkarok	Papadakis Racing
Lengéscsillapítók, rugók	RS-R Racing
MOTOR	Toyota B58, soros hathengeres turbómotor
Üzemanyag	E85
Teljesítmény	1047,8 LE
Forgatónyomaték	1231 Nm
Szelepek	Supertech Performance
Hengerfej	Portflow Design
Üzemanyag-befecskendezés	AEM Electronics Infinity 8 EMS

Turbófeltöltő	Borg Warner EFR 9280
Motorolaj	Lucas 5W-50 szintetikus
Megkerülő szelepek	2 x 44 mm Tial MV-S
Üzemanyag-befecskendezők:	6 db, 2000 cm3/perc
HAJTÁSLÁNC	
Erőátvitel	Gforce GSR 4 fokozatú, szinkronizálatlan, egyenes fogazású sebességváltó
Tengelykapcsoló	Tilton négytárcsás, 7,25 colos
Kardántengely	Driveshaft Shop szénszálas

Fotók: *papadakisracing.com*

Videó: *papadakisracing.com*

Forrás: *https://news.smartermedia.hu/tuning/elkeszult-az-1000-loeros-drift-supra*