

Elkészült a világ egyik legerősebb driftautója, ami természetesen egy Lexus

Ahmad Daham RC kupéjának minden kilogrammjára csaknem egy teljes lóerő jut. Az autó kidolgozása a Lexus Takumi mestereinek is a becsületére válna, vezetését viszont jobb, ha a Közel-Kelet első számú versenyzőjére bízzák.

Ha driftsportról és a Toyota-csoportról van szó, legtöbbünknek a Papadakis Racing eszement átépítései jutnak az eszünkbe, az ezer lóerős, hátsókerék-hajtású Auristól kezdve a szintén ezer lóerős, új generációs **GR Supráig**. Ezúttal viszont nem a Toyota, hanem az arisztokrata márkatárs, a Lexus adta a kiindulási alapot, és ennek megfelelően a helyszín is elegánsabb. Július 27-én az Egyesült Arab Emírségekben mutatták be minden idők legerősebb Lexus RC F drift-versenyautóját.

A projektért felelős Ahmad Daham, a leghosszabb páros driftelés egykori Guinness-világcsúcstartója, a Közel-Kelet koronázatlan drift-királya tavaly kötelezte el magát a Lexus RC F mellett. Akkor bemutatott, 855 lóerős, kompresszoros kupéja a világ első Lexus driftautójaként írt történelmet; az pedig már csak hab volt a tortán, hogy az 5.7 literesre felfűrt V8-as motorral szerelt kupé rekord rövid idő, mindössze 70 nap alatt készült el. Azt már akkor lehetett sejteni, hogy az idei évre még nagyobb dobással készül, hiszen az idén 33 éves Ahmad már gyerekkorában arról álmodott, hogy egyszer versenyautókat fog építeni, a július végén leleplezett Lexus RC F azonban minden várakozást felülmúlt.

Kezdetnek Ahmad és munkatársai szénszálas kompozitokból építették újra a versenyautó karosszériáját, ezzel fél tonnát (!) faragva le a szériamodell tömegéből. **A rajtkész autó 1250 kilót nyom, és** erre majdnem ugyanennyi lóerő jut: a helyi Lexus-importőr, az Al-Futtaim motors támogatásával megépített RC F **1200 lóerővel tör előre** (pontosabban oldalra, mint minden rendes driftautó).

Ezt azonban már nem a legendás 3UR-FE erőforrás további hangolásával érte el Ahmad Daham. Ennél radikálisabb, egyszersmind kiszámíthatóbb utat választott: beemelte az orrba az A80-as Supra legendás soros hathengeres motorját. Az öntöttvas blokkos 2JZ motort a Garrett GTX3584 kódjelű turbójával, GSC Power Divison szelepekkel, valamint a Radium Engineering tripla üzemanyag-szivattyújával szerelte fel. Az eleve elpusztíthatatlannak tartott motor megbízhatóságát a Titan Motorsport száraz olajteknőjével javította, a teljesítményt pedig egy Nitrous Express kéjgáz-befecskendező rendszerrel fokozta. A motor és a négyfokozatú, szekvenciális Samsonas váltó között egy duplatárcsás versenykuplung teremt kapcsolatot.

Miután az erőről gondoskodott, jöhetett annak kordában tartása: a hátsó differenciálművet a Winters speciális egységére cserélte, amelyben villámgyorsan, akár közvetlenül a futam előtt lehet végáttételt cserélni. A fékek a Wilwood könnyített gyártmányai: a driftsportban

mindennél fontosabb a rugózatlan tömeg minimalizálása, hiszen csak így valósíthatók meg a villámgyors irányváltások. A szélsőséges mértékű bekormányzásra alkalmas futómű minden irányban állítható, a kultikus japán Rays 57CR felnikre R888R TOYO abroncsokat szereltek.

A technikák sorát egy új-zélandi specialistától származó, digitális műszeregység zárja: a Link MXS Strada 5 colos színes TFT kijelzőn jeleníti meg a teljes egészében testre szabható információkat, a leolvashatóságról magas kontraszt és automatikus fényerő-szabályozás gondoskodik, ráadásul elég összedugni a szintén a Link által szállított motorvezérléssel, és azonnal részletes diagnosztikai adatokkal látja el a pilótát, aki maga is könnyített munkakörnyezetet kapott. A Sparco versenyülések váza éppúgy szénszálas műanyag, mint a teljes műszerfalpanel. A kormányt a Sparco, a hatpontos öveget a Schroth, az állítható pedálsort a Tilton szállította.

Fotók: *Sony Thomas*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/elkeszult-vilag-egyik-legerosebb-driftautoja-ami-termeszetesen-egy-lexus>