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

Egy Corolla, amin semmi sem az, aminek látszik

A hatodik generációs Corolla GTI 1987 és 1992 között készült, 135 lóerős, soros négyhengeres motorja az első kerekeket hajtotta. Ennek a példánynak a motorja hathengeres, a nyomatékot pedig a hátsó kerekek viszik át az aszfaltra. De talán a legfontosabb: a forgalmiban 2017 szerepel gyártási évként.

Svédországot nem tartjuk számon a tuning-nagyhatalmak között, pedig az északi nemzetnek minden adottsága megvan ahhoz, hogy őrültnél őrültebb autók szülessenek határain belül. A svéd járműgyártók nemzeti szervezete, az SFRO (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) ugyanis nemcsak szakmai tanácsadással támogatja a legkülönfélébb mértékű átépítéseket, de az elkészült járművek forgalomba helyezésében is segít az alkotóknak.

Azt persze nem állítjuk, hogy amikor *Mathias Johansson* 2008-ban bekopogtatott hozzájuk, az ügyintézőnek nem esett ki a kezéből a tűzőgép. Mathias ugyanis nem egy átlagos motorcserében gondolkodott – azon már rég túl volt. 2004-ben vette meg az 1989-es gyártású Corolla GTI-t, megbízható rohangálós autónak. Aztán eltévedt vele egy pályanapra, és utána nem volt megállás: a következő években lecserélte a kerekeket, versenyüléseket és többpontos biztonsági öveket szerelt be, az egyébként kiváló állapotú, 16 szelepes motort pedig ugyanannak a blokknak a 20 szelepes, 165 lóerős verziójára, a fekete szelepfedele után Blacktop néven ismert erőforrásra cserélte. Ezzel boldog is volt 2008-ban, amikor darabjaira szedte a Corollát – részint, hogy nagyobb szívócsövet szereljen be, részint, hogy orvosolja a karosszéria épségét veszélyeztető korróziót.

A csupasz vázat elnézve furcsa látomása támadt: elképzelte autóját hátsókerék-hajtással. Ekkor vette fel a kapcsolatot az SFRO-val, ők pedig készségesen elmagyarázták, hogyan építheti át legálisan a kis ferdehátút. Úgy tervezte, a Toyota Celica GT-Four turbómotorját (3S-GTE) építi be az autóba, ám egyszer csak szembe jött vele egy negyedik generációs Toyota Supra TT-02 versenyautó, sérült karosszériával, de hibátlan futóművel és motorral. A soros hathengeres 2JZ-GTE túl csábító lehetőségnek bizonyult…

Mathias 2009 végén fogott hozzá az átépítéshez, bár talán pontosabb volna, ha építésnek neveznénk a folyamatot, hiszen az ajtókeretek és a tetőlemez kivételével az autó minden eleme vadonatúj, saját építésű darab. A hosszabb motor miatt vadonatúj tűzfalat kellett szerkesztenie (a blokk bőven belóg a szélvédő alá), a tervezett igénybevételre beépített bukókerettel erősítette meg a vázat, majd az eredeti borítólemezek helyére széles karosszériát formázott üvegszálas kompozitból. Egyedi minden kerékdob, a motorházfedél, a légszűrőt kiszolgáló kürtő, de még az első lökhárító is, amelyben elegánsan helyezte el az egyedi tervezésű intercoolert.

Az építés közel nyolc éven át tartott. Az SFRO kétszer találkozott az autóval: 2013-ban,

amikor elkészült a váz és a futómű, majd 2017-ben, amikor már a motor is a helyére került. Nyilvánvaló volt, hogy az autónak semmi köze az eredeti, 1989-es Corollához, úgyhogy vadonatúj alvázszámot kapott, gyártási éveként pedig az utolsó bevizsgálás dátumát, azaz 2017-et írták be a forgalmiba. Bizony, a forgalmiba: az SFRO ugyanis elégedett volt az elvégzett munka minőségével, így Mathias forgalomba helyezhette (azaz közúton is használhatja) egyedi versenyautóját.

Akiben a legcsekélyebb kétség merülne fel a Corolla rendeltetésével kapcsolatban, elég, ha vet egy pillantást a beltérre: a kézzel megformázott műszerfalba illesztett Supra TRD versenyműszerek, nyersbőrbe vont Sparco versenykormány, négypontos Sparco Sprint biztonsági övek és kagylóülések adják meg az alaphangot. Az oldalablakok nem lehúzhatók, az ajtón nincs fogantyú, csak egy szíj, a hátsó ülések helyét pedig befedték. A bajuszkapcsolók azonban maradtak, hiszen közúton szükség lehet rájuk.
Mathias elégedett a munkával, de távolról sem érzi úgy, hogy a végére ért volna. Következő terve, hogy az üvegszálas karosszériaelemeket karbon kompozitokra cserélje.

Az eddigiekből kiindulva aligha fogja elkapkodni a munkát, addig fog dolgozni rajta, amíg nem érzi tökéletesnek. Utána pedig jöhet a következő ötlet…

Autó:	**Toyota Corolla GTi (1989)**
Építő:	Mathias Johansson
Motor:	2JZ-GTE 3.0 literes, soros hathengeres turbómotor. 1 db Borg Warner turbófeltöltő; Forge 44mm wastegate. 75 mm-es nemesacél kipufogórendszer. Üzemanyag-tartályba integrált benzinpumpa, egyedi alumínium intercooler
Erőátvitel:	Getrag V161 hatfokozatú kézi sebességváltó, rövidre vágott Supra TT kardántengely, Torsen részlegesen önzáró differenciálmű
Felfüggesztés:	Toyota Supra TT-02 első és hátsó felfüggesztés
Fékek:	elöl nyolcdugattyús nyergek, 380 mm-es tárcsák; hátul négydugattyús nyergek, 356 mm-es tárcsákhátul Advanti Vertex 19x9.5, Dunlop 275/30
Kerekek és abroncsok:	elöl Advanti Vertex 19x8.5, Dunlop 235/35; hátul Advanti Vertex 19x9.5, Dunlop 275/30
Karosszéria:	Módosított 6. generációs Toyota Corolla ferdehátú karosszéria; saját gyártású csőváz, bukókerettel; widebody karosszéria szegecselt és ragasztott alumínium fenéklemez-borítás; gyári Toyota Red 3E5 festés
Belső tér:	szegecselt és ragasztott alumínium padló; saját gyártású, üvegszálas műszerfal; Alcantara oldalfal-borítás; 1988-as Toyota Corolla tetőkárpit; olajhőmérő, töltőnyomás-mérő

Fotók: *Mathias Johansson*

Forrás:

https://news.smartermedia.hu/tuning/egy-corolla-amin-semmi-sem-az-aminek-latszik