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

Két Toyota Supra blokkból építettek V12-es erőművet

Egy amerikai nyugdíjas mérnök immár hatodik éve építi azt a különleges autót, amely a Forma-1 hőskorát idézi, beleértve a pilóta mögött dolgozó erőforrást is, ami valójában nem egy motor, hanem kettő – legalábbis az volt eredetileg.

Don Groff évtizedeken át dolgozott gépészmérnökként, ám amikor nyugdíjba ment, akkor kezdődött csak életében az igazi munka – pontosabban ekkor már szórakozásként élte meg amit csinált. A Minnesotában élő mérnöknek 2011-ben jött az ötlet: megépíti saját versenyautóját, méghozzá a semmiből, beleértve a motort is. Annyi könnyítést azért engedélyezett magának, hogy az erőforrás alapjait másoktól kölcsönözze, és mivel tudta, hogy valami rendkívül robusztus, hosszútávon is megbízható, strapabíró és megbocsátó hardverre lesz szüksége, a Toyota egyik legendás motorjához nyúlt.

A JZ motorcsalád soros hathengeres blokkjait a Supra harmadik és negyedik generációja tette világhírűvé. Don a motorcsalád egyik korai tagját választotta: az 1JZ lökettérfogata 2,5 liter, szemben a többség által ismert 2JZ 3,0 literjével. Hogy azonban izgalmasabb legyen a történet, nem egy, hanem két blokkot szerzett be, majd azokat egy közös forgattyúsházra építette rá. Ez nem példa nélkül álló gyakorlat: a Toyota Century 1GZ-FE kódjelű V12-es motorja szintén hasonlóképpen született meg, ám azt mérnökök hada tervezte, és korának egyik legmodernebb motorgyárában kelt életre, míg Don egymaga, egy garázsban kívánta újraalkotni azt.

VIDEO: https://youtu.be/19LVlU6AEnU

A Centurytől vette azt az ötletet is, hogy a két hengersort külön-külön motorvezérlő elektronika gondjaira bízza: így akkor is üzemképes marad az erőforrás, ha az egyik fele valamiért meghibásodik. A 120 fokos hengerszögű motorhoz egyedi alumínium olajteknőt tervezett, méghozzá száraz kartereset. A főtengelyt a Scat Crankshafts építette kifejezetten az ő kérésére. A hengerfejeket megfordította, így a kipufogó oldalak befelé néznek. Az égéstérből távozó gázoknak fontos szerepet szánt: két darab Garrett GTX 3076 turbófeltöltővel lélegezteti az ötliteres V12-es szörnyet.

Miután a motor alapjai megvoltak, elkezdte köré építeni a hajtásláncot, hatfokozatú sebességváltóval kiegészítve. 2015 tavaszára már a leendő autó térhálós csőváza is kezdett körvonalazódni, és nem telt bele két év, máris 80 százalékos készültségen állt a projekt. Építője biztos volt benne, hogy 2017 nyarán már vizsgáztathatja is az autót – hiszen bár a fa sablonok köré formázott alumínium lemezekkel burkolt, szűk nyomtávú jármű egyértelműen versenypályára termett, Donnak feltett szándéka volt, hogy közúton is használni fogja.

Ahogy azonban az ilyen építéseknél lenni szokott, menet közben milliónyi apróság merült fel, amelyet Don Groff kedélyes nyugalommal vett tudomásul és oldott meg – végső soron nem volt hova sietnie. A motort először 2017 decemberében indították be; ekkor még etanollal üzemelt.

Ezt követően a különleges monoposto eltűnt a radarról, hogy aztán a napokban diadalmasan bukkanjon fel újra. A nyers alumínium karosszéria különleges British Racing Green fényezést kapott, a legfontosabb azonban, hogy másfél évnyi utánajárás után felrendszámozták – ez legalább annyira köszönhető az alkotó műszaki maximalizmusának, mint Minnesota állam laza szabályozásának.

Don Groff ahhoz az Nth Moto műhelyhez kanyarodott be gyönyörű közúti versenyautójával, amely annak idején a motorvezérlés finomhangolását végezte. A blokk immár átlagos E85-ös benzinnel jár, így sem okoz azonban gondot számára a 810 lóerő és 948 Nm elérése – ezek az értékek pontosan meg is felelnek az eredeti elképzeléseknek: Don soha nem kergetett ugyanis ezer lóerős álmokat, legalábbis ezzel az autóval nem.

Fotók és videó: *Don Groff, NthMoto*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/ket-toyota-supra-blokkbol-epitettek-v12-es-eromuvet