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

Szupersportautókat eszik reggelire ez a 700 lóerős japán sleeper

Amikor 1989-ben megjelent a piacon a Toyota MR2 második, W20-as nemzedéke, az Ucsida Kunihiro által tervezett lapos, bukólámpás karosszéria és a középmotoros elrendezés miatt sokan már akkor is az elérhető árú „japán Ferrarit” látták benne, de vannak olyan tulajdonosok, akiknek ez nem elég, tesznek is azért, hogy egy igazi Ferrarinál is jobb és erősebb legyen az MR2-esük.

Nem csak úgy nézett ki, mint egy egzotikus olasz szupersportkocsi, de a turbós verziók képesek voltak úgy is menni. A 3S-GTE kódnevű kétliteres, négyhengeres turbómotor japán belpiacra gyártott, 245 lóerős verziójával a kis Toyota 5,4 másodperc alatt volt képes 0-60 mérföld/h-ra (97 km/h-ra) gyorsulni, vagyis csak 0,2 másodperccel maradt el a szintén 1989-ben bemutatott, 3,4 literes, 300 lóerős V8-assal hajtott Ferrari 348 TS idejétől.

Persze az európai piacon kapható szívómotoros MR2-esek valamivel lassabbak voltak, de a közvetlen irányíthatóság, az agilis viselkedés és a jó úttartás azokat is jellemezte. Természetesen mindig vannak olyan tulajdonosok, akik nem elégednek meg a gyári motor teljesítményével, és többre vágynak. A képeken látható, jobbkormányos, ezüstszínű angol MR2-esbe például a gyári Toyota erőforrás helyett egy K20-as Honda turbómotort szereltek be, amelyet akár 9500-es fordulatszámig is el lehet forgatni.

Hogy megtudja, pontosan mire képes az alaposan felpumpált idegen szív, Owen, a tulajdonos elvitte az optikai tuningtól teljesen mentes, ezért igazi sleepernek számító MR2-esét egy fékpados teljesítménymérésre, ami végre tiszta vizet öntött a pohárba. Azonban az első mérések még csalódást keltő eredményt hoztak: „csak” körülbelül 400 lóerőt adott le az erősen megfújt motor, de a grafikonból látszott, hogy valami nincs rendben: a teljesítménygörbe határozottan emelkedett a fordulatszám növelésével, egészen egy pontig, ahol hirtelen megtört, és lefelé vette az irányt.

VIDEO: https://youtu.be/Hl7lbJ0Qflo

Először a nem megfelelő légszűrőre gyanakodtak, mint a probléma okára, később azonban kiderült, hogy a gyenge minőségű, kínai lefújószelepek okozták azt, hogy kb. 5300-as fordulatszámnál szétszéledt a ménes a motorból. Az eredetiekre megtévesztésig hasonló másolat szelepek hol teljesen nyitott, hol teljesen zárt pozícióban ragadtak be, így nem tudták ellátni eredeti funkciójukat, a turbónyomás szabályozását a felesleges kipufogógáz elvezetésével.

Mikor végre megfelelő minőségű lefújószelepeket építettek az autóba, azonnal megváltozott a kép és nem mindennapi értékeket kezdett el mutatni a fékpad képernyője: már visszafogott, 1,1 baros töltőnyomással tekintélyes 517 lóerőt mért a gép. Amikor a

nyomást feltekerték a maximális 2,2 barra, és az üzemanyaghoz egy kis metanolt is kevertek, a csúcsteljesítmény elérte a 687 lóerőt 9300-as fordulatszámnál, gázelvételkor pedig lángokat lövellt a középen kivezetett kipufogó.

Mivel a világ egyik legerősebb négyhengeres motorjának csak egy 1,2 tonnás autót kell mozgatnia, az 1,75kg/lóerős értékkel az MR2 sokkal drágább szupersportautókat is könnyedén felülmúl, és a tulajdonos Owen szerint ez így van jól.

Fotók és videó: *Motor Addicts*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/szupersportautokat-eszik-reggelire-ez-a-700-loeros-japan-sleeper