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

Még a fehér hollónál is ritkább: íme egy hibátlan állapotú kompresszoros, középmotoros Toyota

Ez az első generációs ultra ritka MR2-es szinte teljesen gyári állapotban várja új gazdáját, ráadásul olyan motorral, amellyel még a jóval erősebb sportkocsiknak is meglepetést tud okozni.

Bár a Toyota sportautó-portfoliója egyre szélesedik az új Gazoo Racing modelleknek (GR Supra, GR Yaris, GR 86) köszönhetően, sokak szerint lenne még hely benne az MR2-nek, amely összesen három nemzedéken át szórakoztatta a középmotoros, elérhető árú sportkocsik kedvelőit szerte a világon.

A modell neve a mid-ship, rear-wheel-drive, 2-seater rövidítése volt, ami középmotoros, hátsókerék-meghajtású, kétüléses járművet jelent. A Fiat X1/9 és a Pontiac Fiero után ez volt a harmadik típus, amely ezt a sportautó-építési receptet elérhetővé tette a szerényebb keresetű vásárlóknak is azok után, hogy a Lamborghini, a Ferrari és még néhány egzotikus gyártó felfedezte magának a 60-as évektől kezdve.

A három MR2-generáció közül az első (W10) ma már valódi kultautónak számít. Karakteres megjelenésű, bukólámpás, lapos és szögletes karosszériája ugyanis összetéveszthetetlenné tette, a futóműve hangolásában pedig a Lotus egyik elismert mérnöke, Roger Becker is aktívan közreműködött.

A legtöbb példányt az E80-as Corollából származó, két vezértengelyes, hengerenként négyszelepes, elektronikus szívócső-befecskendezéssel és változtatható hosszú szívócsővel felszerelt 1.6 literes motorral adták el. Ez a 4A-GE *(lásd keretes írásunkat)* nevű négyhengeres egyszerre volt pörgős és – megfelelő karbantartás esetén – szinte örök életű. Piactól és a katalizátor meglététől függően 112 és 130 lóerő közötti teljesítményt és 142 Nm-t hoztak ki belőle, ami elég volt ahhoz, hogy az MR2 kilenc másodpercen belül gyorsuljon fel 100 km/h-ra, amivel könnyedén maga mögött hagyta a Fiat X 1/9-est és a négyhengeres Pontiac Fierót.

A 4A-GZE nevű erőforrás a 4A-GE-n alapult, de kivették belőle a változó szívócsőhosszt, és beépítettek egy szíjhajtású, de elektromágneses kuplunggal leválasztható, kisméretű Roots kompresszort és egy Denso töltőlevegő-hűtőt, a sűrítési viszonyát pedig 8:1-re csökkentették. A változások eredményeként a teljesítménye 147 lóerőre, a nyomatéka pedig 186 Nm-re emelkedett, ami remek súly-lóerő arányt eredményezett az MR2 számára, annak ellenére is, hogy a kocsi egy tonna körüli tömege 95 kilóval megemelkedett az új alkatrészek és a megerősített kézi váltó miatt.

Viszont a gyorsulási idő így is 6,5 másodpercre csökkent, ami a 80-as évek közepén űridőnek számított: a kor egyik legdrágább sportautója, a 380 lóerős Ferrari Testarossa például csak 0,8 másodperccel volt fürgébb nála.
Természetesen a Toyota mérnökei a nagyobb teljesítményhez igazították az MR2 SC futóművét is (feszesebb rugókat és lengéscsillapítókat építettek be), ezen kívül egyedi, könnycsepp formájú, 14 colos alufelniket terveztek a számára, és a hátul lévő motorháztetőre is új nyílásokat vágtak, hogy megfelelő legyen a hűtés.

Persze a W10-es szérián belül a csak Japánban és az Egyesült Államokban forgalmazott, kompresszoros SC verziókat övezi a legnagyobb tisztelet, mivel akkoriban ezek voltak a legdrágább, legerősebb és legritkább MR2-esek. Az 1986-ban piacra lépett csúcsverziót kívülről szinte csak az ajtókon és hátul lévő, szerény Super Charger felirat különböztette meg a szívómotoros alapváltozatoktól, a lényeg a motorháztető alatt rejlett.

Sajnos gyári kompresszoros MR2-esből ma már nagyon kevés maradt (a második és a harmadik generációt csak szívó- és turbómotorokkal gyártotta a Toyota), sok példányt a rozsda, illetve a nem megfelelő vezetési tudással rendelkező tulajdonosok küldtek a túlvilágra, a középmotoros elrendezés ugyanis trükkös vezethetőséget eredményezett, főleg csúszós útfelületen. De azért szerencsére maradtak még szép példányok, például a képeken látható, fehér-szürke, japán belpiacos autó, amely **nemrég bukkant fel** a JDM Sport Classics hirdetései között.

Ez a szinte teljesen gyári állapotban megőrzött, tuningmentes MR2 SC a 35 éves élete során mindössze 71216 kilométert futott, az egyetlen módosítás, amit elvégeztek rajta, hogy a gyári felniket korhű, sokküllős BBS keréktárcsákra cserélték, amelyek jól is állnak neki. 19 ezer 995 dollárt, azaz körülbelül 5,88 millió forintot kérnek a kis Toyotáért, ami az általa nyújtott vezetési élményt tekintve elenyésző összeg, főként, ha azt is figyelembe vesszük, hogy az ilyen MR2-esek értéke a jövőben várhatóan csak nőni fog. Persze ehhez a következő tulajdonosnak is meg kell őriznie egy darabban.

Fotók: *JDM Sport Classics*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/meg-feher-hollonal-ritkabb-ime-egy-hibatlan-allapotu-kompresszoros-kozepmotoros