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

Háromszor annyi henger dolgozik ebben a Toyota Hiluxban, mint amennyi eredetileg volt benne

Egy dél-afrikai autóépítő úgy gondolta, nincs jobb autóépítős ötlet, mint egy Toyota Centuryból származó dupla turbós V12-est betenni az elpusztíthatatlanságáról ismert japán pickupba. A végeredmény egészen megdöbbentő lett.

Amikor V12-es motorú autókra gondolunk, tipikusan egzotikus szupersportkocsik vagy bőrrel és fával bélelt, hangtalanul suhanó luxuslimuzinok ugranak be elsőként, de arra álmában sem gondolna senki, hogy egy platós kishaszonjárműben is lehet ennyi henger. Egy dél-afrikai autóépítő, a FatBoy Fab Works műhely tulajdonosa, *Francois Fritz* pont ezért találta ki, hogy egy V12-est épít be a Toyota Hiluxba, és elindul vele országa legendás hegyi versenyén, a Simola Hillclimbon.

Nem akármilyen V12-est szerzett, hanem a Toyota egyetlen ilyen motorját, amely a japán belpiacra gyártott Century luxusautó második generációjából származik. Fritz már a kezdetektől kikötötte magának, hogy nem köt semmiféle kompromisszumot a használhatóságot illetően, vagyis a „bakkie” becenevű pickupnak akkor is képesnek kell lennie teherhordásra, amikor már megkapta a nemes és bivalyerős új szívet.

A 2012-es évjáratú Hiluxban gyárilag egy háromliteres, négyhengeres D-4D turbódízel dolgozott. Fritz először erre szerelt fel két turbófeltöltőt, amelyeknek köszönhetően a teljesítmény 163-ról 284 lóerőre, a nyomaték 343-ról 680 Nm-re emelkedett. Ez már tekintélyes erő egy kisteherautóban, de a tulajdonos mégis úgy döntött, hogy inkább valami selymesen járó, benzines és sokhengeres motort szeretne az erős vibrációjú, és kissé hangos tuningdízel helyett.

Eladta az öngyújtós motort és új erőforrás után nézett. Egy ideig a Lexus LS 4,3 literes V8-asán gondolkodott, de ha már lúd, legyen kövér alapon (és egy V12-esre átépített Toyota Quantum mikrobusz által inspirálva) a választása inkább a Toyota Century II ötliteres, 1GZ-FE jelzésű motorjára esett, amely gyárilag hivatalosan 280, valójában 299 lóerős, a maximális nyomatéka pedig 481 Nm.

Természetesen Fritz nem elégedett meg ennyivel, ezt is teljesen átépítette és erre is rakott két hatalmas, 63 mm-es Garrett GT35-ös turbót, a motorvezérlést pedig a legújabb generációs Spitronics elektronikára bízta. Végül a fékpados mérés szerint 547 lóerőhöz és 970 Nm-hez jutott visszafogott (0,7 baros) töltőnyomás mellett.

Ez már könnyedén szétnyírta volna a Hilux eredeti váltóját, ezért a Century-ből nem csak a motor, hanem a robusztus, nagy nyomatékot elviselő négyfokozatú automatikus váltó is átkerült a szteroidokon hizlalt pickupba, de egyedi, megerősített kardántengelyre is szükség volt. Viszont a hátsó, zárható differenciálmű és merev híd maradt gyári, ami szinte

hihetetlen a több mint háromszoros teljesítményt figyelembe véve.

Kívülről a hűtőmaszk helyén látható, férfikar vastagságú csöveket (amelyek egy csípőre tett kezű emberre emlékeztetnek) és a motorháztetőn át kivezetett dupla kipufogót leszámítva nem sok dolog utal arra, hogy milyen rendkívüli képességekkel rendelkezik az ezüst Hilux, persze a versenyautós marticázás és a szélvédőn látható „Jesus Power” felirat azért sejtetni engedi, hogy nem egy lomha igáslóval van dolgunk.

Az erős motorhoz ültetett, feszesebb sportfutóműhöz alacsony oldalfalú, jó tapadású utcai sportgumik és nagy felnik is dukáltak, viszont Fritz a Hilux gyári fékeit megtartotta. Hogy miért? Mert bakkie-t elsősorban hegyi felfutó versenyekre építette, ott pedig nagyon rövid a versenytáv és egyébként is mindig fölfelé kell menni. Persze tervben van egy erősebb fékrendszer beépítése, mert nem csak hegyen kell biztonságosan működnie és megállnia a kocsinak.

Az építés után kisebb elektromos problémák hátráltatták a Hiluxot az első éles bevetésén, a szeptember első hétvégéjén rendezett Simola Hillclimbon, de a második napra szerencsére már összeállt a technika. Fritz az 1900 méteres pályán elért 1:03 perces idejével az átépített autók kategóriájában 40 induló közül így is az utolsó lett, több mint 8 másodperccel lemaradva az utolsó előttitől.

Szerencsére az eredménytelenség nem zavarta: "*el tudtunk jönni a hegyi versenyre, ez volt életem egyik legjobb élménye. Azzal a céllal érkeztünk ide, hogy valami különlegességet mutassunk, hogy lenyűgözzük a közönséget, és biztos vagyok benne, hogy ez sikerült is*" - mondta a különleges Hilux megálmodója, megépítője és egyben pilótája.

Fotók: *Fatboy Fabtech, Thedrive*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/haromszor-annyi-henger-dolgozik-ebben-toyota-hiluxban-mint-amennyi-eredetileg-volt-benne