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

Ezer lóerős, V12-es Toyota-motor dohog a világ egyik legerősebb Subarujában

Kevés subarus létezik, aki a hengerszám növelésével akarja növelni a teljesítményt, olyan meg pláne alig van, aki háromszor annyira vágyik, mint amennyi gyárilag volt az autóban. De, mint cikkünkből kiderül, erre is akad példa. A motorcseréhez akár a két autógyártó széles körű együttműködése is adhatta az ötletet, ugyanis a Toyota és a Subaru manapság nem csak a sportautók, hanem a villanyautók között is rendelkezik közös modellekkel.

A Subaru Imprezáknak olyan szűkös a motortere, hogy még a négy gyertya kicserélése is komoly tornamutatványt igényel, ezért a legtöbb tulajdonosnak eszébe sem jut, hogy nagyobb motorra cserélje a négyhengeres bokszert. Arra meg pláne kevesen gondolnak, hogy az eredeti hengerszámnak akár a háromszorosa is lehetséges, pedig *John Proulx* 2009-es Impreza WRX-e a bizonyíték arra, hogy még egy ritka, V12-es Toyota-motort is be lehet építeni az utcai raliautóba.

Proulx a japán belpiacos erőforrást egy előző generációs (1997 és 2017 között gyártott) Toyota Century-ből szerezte be; abból a luxusautóból, aminek még a Lexus LS-nél is nagyobb a presztízse, és ami évtizedek óta a japán császár hivatalos autója. Alapállapotában a V12-es nem volt különösebben erős az ötliteres lökettérfogatához képest, a beszerzett példány 276 lóerőt és 480 Nm-t produkált. Proulx-nál azonban ennek csaknem négyszeresét adhatja le hamarosan, mivel a „Toyobaru” tulajdonosa azt tervezi, hogy egy pár Garrett turbóval 1000 lóerőre növeli a teljesítményt.

Mivel a Subaru gyári hajtáslánca nem bírná elviselni ezt az elképesztő erőt, Proulx lemondott az összkerékhajtásról, az autó legutóbbi motorcseréjénél – amikor egy Toyota Supra 2JZ-GTE sorhatos turbóját építette be az Imprezába – használt sebességváltót pedig egy hétfokozatú duplakuplungosra cserélte, amely egy 2010-es BMW 335i-ből származik. Ez a Getrag GS7D36SG híresen robusztus szerkezet, nem véletlen, hogy sok tuningolt Nissan Skyline GT-R-ben is ez szolgál, mivel átalakításokkal el lehet érni, hogy közel 1700 Nm forgatónyomatékot is elviseljen.

Egy 1000 lóerős Toyota V12-es tehát nem jelenthet problémát a sebességváltónak, de a kardánnak, a féltengelyeknek sem, amelyek mind megerősített, egyedi darabok. Az irdatlan erőt egy továbbfejlesztett, 8,8 hüvelykes Ford önzáró differenciálmű osztja majd szét a hátsó kerekek között; az egész hajtáslánc meglepő módon könnyen befért a kompakt méretű Imprezába.

„Elég jól illeszkedik, ahhoz képest, hogy mekkora" - mondta Proulx. *„Persze kicsit át kellett helyeznem a kormány fogaslécét, hogy legyen elég hely az önindítónak*" – folytatta.

Nehezebb feladat volt a ritkán tuningolt Toyota V12-es felkészítése a turbófeltöltésre, ami

sokszor azzal járt, hogy szó szerint tucatszámra kellett venni hozzá a nagy teljesítményű és méregdrága alkatrészeket. *„A motor nem volt túl drága, mindössze 3000 kanadai dollárba* (750 ezer forintba – a szerk.) *került. Viszont a működéshez szükséges többi alkatrészért, a tizenkét 1000 köbcentis befecskendezőért, a tizenkét gyújtótekercs csomagért, a két fojtószelepházért, a két turbófeltöltőért, a két egyedi leömlőért, és az egyedi ECU-ért, amely mindezt vezérelni tudja, sokat kellett fizetnem. És akkor még nem is említettem a dupla kuplungos sebességváltót, a kábelezést és a többi apróságot*" – folytatta.

Mindent egybevetve Proulx jóval több mint 20 000 amerikai dollárt (6,35 millió forintot) ölt eddig bele a projektbe, és még mindig ki kell dolgoznia, hogyan szerelje fel a csöveket a turbókhoz, és a különböző hűtőkhöz. De az ezermester már a kormány mögötti váltófülek felszerelésén is gondolkodik...

„Nem a zord kanadai télben fogom vezetni, az biztos" - fejezte be Proulx, akit az 1000 lóerő és hátsókerék-hajtás veszélyes kombinációja miatt senki sem hibáztathat ezért.

Fotók: *The Drive.com, Motortrend.com*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/ezer-loeros-v12-es-toyota-motor-dohog-vilag-egyik-legerosebb-subarujaban