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

Ez az apró Toyota újraértelmezi a városi terepjáró fogalmát

Komoly off-road hajtáslánc és masszív létraalváz került egy iQ alá, amely így már nem ismer akadályt.

Észak-Amerikában az azóta már megszűnt, fiataloknak szánt Scion márkanévvel forgalmazta a Toyota 2008 és 2015 között a nálunk Toyota iQ néven ismert miniautót, amelynek az a különlegessége, hogy három méteres hossza ellenére el tud szállítani akár négy utast is, amit egyetlen konkurense, a valamivel rövidebb Smart Fortwo nem mondhat el magáról, mivel az csak szigorúan kétszemélyes.

Egy amerikai Scion iQ tulajdonos, *Eric Storz* azonban nem városi szaladgálásokra és a barátok szállítására, hanem off-roadozásra akarta használni autóját, ezért kőkemény terepjárót faragott belőle egy második generációs, 2000-es évjáratú Suzuki Grand Vitara részegységeinek felhasználásával. A Sciuki iQ 4x4 névre keresztelt végeredmény egy érdekes hibrid lett, hiszen felül egy Scion iQ, alul viszont a Suzuki strapabíró létraalváza és hajtáslánca teljesít szolgálatot.

Annak érdekében, hogy kompatibilis legyen az iQ karosszériájával, Storznak le kellett rövidítenie a létraalvázát: 445 mm-t vágott ki belőle a tengelyek között és további 406 mm-t a hátsó túlnyúlásból, miközben kialakított rajta nyolc új rögzítési pontot is. Meglepő látvány belül a Suzukiból származó alsó középkonzol az automata váltó előválasztó karjával és kulisszájával, ezt leszámítva azonban minden eredeti maradt az utastérben. Ami igazán bonyolult feladat volt Storz állítása szerint, hogy két jármű kábelkötegeit úgy kombinálja össze, hogy a Grand Vitara hajtáslánca és az iQ elektromos berendezései (légkondicionáló, fűtés, lámpák, ablakemelők stb.) egyaránt megfelelően működjenek.

Szinte hihetetlen, de a Suzuki H25A kódnevű, 2,5 literes V6-osa valahogy befért az apró motorháztető alá. A 157 lóerőt és 213 Nm-t a négy kerékhez egy négyfokozatú automata sebességváltó továbbítja, de kézzel kapcsolható felező is rendelkezésre áll, ha meredek emelkedőn kellene felmenni. Storz a hajtásláncho z még egy 1998-as Jeep Grand Cherokee alkatrészeiből is válogatott, ami miatt a Suzuki 57 literes, alumínium üzemanyagtartályát át kellett helyeznie jobbról a vezető oldalára. Mivel extrém terepszögeket akart adni a Sciukinak, nem elégedett meg a Grand Vitara alap hasmagasságával, inkább megnövelte azt további 7,6 centiméterrel egy Altered Ego kit segítségével. Emellett a csavarrugókat SoftRide márkájúakra cserélte, és SuperFlex lengőkarokat és első-hátsó differenciálzárakat is beépített.

Természetesen a 15 colos gyári Scion kerekek sem maradhattak, a helyükre 17 colos, brutális kinézetű off- road felniket szerelt fel, melyekre 31 colos, durva mintázatú terepgumikat húzott, amitől úgy fest a Sciuki, mint egy mosásban összement bigfoot

autószörny. Végül felkerült hátulra egy piros ostorzászló, amely a kocsi láthatóságát javítja nagyméretű munkagépek sofőrjei számára (például bányákban), előre pedig egy LED fénysort szerelt fel, ami akkor hasznos, ha éjszakába nyúlik egy-egy túra. Rövid tengelytávjával és óriási kerekeivel a Sciuki nem éppen az autópályák császára, terepen viszont megállíthatatlan, legyen szó sziklás hegyoldalról vagy puha homokdűnéről.

Az átalakítás 2020 augusztusában fejeződött be, és azóta a jármű több mint 5000 mérföldet (8046 km) ment aszfalton és terepen vegyesen. Stotz szerint összesen 7500-8000 dollárt (2,3-2,5 millió forint) költött a donor Suzukira és a speciális terepalkatrészekre, ami megfizethetőnek hangzik, de azt se felejtsük el, hogy összesen 90 munkaórát vett igénybe az átalakítás, melyet a képzett szerelő maga végzett.

Fotók: *Carscoops*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/ez-az-apro-toyota-ujraertelmezi-varosi-terepjaro-fogalmat