

## Nyolchengeres, Lexus-motoros, hátsókerekes szörnyet faragtak egy Subaru Imprezából

A tulajdonos azért döntött a motorcsere mellett, mert megbízhatóbb és erősebb autót akart, és Dél-Afrikában állítólag nehéz Subaru-alkatrészeket beszerezni.

Az autózás iránt szenvedélyesen rajongók táborában külön kasztot képviselnek a subarusok, akiket elsősorban a ralis hagyományok és *Colin McRae* szellemisége, a mély tömegközéppontot biztosító bokszermotorok utánózhatatlan hangja és a jó tapadást adó szimmetrikus összkerék-hajtás terelt a japán márka irányába. A fokvárosi *Nolan Andrews* is arra vágyott kiskorában, hogy egyszer egy kék Impreza büszke tulajdonosa legyen, és amikor felnőttként végre az anyagi helyzete lehetővé tette, le is csapott egy 2011-es évjáratú, harmadik generációs, négyajtós WRX-re.

Igen ám, de azzal csak a vásárlás után szembesült, hogy Dél-Afrikában kevés a Subaruhoz jól értő szerelő, és hogy egy felhúzott bokszermotor fenntartása jóval drágább, mint ahogy arra számított, mert az utángyártott tuningalkatrészeket szinte egytől-egyik külföldről kell megrendelni, ami jelentősen megemeli az egyébként is magas árakat. És mivel a baráti körében több Impreza is van a problémásnak ismert 2,5 literes EJ25-ös motorral, már előre látta a lelki szemei előtt a háromhavonta szükséges motorfelújítások kb. 50-60 ezer randos (1-1,23 millió forint) számláit. Ezért döntött úgy, hogy inkább eladja a négyhengeres Subaru bokszer, és vesz az árából egy megbízhatónak és jól tuningolhatónak ismert, 4,3 literes, V8-as Lexus-erőforrást (3UZ-FE), Dél-Afrikában ugyanis a Toyoták és Lexusok alkatrészellátása és szervizháttere egyaránt kitűnő.

Természetesen nem volt könnyű a nagy motor beépítése az Imprezába, a művelethez jelentősen át kellett alakítani az első segédkeretet, új olajteknőt kellett felszerelni és a nagyobb méretű hűtőnek is helyett kellett találni az első lökhárító mögött. Bár Andrews a szíve szerint megtartotta volna az összkerék-hajtást, végül erre nem volt lehetősége, mert meg kellett volna nyújtani hozzá a karosszéria orr-részét, ami túl nagy munkának ígérkezett. Ezért végül kikerült az első hajtás, a Scoobestianak becézett autó így egyszerű hátsókerek-meghajtású lett. Tovább bonyolította a motorcserét, hogy Andrews nem elégedett meg a nyolchengeres szívómotor 280 lóerejével (ami alig több a Subaru eredeti teljesítményével), ezért a turbósítás mellett döntött.

VIDEO: <https://youtu.be/2jWI8UZrdvI>

Eredetileg egy feltöltőben gondolkodott, de aztán kiderült, hogy a kipufogócsövet már nem lehet hátra vezetni, mert nincs hozzá elég hely a váltóalagútban, ezért egy specialista tanácsára hallgatva inkább két kisebb Garrett 35/82 turbót (és két töltőlevegő-hűtőt) vásárolt, amelyekről a kipufogógázt kétoldalt elöl vezették ki a szabadba, az első lökhárítóba vágott nyílásokon keresztül. Úgy vannak beállítva a turbók, hogy szerény, 0,6

bar-os töltőnyomást állítsanak elő, de a V8-as motor így is 369 lóerőt és 485 Nm-t képes leadni, elképesztő szuszogások, durrogások és dohogás közepette. Sokkal többet is ki lehetne facsarni a V8-asból, ha nem egy BMW 320d-ből származó ötfokozatú kézi váltó és kuplung jelentené a szűk keresztmetszetet, de ez sem marad örökké így. A tulajdonos nagyrészt maga végezte a motorcserét, amely közel három évig tartott.

Fotók: *Instagram/Nolan Andrews, Youtube, Carscoops*

---

**Forrás:**

<https://news.smartermedia.hu/tuning/nyolchengeres-lexus-motoros-hatsokerekes-szornyet-faragtak-egy-subaru-imprezabol>