

V8-as Lexus-motor került ebbe a szelíd külsejű Mazda6-osba

Egy kínai tulajdonos kevesellte a gyári négyhengeres szívómotor erejét, és az elsőkerék-hajtás sem tetszett neki.

Ma már nyílt titok, hogy a Mazda6 következő generációja hosszában beépített hathengeres motorokra és hátsókerék-meghajtású platformra vált, van azonban egy kínai tulajdonos, aki nem bírt várni még egy-két évet, és inkább a jelenlegi nemzedékhez tartozó, 2016-os évjáratú Mazda6-osát (Kínában Mazda Atenza) alakította át bivalyerős, hátsókerék-meghajtású sportlimuzinná. Kívülről szinte teljesen gyárinak tűnik a fekete autó, de elég egy erősebb gázadás, hogy kiderüljön, a motorháztető alatt egy öblös V8-as motor gurgulázik, amely könnyen füstté tudja változtatni a hátsó gumik futófelületét, ha kikapcsolják a kipörgésgátlót.

Hosszú út vezetett azonban a nagy Lexus-motor beépítéséig. Amikor a tulajdonos rájött, hogy kevés számára a kétliteres, négyhengeres Skyactiv-G benzinmotor 165 lóereje és az általa biztosított 8,6 másodperces gyorsulás, kitalálta, hogy inkább a gyári Mazda-kínálat legnagyobb és legerősebb motorját, a 2,5 literes, 192 lóerős Skyactiv-G-t építteti be a kocsijába. Ezzel már 7,8 másodpercre csökkent a gyorsulási idő 0-100 km/h-ra, de egy idő után ezzel sem volt elégedett a telhetetlen mazdás, és egy mechanikus kompresszorral bízta a motor lélegeztetését. Ekkor már bőven 200 lóerő fölött járt az Atenzájának a teljesítménye, de egy idő után persze már ezt sem érezte elégnek, és elküldte az autót a kínai OMAS tuningműhelybe, amelyet egy újabb motorcserével bízott meg.

Ezúttal elszakadt a Mazdától, és a Lexus polcairól választott ki egy legendásan megbízható és szép hangú erőforrást, a 4,3 literes szívó V8-ast. A 3UZ-FE kódnéven ismert motor többek között a 2000 és 2006 között gyártott, harmadik generációs LS 430-asban szolgált, amelyben 290 lóerőt és 434 Nm-t adott le gyári állapotában, előbbi 5600-as, utóbbit 3400-as fordulatszámnál.

Természetesen a Lexus V8-as beépítése a Mazda motorterébe meglehetősen sok munkát igényelt, mivel a hosszában beépített erőforrásnak több helyre volt szüksége, mint a keresztben elhelyezett, négyhengeres Mazda-motoroknak. Többek között a tűzfalat és a váltóalagutakat is módosítani kellett, de a Mazdát új hűtőrendszerrel, kipufogóval és üzemanyagtartállyal is felszerelték, és egy 2008-as Toyota Crown padlólemezének a hátsó részét is megkapta segédvázastul, futóművestül.

Talán az a legjobb ebben a Mazdában, hogy nem látszik rajta, mire képes. A tulajdonos koncepciója az volt, hogy egy valódi „sleeper” készüljön belőle, egy báránybőrbe bújt farkas, amiből nem nézik ki az emberek, hogy akár egy komoly sportautóknak is borsot tud törni az orra alá egy gyorsulási versenyben. Nincsenek kiszélesített sárvédők, hatalmas

felnik, púpos motorháztető és optikai tuning, a laikus szemlélő teljesen gyárinak láthatja a kocsit. Valójában a turpisság csak a motor beindítása és az első gyorsítás után derül ki. Még a belső tér is úgy néz ki, ahogy kijött a gyárból, leszámítva a fent lévő kiegészítő analóg műszereket, a kormányt borító piros Alcantarát és a kormány mögötti piros váltófüleket, amelyekkel kézzel is lehet kapcsolni az automata váltót.

VIDEO: <https://youtu.be/vnycx4YqmqE>

Az engineswapdepot.com weboldal szerint az utolsó motorcsere öt hónapig tartott, és több mint 100 ezer kínai jüanba, azaz több mint 5,5 millió magyar forintba került.

Fotók: *CarsCoops, Engineswapdepot.com, Youtube*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/v8-as-lexus-motor-kerult-ebbe-a-szelid-kulseju-mazda-6-osba>