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

Több mint 600 lóerős Európa legdurvább GR Yarisa

Egy angol tuningcég a bő kétszeresére emelte a Toyota raligyökerekkel rendelkező hot hatch-ének teljesítményét, de ehhez az eredeti vételár közel háromszorosát kellett még rákölteni az autóra.

Paul Whiffin, a caldicoti székhelyű *Garage Whifbitz* tuningcég alapító tulajdonosa az ezredforduló óta tuningol A80-as Toyota Suprákat, de manapság már inkább A90-es Suprákat és GR Yarisokat alakít át az ügyfelek igényeinek megfelelően. Egyik megrendelője, *Andrew* azzal a kéréssel fordult hozzá, hogy a pénz nem számít, csak a lehető legtöbbet hozza ki a GR Yarisa háromhengeres, turbós G16E-GTS kódú motorjából, amely már gyári állapotában is 261 lóerőt és 360 Nm-t képes leadni a viszonylag kicsi, 1,6 literes lökettérfogata ellenére.

Whiffin és csapata nem ijedt meg a feladattól, a blokkon kívül szinte mindent kicseréltek a motorban, többek között Kelford szeleprugókat és vezérműtengelyeket, kovácsolt Italian RP dugattyúkat és hajtókarokat, Syvecs motorvezérlő elektronikát, CNC-portolt hengerfejet, Lamspeed Racing turbó kitet (Garrett G25-660 turbófeltöltővel és Turbosmart külső megkerülőszeleppel) és üzemanyag-ellátó rendszert, Deatschwerks befecskendezőket, Walbro benzinpumpát, nagyméretű Wagner Tuning töltőlevegő-hűtőt, egyedi szívósort, Eventuri direktszűrő-rendszert, NGK Iridium gyújtógyertyákat, Airtec Motorsport olajhűtőt és olajlecsapató tartályt, valamint egyedi tervezésű, alacsony ellenállású, rozsdamentes acél sportkipufogó rendszert építettek be.

Az eredmény magáért beszél: 2,5 baros turbónyomással és etanol üzemanyaggal az 1,6-os motor 506,5 lóerőt képes a kerekeknél leadni (7160-as fordulatszámnál), a főtengelynél mért teljesítménye pedig meghaladja a 600 lóerőt, ami 370 lóerős literteljesítménynek (!) felel meg. De akkor sem erőtlen a GR Yaris, ha csak az angol benzinkutakon kapható legjobb minőségű, 99 oktános benzinnel etetik: ekkor is 451 lóerő a teljesítménye a kerekeknél, és 550 a főtengelynél mérve, ami egészen elképesztő ilyen kis lökettérfogatból. Természetesen a nyomaték is jócskán megnőtt, a gyári 360 helyett 544 Nm-t mért a fékpad (5510-es fordulatszámnál).

De a tuning nem fejeződött be a motor átalakításával, a kocsi többi részét is a lóerők számához igazították. Beépítettek egy szekvenciális, hétfokozatú Koutec sebességváltót a hatfokozatú kézi váltó helyére, amely kéttárcsás, ATS karbon kuplungon keresztül adja át a motor erejét az összkerékhajtásnak. Állítható KW V4 Clubsportra cserélték a gyári rugókat és lengéscsillapítókat, a lengőkarokat és csöves segédkereteket pedig a Verkline kínálatából választották a GR Yarishoz.

VIDEO: https://youtu.be/FjO0AbXeyS4

A 18 col átmérőjű, 9,5 col széles, kovácsolt Advan GT felnikre 255/35-ös Nankang AR-1 semi slick gumikat húztak, a gyári féktárcsákat megtartották, de a fékbetéteket Ferodo DS2500-asokra cserélték. Szintén megtartották a gyári első és hátsó önzáró Torsen-differenciálműveket (mivel a kiindulási alap a Sport csomaggal ellátott, fejlettebb összkerékhajtással rendelkező GR Yaris volt), de a hátsót egy Hel Performance olajhűtővel látták el, hogy bírja a komolyabb igénybevételt. Erre biztosan szükség is volt, mivel a Syvecs összkerékhajtás-vezérlővel bármilyen nyomatékarányt be lehet állítani az első és a hátsó tengely között (gyárilag csak 50:50, 30:70, 60:40 választható), akár le is lehet választani az első tengelyt kompletten a hajtásból, ha valakinek driftelni támadna kedve.

Kívülről a látványos felniken kívül csak a szénszálas motorháztető árulja el, hogy nem egy átlagos GR Yarisszal van dolgunk, de aki az utastérbe is bepillant, láthatja a hatalmas fokozatkijelzőt, a multifunkciós, motor- és menetdinamikai adatokat mutató érintőképernyőt (a műszerfal szélső légbeömlőjének házába építve), és a Japánból importált, limitált szériás Buddy Club P1 kagylóüléseket, amelyeket jóval mélyebbre építettek be, mint ahol a gyári ülések voltak. A biztonságról pókhálószerű hátsó bukókeret gondoskodik, a hátsó üléseket emiatt kivették. Whiffin szerint a tuningolás teljes költsége körülbelül 100 ezer font (43 millió forint) volt, ami közel a háromszorosa a szériaautó újkori vételárának.

Fotók: *garagewhifbitz.co.uk, YouTube*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/tobb-mint-600-loeros-europa-legdurvabb-gr-yarisa