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

Nem értjük, de csodáljuk ezt az orosz-japán félszerzetet

Nagyszerű dolog a veteránautózás, de a modern kényelmi szolgáltatások hiánya miatt sokan ódzkodnak tőle. Ez a közelmúltban eladósorba került Csajka erre a problémára kínál nem igazán korhű, nem is feltétlenül stílusos, de annál hatékonyabb megoldást.

Vannak, akik megmentésre váró ipartörténeti kincset látnak a veterán autókban, és szent tisztelettel törekednek a legapróbb csavarok korhűségére. És akadnak olyanok is, talán nem is kevesebben, akik alapanyagként tekintenek az idős vasakra: lehetőségként, hogy megteremtsenek belőlük egy kedvükre való öszvérjárművet. Míg az előbbiek előtt valójában egyetlen út áll, még ha kanyargós is, az utóbbiak végtelen számú opció közül választhatják ki a kedvüknek és lehetőségeiknek leginkább megfelelőt.

Vegyük például azt az ismeretlen orosz tunert, aki egy 1970-es gyártású GAZ Csajka 13-ast épített át – de mivé is? Az egyetlen tulajdonos kezei között eltöltött 54 év során alig több mint 61 ezer kilométert futott egykori pártluxusautó 5,6 méteres karosszériáját aprólékos gonddal újították fel, egyedül a keréktárcsák és az azokra szerelt, modern abroncsok nem illenek a képbe. A hajtáslánc is eredeti: az 5,5 literes V8-as benzinmotor a maga 195 lóerejével visszafogott dinamizmussal, ám annál nagyobb étvággyal mozgatja az üresen kéttonnás óriást – álló helyzetből 20 másodperc kell a 100 km/óra eléréséhez, a végsebesség 160 km/óra, a fogyasztás városban 21, országúton 14 liter 100 kilométeren. A lomhaságért cserében tartós darab, nem csoda, hogy az átépítés során megőrizte tulajdonosa – bár az alternatíva sem lett volna megvetendő.

Ez a *Sirály* (ezt jelenti oroszul a modellnév) ugyanis annyira torkos volt, hogy lenyelt egy Lexus LS-t, méghozzá egészben. Hogy a negyedik generációs japán luxusautó 2013-as modellfrissítését követően bevezetett belső környezetet hogyan passzították bele a negyven évvel idősebb orosz vasba, nem tudjuk. Mindenesetre tisztességes munkát végeztek: a padlókonzol, az első ülések, és persze főleg a hátsó komfortfotelek jól illenek a Csajka méreteihez és karakteréhez. Az ajtópanelek szintén a Lexusból származnak, így teljes az illúzió.

A leginkább lenyűgöző részlet, hogy a kivitelezők meghagyták az eredeti műszerfalpanelt, abba illesztették bele a Lexus Optitron műszerparkját, középre a navigációs és multimédiás képernyőt. Az utas előtt pedig ott virít az eredeti Csajkák dísze, a hatalmas analóg időmérő óra. Gyanús ugyanakkor, hogy csak díszként szolgál, az időt már nem mutatja – ezt a feladatot a Lexus szellőzőrostélyok közé illesztett órájára bízták.

És hogy miért lett volna jó alternatívája a háromfokozatú automata váltóval szerelt V8-asnak a Lexus hajtáslánca? Egyszerű: a negyedik kiadású modellt szintén csupa V8-assal árulták. A 4,6 literes benzinmotor hagyományos vagy kettős (szívótorok- és közvetlen)

befecskendezéssel állt rendelkezésre, az 5,0 literes pedig egy fejlett hibrid konfiguráció belső égésű elemeként indított forradalmat a luxusautók szegmensében, ahol korábban nem kínáltak hasonló, kettős üzemű hajtásláncot. Az előbbiekhez nyolcfokozatú automata váltó társult (a nyolc pedig több, mint a GAZ eredeti váltójának három fokozata), a hibrid pedig bonyolult bolygóműves erőátviteli rendszert alkalmazott.

Az ehhez hasonló kettő-az-egyben autókat tanulni kell szeretni, ehhez pedig megfelelő körülmények szükségesek. Ebben az esetben alaposan elrontotta a mókát, hogy a kereskedő eszement 75 millió rubelért, azaz 300 millió forintért szeretett volna túladni a kívül klasszikus, belül kortárs nagyautón. Nem csoda, hogy az értékesítés kudarcba fulladt, a hirdetés ma „visszavonva” megjegyzéssel szerepel az interneten.

Fotók: *Avito.ru*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/nem-ertjuk-de-csodaljuk-ezt-az-orosz-japan-felszerzetet