

Időtlen szépségű autóba került az időn kívül álló Toyota-motor

A Toyota mindig megbízható, gyakran szélsőséges mértékben tuningolható erőforrásait előszeretettel használják fel a legváltozatosabb átépítéseknel. A japán márka motorjai így már a legváltozatosabb karosszériákba kerültek bele – megkockáztatjuk azonban, hogy egyik sem volt ilyen gyönyörű, mint ez az öszvér.

Az amerikai *Gene Kupra Ponder* az 1950-es évek végén a semmiből építette fel konyhabútorgyártó birodalmát. Amikor úgy érezte, ideje visszavonulni, eladta a vállalkozást, a bevétel egy részét jótékony célra fordította, a maradékból pedig kibővítette az évek alatt felépített veteránautó-gyűjteményét. Különösen az európai sportautók álltak közel a szívéhez, a megvásárolt járművek közül többet saját maga restaurált. Nem sokkal később kiderült, hogy egykori cégének új tulajdonosai nem bánnak emberségesen a régi alkalmazottakkal. Ekkor mindent eladott, hogy alapítson egy új céget, amibe átvette összes egykori régi munkatársát. Idővel ebből a vállalkozásból is kiszállt, és létrehozta második autógyűjteményét – természetesen európai sportautókkal a fókuszban.

Két kedvenc márkája volt, az olasz Ferrari és a brit MG. Hogy ez a kettős szerelem hívta fel a figyelmét a kollekció egyik legfurcsább darabjára, vagy ellenkezőleg: ő maga építette azt, hogy egyetlen, közös testben tudja rajongásának két tárgyát, nem világos. Az viszont bizonyos, hogy amikor 2022-ben az RM Sotheby's gondozásában árverésre bocsátották a Gene Ponder-gyűjteményt, a több mint 1100 tétel között ott volt egy fantázia-roadster: az MGA Toyota Special.

A névből nem nehéz kitalálni, hogy az alapokat az MGA roadster egy korai, 1956-os gyártású példánya adta. Ez volt az MG első modern, áramvonalas típusa, amely radikálisan eltávolodott az őt megelőző MG Midgettől, formaterve akkoriban frissnek és kíváncsnak számított. A harmonikus sziluettű modellnek jól áll a Ferrari 340 America által inspirált orrkialakítás – az 1950-es években, kifejezetten az USA piacán ébredő, egyre erősebb kereslet kielégítésére létrehozott modell 4,1 literes V12-es motorja 220 lóerőt adott le, az autó végsebessége elérte a 240 km-t.

Egy ilyen öszvérjármű természetesen nem bír valódi gyűjtői értékkel: építőjének aligha járt más az eszében, mint az örömautózás, amikor megtervezte. Az MGA rövid ideig készült ugyan egy dupla vezérműtengelyes, 109 lóerős sportmotorral, ám az rendkívül megbízhatatlan volt, míg a többi erőforrásból nem hiányzott más, csak az erő. Ilyen esetekben a legjobb megoldás egy viszonylag modern, jól tuningolható, problémamentes erőforrás beépítése, és itt is pontosan ez történt: az autó egy kétliteres, soros négyhengeres Toyota 22R blokkot kapott. Az erőforrás az 1953-ban világot látott Toyota R modellcsalád utolsó, legkiforrottabb generációja, amelyet egészen 1997-ig gyártottak. A

hosszában beépített, hátsókerék-hajtásra tervezett motor az 1980-as években elsősorban a Land Cruiser és Hilux modellekből volt ismerős, de a Corolla és a Celica családokban is alkalmazták.

Itt azonban nem átlagos kivitelében jutott szerephez, hanem az LC Engineering Performance gondozásában. A blokkot motorsport-specifikációk szerint tuningolták, üzemanyag-ellátásáról két Weber karburátor gondoskodik. A pontos teljesítményadat nem ismert, de egy olyan könnyű autó esetében, mint az MGA, még a gyári 110 lóerő sem hangozna rosszul (hiszen anno pont ilyen erős volt a széria fent említett csúcsmotorja.) Gyanús azonban, hogy ennél jelentősen izmosabb kivitelben került a négyfokozatú manuális váltó bemeneti oldalára a motor.

Egy ilyen átépítés esetében mindig kritikus kérdés, hogy mennyibe került megépíteni, és mennyi a piaci értéke. Az előbbiről elképzelésünk sincs, az viszont biztos, hogy három éve 41 800 dollárt, akkori árfolyamon 15 583 000 forintot fizetett valaki az autóért. Ha figyelembe vesszük, hogy úgy néz ki, mint egy Ferrari, olyan kezesen vezethető, mint egy MG, és közben olyan megbízható, mint egy Toyota, egészen jutányos ár egy örömautóért.

Fotók: *RM Sotheby's*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/idotlen-szepsegu-autoba-kerult-az-idon-kivul-allo-toyota-motor>