

V12-es motorral támadt fel az ötvenéves Toyota sportkocsi

Alaposan átalakították az első generációs Celicát, hogy a SEMA tuningshow sztárja lehessen.

Egy elismert autóikon sima helyrehozása, restaurálása egy dolog; mindezt megtenni, és még üvöltő V12-est is tenni az eredeti négyhengeres motor helyére, viszont egészen más. A Toyota nemrég néhány utalást tett arra, hogy a Celicát hamarosan egy új és jól tuningolható turbófeltöltős soros négyhengeres motorral támasztja fel, és nemrég már kémfotók is napvilágot láttak egy Celicának tűnő raliautóról tesztelés közben. De néhány Toyota-rajongót még mindig jobban izgat az 55 évvel ezelőtt debütált eredeti, első generációs Celica, és sokkal örültebb tuningálmokat dédelgetnek, mint egy turbós négyhengeres beépítése. Hogy mennyire örültek? Hát annyira, hogy kapásból megháromszorozták a hengerek számát egy fél évszázaddal ezelőtt legyártott Celicában.

Annak idején főleg az észak-amerikai piacra szánt első generációs Celica a Toyota válasza volt a Ford Mustangra, de mind tengelytávban, mind motorméretben kisebbre méretezték a japán szerénység szellemében. 1970-ben mutatkozott be a Tokiói Autószalonon, mint a Corona és a Carina közeli rokona, amely a testvéreinél sokkal vagányabb ruhát öltött magára. Kezdetben csak a kétajtós kupé karosszériával volt elérhető, a notchback forma különlegességei a hiányzó B-oszlopok és a Coca-Cola üveget mintázó sárvédő-szélesítések voltak. Több mint két évet kellett várni a ferdehátú liftback változatra (amely annyira hasonlított hátulról az 1969-ben megjelent Ford Mustang Fastback-re, hogy sokan japán Mustangnak vagy Mustang Celicának hívták) aztán még hármat a modellfrissítésre, amelyet a rombuszról négyzet alakúra változó első irányjelzőkről és a laposabb orr-résről lehet felismerni. Ekkor kapott új motorháztetőt, műszerfalat és üléseket, és még hosszabb tengelytávot a Toyota elérhető sportkocsija. Viszont hiába az átfogó frissítés, 1977 augusztusában már megérkezett a második generációs modell.

Fél évszázaddal később sem ritka látvány az első generációs Celica az amerikai tuningrendezvényeken, de az építők általában megelégszenek egy-egy látványos légterelő, felni vagy szélesítés felszerelésével, esetleg még a motort is kicserélik egy modern, erősebb négyhengeresre a Toyota vagy a Honda kínálatából. Viszont olyan letaglózó és brutális Celica Mk1 átépítés, mint amelyet a legutóbbi [SEMA tuningshow](#)-n állított ki a floridai *Attacking The Clock Racing* műhely, még valószínűleg sosem készült Amerikában, de a világ más tájain sem.

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

Az Attacking The Clock Racing munkatársának a melleleg profi autóversenyzőként is sikeres *Shawn Bassett*nek az eredeti terve egy Lexus LFA-ból származó, 560 lóerős V10-es

szívómotor beszerzése volt, de miután az az ötlet elérhető motor híján megvalósíthatatlannak bizonyult, egy Toyota Century limuzin V12-ese mellett döntött. Ez az ötliteres, 280 lóerős motort (1GZ-FE) aztán annyira felhúzta, hogy egy 10 ezres fordulatszámra képes, akár 707 lóerőt is leadni képes fenevad lett az eredmény. A különleges erőforrás 12 esztergált, krómozott szívótölcsérrel rendelkezik, amelyek a motorháztetőn keresztül is láthatóak, a hatalmas erő pedig egy modern, nyolcfokozatú ZF automata sebességváltón keresztül jut el a hátsó kerekekhez, de nem akárhogyan. A nyolcfokozatú ZF az egyik legnépszerűbb automata sebességváltó az utóbbi időben, tucatnyi modern Toyota, BMW, Maserati, Alfa Romeo, Jaguar és más gyártó típusába van beépítve, beleértve a GR Suprát és az M2-t is. De ezek közül az autók közül egyiknek sincs kuplungpedálja, ha az automata sebességváltóval vannak felszerelve.

Ennek az ötvenéves Celicának viszont van. A beépített ZF váltó kuplungcsomagjai manuálisan is vezérelhetők a hagyományos, bal oldalra beépített harmadik pedállal, így álló helyzetben is fel lehet pörgethetni a motort, vagy kuplung rárúgásával bármikor túlkormányozottá lehet tenni a Celicát, akárcsak egy manuális sebességváltós járműnél. Amikor pedig nincs kedve az embernek kilincssel előre autózni és gumit füstölni, akkor vezetheti úgy is, mint egy hagyományos automata váltós kocsit: nyugodtan, kényelemben, egy lábbal.

A részletekre való odafigyelés a restomod sportkocsi más részein is látszik, például a British Racing Green fényezésen, a festetlen és festett valódi szénszálas alkatrészeken, a szintén szénszálas Tillett Racing Seats kagylóüléseken, az analóg Speedhut műszereken, a retró BBS E55 versenyfelniken – amelyek egyedi gyártású, központi csavaros kerékagyakhoz vannak egyetlen, masszív csavarral rögzítve –, a rájuk húzott Toyo Proxes R888R semi-slick abroncsokon és az átalakított, nyomórudas hátsó felfüggesztésen is, amelynek mozgása a kalaptartón keresztül figyelhető meg menet közben.

Fotók: *Toyo Tyres, Attacking The Clock Racing, YouTube*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/v12-es-motorral-tamadt-fel-az-otveneves-toyota-sport-kocsi>