

Hivatalosan is egy 35 éves Toyota Hilux a világ leggyorsabb pickupja

A korábban kertészeti munkákra és szemétszállításra használt kishaszonjármű az alapos átépítés után 423 km/h-val száguldott a Bonneville-tó kiszáradt medrében.

Az 53 éves *Scott Birdsall* számára nem ismeretlenek a gyors autók: a kaliforniai pilóta – aki Ken Block jó barátja és alkotótársa volt – számos motorsport-szakágban versenyzett már négy és két keréken egyaránt, a pályaversenyzéstől egészen a Pikes Peakig, ahol 2020-ban megdöntötte a dízelautók rekordját egy 1949-es Fordra hasonlító szörnnnyel. De a szárazföldi sebességrekord-kísérletek világa sem idegen tőle: 1991-es évjáratú Toyota Hilux pickupjával tavaly már kategóriarekordot döntött, amikor 239,210 mérföld/h-s (kb. 385 km/h) sebességet ért el vele.

Idén a 270 mérföld/h (kb. 435 km/h) sebesség elérését tűzte ki célul ugyanezzel a géppel, ami végül nem jött össze, de a 263 mérföld/h (423 km/h) azért igen. Ezzel is elégedett lehet, hiszen egy újabb rekordot jelent számára, és a klasszikus Toyota Racing Development színekben pompázó Hilux számára is, amely hivatalosa is a világ leggyorsabb, kerekek által hajtott pickupja. Birdsall az új rekordot a 2026-os *Bonneville Speed Week* állította fel, amelyre augusztus első hetében került sor.

„Írtam egy szarkasztikus bejegyzést, amelyben a Hiluxot egy Bugatti Chironnal hasonlítottam össze; a kommentekből világosan kiderült, hogy sokan nincsenek tisztában azzal, milyen elképesztően nehéz feladat a sós síkságon valóban nagy sebességet elérni. A sós felület a nap folyamán folyamatosan változik, és a jobb napjain is kevesebb tapadást biztosít, mint egy földút. Ha ehhez hozzávesszük a téglához hasonló aerodinamikát, a több mint 1400 lóerőt, a hiányzó leszorítóerőt és kipörgésgátlót, valamint a mindössze 4,5 col (kb. 11,4 cm) széles slick gumikat, látható, hogy ez egy igazi küzdelem volt. Csak összehasonlításképpen: egy módosított Ferrari Enzo mindössze 237 mérföld/h-s (kb. 381 km/h) sebességet tudott elérni itt, pedig azt száguldásra tervezték” – írta Birdsall az Instagramon a rekorddöntést követően.

A utah-i sósivatag a 20. század elején lett ismert, amikor az úttörők kísérleti célra épített autókkal és motorkerékpárjaikkal ellepték a környéket, és sorra döntötték itt a sebességrekordokat a hatalmas, tükörsima tómederben. Évtizedek alatt a Bonneville Speed Week a sebességrekordra hajtó versenyzőket tömörítő és felügyelő szövetség, a *Southern California Timing Association* által évente megrendezett zárandoklattá fejlődött, amelyen mindig sebességrekordok sora dől meg.

VIDEO: <https://youtu.be/0j7CuX5GvUM>

Birdsall Toyotája eredetileg arra szolgált, hogy szemetet szállítson a műhelyéből a

konténerhez, ezt megelőzően pedig egy kertépítő tulajdona volt. Csak ezek után vált belőle világbajnok sprinter, mégpedig jelentős beavatkozások után. Mivel a kaliforniai versenyző rajong a platós kisteherautókért, és valami olyasmit keresett, amivel Bonneville-ben versenyezhetne, logikus lépésnek tűnt számára, hogy a saját, használt pickupját alakítsa át versenyautóvá, amit a csapatával végre is hajtott. Ekkor került ki a Hiluxból az eredeti, háromliteres V6-os benzinmotor és a négyfokozatú automata váltó, hogy a helyükre egy 3,2 literes, turbófeltöltős 2JZ-GTE motor, valamint egy hatfokozatú szekvenciális sebességváltó kerülhessen be.

Birdsall az ALC Racinget bízta meg azzal, hogy a Toyota Suprából származó soros hathengerest olyan egyedi főteneggel, hajtókarokkal és olyan dugattyúkkal szereljék fel, amelyek képesek elviselni az extrém hőt és töltőnyomást. Egy speciális Haltech motorvezérlő rendszer felügyeli a telemetriát a rekorddöntési kísérletek során. A hátsó tengely egy gyorsan áttételezhető Winters egység, így Birdsall pontosan be tudja állítani a kívánt áttételt a megcélzott végsebesség eléréséhez. Hatalmas Garrett turbófeltöltőjével a 2JZ-GTE motor akár 2500 (!) lóerő leadására is képes, ám Birdsall jelenleg visszafogottabb, 1300 lóerős beállítással használja.

Mivel a „gyári karosszériás” (stock body) kategóriában indul, az öreg Toyotán meg kellett hagyni az eredeti acél karosszériaelemeket, csupán egy első légterelő, egy motorháztető-idom és pár tetősín javítja az aerodinamikáját. Ezek akadályozzák meg az eredetileg áruszállítónak tervezett jármű instabillá válását és borulását nagy sebességnél. Annak érdekében, hogy odasimuljon a sós felülethez, kb. 1360 kg tömegű ólmot is elhelyeztek a padlójában. Mivel a karosszéria kiterjesztett fülkés kialakítású, a gyári pozíciónál hátrébb helyezhették a vezetőülést, ami növelte a biztonságot. Egyedileg gyártott bukókeret védi a pilótát, megfelelően a Bonneville Speed Week szigorú előírásainak. A futómű fejlesztései közé tartozik a Panhard-rúddal kiegészített, azonos hosszúságú karokból álló négy lengőkaros hátsó felfüggesztés, valamint az egyedi első lengőkarok, amelyekhez motorsportból származó lengéscsillapítók társulnak. Úgy tervezték a gumibroncsokat, hogy bőven 400 km/h feletti sebességet is kibírjanak.

Mi volt a kiindulási alap?

Az 1988 és 1997 között gyártott, ötödik generációs Toyota Hiluxot könnyű, funkcionális kompakt kisteherautónak tervezték. Úgy alkották meg, hogy a világ különböző részein, extrém éghajlati viszonyok között, terepen használva is tartósnak bizonyuljon. A négyféle karosszériával gyártott pickup motorválasztékban megtalálhatóak voltak a négyhengeres szívó benzinmotorok 1,8-tól 2,7 literes lökettérfogatig, emellett elérhető volt a rekorder példányból kivett, 152 lóerős, háromliteres V6-os benzinessel, és többféle négyhengeres dízellel (2,4, 2,8, 2,7 és 3,0 literes méretben) is. Masszív létraalvázra épült ez a Hilux is a robusztusság érdekében, elöl kettős keresztlengőkaros felfüggesztéssel, hátul pedig nagy teherbírású, laprugós merev tengellyel látták el. Természetesen az egyszerű belső kialakítás a kényelem és luxus helyett a használhatóságot és tartósságot helyezte előtérbe. A nagy hasmagasság, a kivételes megbízhatóság és a 900 kg-ot meghaladó teherbírás révén az ötödik generációs modell a világ minden táján kedvelt igáslóvá vált.

Fotók: *Carmag.co.za*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/hivatalosan-is-egy-35-eves-toyota-hilux-a-vilag-leggyorsabb-pickupja>