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

---

# Íme, az új Toyota Camry…11 ezer lóerővel!

Bár 14 év után ismét kapható Európában a Toyota globális középkategóriás szedánja, a cikkünkben szereplő Camryt hiába keresnénk a szalonokban: közúton egy métert sem mehet, és nem azért, mert 530 km/h a végsebessége.

Nem egészen egy másodperc alatt gyorsul 100 km/h-ra, további három másodperc után már 500 km/h fölött száguld, **100 kilométeren** mintegy **4700 liter üzemanyagot éget el**, pilótájának pedig legrosszabb pillanataiban a gravitációs gyorsulás több mint ötszörösét kell elviselnie. Nem úgy hangzik, mint egy családi és üzleti használatra optimalizált, új generációs technológiákat alkalmazó, kényelemre és fenntarthatóságra hangolt szedán. Hiszen nem is az. A Kalitta Motorsports színeiben versenyző J. R. Todd „szolgálati autójáról” van szó: egy dragsterről, amely az amerikai hot rod szövetség (NHRA) által szervezett amerikai gyorsulási bajnokság egyik csúcskategóriájában, a Funny Car géposztályban tavaly bajnoki címet szerzett.

**Az autót a Toyota Racing Development (TRD) aktív közreműködésével készítik fel a bajnokságra:** ők tervezték és gyártották le a Camry vonalait modellező, szénszálas karosszériát, segítenek a szélcsatornatesztekben, és tanácsokat adnak a futómű építése terén. A TRD mérnökei minden egyes versenyen jelen vannak, hogy segítsék a Camryvel versenyző J. R. Toddot, aki tízéves korában ült először dragster volánja mögé. A fiatal pilóta igazi őstehetség, ám tavalyi sikerét elsősorban nem ennek, hanem elszánt céltudatosságának köszönheti. A gyorsulási sportban minden a támogatókon múlik, alóla pedig egymás után hullottak ki a legígéretesebb csapatok. Mégsem adta fel a reményt és a küzdelmet, és másfél évtizednyi várakozás után 2014-ben a sportág egyik legtekintélyesebb istállója, a Kalitta vette őt szárnyai alá. Bizalmukat azóta több mint száz futamgyőzelemmel és a már említett bajnoki címmel hálálta meg.

**A TRD dragster Camry karosszériájába teljesen egyedi építésű, 8.2 literes, kompresszoros, befecskendezős motorok kerülnek; a** klasszikus V8-as formátumú blokkok teljesítménye fékpadon mérhetetlen, de **valahol 10 és 11 ezer lóerő körül van**nak. A mechanikus üzemanyag-szivattyú folyamatosan pumpálja a nitro-metánt a tíz injektorba, méghozzá percenként 380 litert – ez persze szigorúan elméleti érték, mivel a végsőkig kiélezett motort, ami képes letépni a főtengelyről a sonkákat, szigorúan tilos tíz másodpercnél tovább üzemeltetni, különben megolvadnak az alkatrészei. A technológia kifinomultságát jól jelzi, hogy a versenyen külön-külön specialisták szerelik a blokkot, a dugattyúkat, az injektorokat és a kompresszort; a hengerfejre és a tengelykapcsolóra két-két szerelő jut.

A függőlegesen álló kipufogócsövekből kilövellő lángcsóvák is mutatják: a rendkívül dús keverék tökéletlen égése után rengeteg üzemanyag marad a kipufogórendszerben – ezen a téren volna mit tanulnia az új generációs hibrid Camrytől a versenyautónak. Nem véletlen

egyébként a kipufogócsövek furcsa állása: a rendszerből távozó égéstermék hatalmas nyomással préseli az aszfalthoz az autót. Probléma csak akkor van, ha valamelyik henger kihagy: ilyenkor a másodperc tört része alatt kell akár negyed kormányfordulatnyit korrigálnia a pilótának, különben a kiegyenlítetlen erők a pálya falának vagy a másik versenyautónak csapnák járművét.

*„Hatalmas segítséget kapunk a kezdetektől fogva a TRD-től. Évek óta ugyanazzal a Camry dizájnnal versenyzem, és ez pszichológiai hadviselésnek sem utolsó. Az ellenfelek rendre megújuló karosszériával állnak rajthoz, én pedig a »jó öreg Camry-vel« verem meg őket”* – mondta nevetve **J. R. Todd, akit kilencpontos biztonsági öv szorít ülésébe**, miközben megpróbálja megzabolázni a világ legbrutálisabb Toyotáját.

Fotók: *Toyota Racing Development, dragillustrated.com*

---

**Forrás:** *https://news.smartermedia.hu/tuning/ime-az-uj-toyota-camry11-ezer-loerovel*