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

Nem tipikus leányálom; ilyen a 400 lóerős Blue Pink Toyota Yaris

Egy tehetős és elszánt márkarajongó, egy szupersportautókra szakosodott, lehetetlent nem ismerő tuningműhely és egy Yaris szerelmi háromszögéből igazán extrém Toyota született.

Egyszerre kőkemény és selymesen lágy, férfias és kislányos, szélsőséges, mégis hétköznapi: az Nth Moto Widebody Yaris átépítése nem hagyja magát beskatulyázni.

Azt gondolhatnánk, egy olyan csapatnak, amely 2000 lóerős Dodge Viperek építésével szerzett nevet magának, igazán nem lehet nagy feladat egy cuki kisautó átdolgozása. Ami azonban első hallásra jópofa lazításnak tűnt, végül olyan hatalmas kihívásnak bizonyult, amelyre joggal büszke az **Nth Moto** csapata: a versenyautók tökéletességét kellett ugyanis az egyedi átépítések igényes extremitásával ötvözniük, mindezt úgy, hogy megőrizzék a Yaris használati értékét.

Ez persze már a történet legvége. Az egész akkor kezdődött, amikor egy új ügyfél kopogtatott a cég minneapolisi ajtaján. Egészen Bahreinből utazott el a Középnyugatra, hogy megbízza őket legújabb elképzelése megvalósításával. Az illető egy meglehetősen jómódú autórajongó volt, akinek a garázsában számos ritka Toyota és Lexus állt. Amikor 2013-ban a Frankfurti Autószalonon meglátta a 426 lóerős Toyota Yaris Hybrid-R tanulmányt, rögtön tudta, hogy neki is kell valami hasonló. Eddig nem is lett volna probléma, ám azt szerette volna, ha már meglévő, második generációs Yaris TS-ét építik át, és a lehető legkevésbé bolygatják meg a hajtásláncot.

Ha ez kihívásnak hangzott, *Aaron Miller* és munkatársai akkor kaptak igazán sokkot, amikor először pillantottak be az autóba – és meglátták az automata váltót. Mint kiderült, az ügyfél nem igazán szeret kézzel kapcsolgatni, szigorúan ragaszkodott a kuplungmentes megoldáshoz. Sokáig kutattak, míg végül találtak egy olyan Toyota automatát (a márkahű vevő ezt is kikötötte), amely elbírta a tervezett szélsőséges igénybevételt. Egy apró probléma volt csupán: a váltóház körülbelül kétszer akkora volt, mint a Yaris aprócska egysége, így, hogy elférjen, ki kellett vágniuk a padló merevítéseinek egy szakaszát.

Miután ezzel megvoltak, folytathatták az erőforrás tuningolását. Az 1.8 literes, kettős felülfekvő vezérműtengelyes, 16 szelepes, kétoldali változó szelepvezérléses 2ZR-FE blokk alapkivitelében 130 lóerőt tudott (később ugyanezt az erőforrást használták fel a Yaris GRMN-ben is, kompresszorral megtoldva). Az ügyfél azonban legalább háromszor ennyit szeretett volna. Ezért lecserélték a motor belső szerveit: egyedi, kovácsolt hajtókarokat és dugattyúkat építettek be, módosították a szelepvezérlés rugóit, valamint a szívó- és kipufogótorkokat, új perselyeket és hengerfejcsavarokat szereltek be.

Saját építésű kipufogórendszert és intercoolert akasztottak a csomagra, valamint

lecserélték a motorvezérlést. **Ezután jöhetett a lényeg: egy Garrett GTX30R turbófeltöltő, amely közismerten korának egyik leggyorsabban felpörgő turbója volt.** Ezt – szintén **az ügyfél kifejezett kérésére – úgy hangolták be, hogy szinte folyamatosan visít**, ami az azonos hosszúságú nemesacél leömlőkből áradó kipufogóhanggal együtt meghatározza a vezetés hangulatát.

A fékpadon kimért 400 lóerővel teljesült az ügyfél álma, az új sebességváltó is bírta a rá zúduló nyomatékot – már csak át kellett vinni az aszfaltra az erőt, méghozzá a kormányzott kerekeken keresztül! Ehhez alaposan feljavították a futóművet, egyedi féltengelyeket és váltóhűtőt szereltek be, és persze alaposan megnövelték a központi anyás keréktárcsákra szerelt abroncsok tapadási felületét: ennél az autónál nem öncélú optikai poén a karosszériaszélesítés, ahogy a lökhárító köténye és a masszív hátsó diffúzor is érdemi aerodinamikai feladatot lát el. **A 255/35 R 18 méretű Bridegstone Potenzákkal (300 km/h sebességindex) egészen elképesztő vezetési élményt nyújt az autó,** nemcsak gyorsításkor, hanem fékezés során is. Ahogy alkotója fogalmazott, *„folyamatosan az az érzése az embernek: egy Yarisban ilyennek nem volna szabad megtörténnie”.*

Az élmény önmagában sem evilági, a beltérrel kontrasztba állítva viszont egyenesen sokkoló: a legdurvább pinkbe öltöztették a teljes utasbelsőt, a bőrkárpittól a műszerfalon át a kormányig. Ha a motorhoz menekülnénk vizuális vigaszért, hiába: a szelepfedelet és a turbót is rózsaszínre pingálták. Miért? *„Mert erre senki nem számít”* – hangzik a válasz. Logikus, nem?

Fotók: *superstreetonline.com (Chris Anderson)*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/tuning/nem-tipikus-leanyalom-ilyen-400-loeros-blue-pink-toyota-yaris