

TUNING

LUPO GTI TURBO

A Szi



Még a Volkswagenek őshazájában, Németországban is ritka madár a Lupo GTI. Szériaverzióban sem láthatunk sokszor ilyen kocsit, nemhogy így átépítve. Sven Kinkel is csak egy szerencsétlen balesetnek köszönheti, hogy most ezt a kis méregzsákot terelgeti, korábban eszébe sem jutott volna Lupót választani.

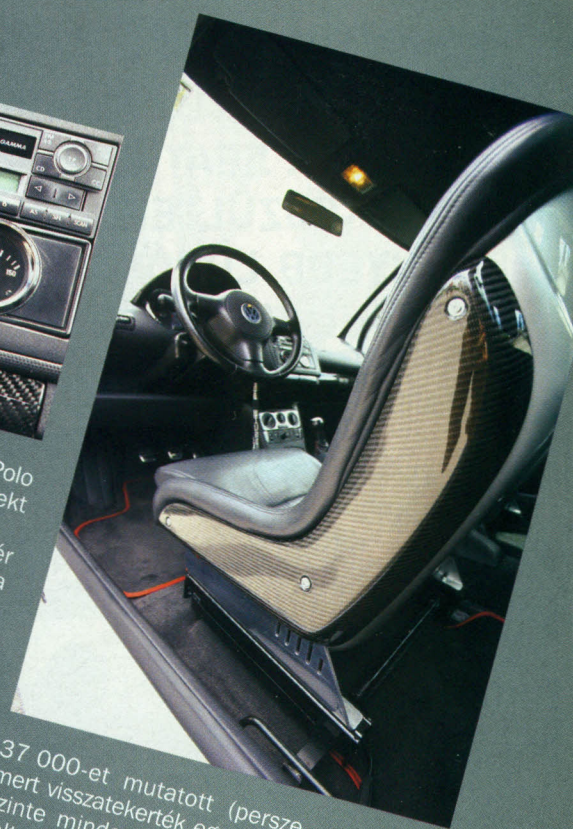
BIKE HOLLÓ





**„AZ ELÖL
7 X 17-ES, HÁTUL 9 X 17-ES
FELNIK ET55-ÖSEK, ÍGY A
KÖTELEZŐ OSZTÓKÖR-
MÓDOSÍTÓ NYOMTÁV-
SZÉLESÍTŐKNEK IS
ELEGENDŐ HELY
MARADT.”**





Egészen 2004 elejéig Sven egy totál átépített Polo G40-est vezetett, ami a nála eltöltött nyolc év alatt lelkileg teljesen hozzáért. Igazi németes kis vadóc volt ez a gép, Porsche kerekekkel, állítható futóművel, bukócsővel, kagylóülésekkel és sok lehetőséggel, amit Sven még meg szeretett volna megvalósítani. Ez a kocsi mára azonban a múlté, 2004 elején, úton a teljesítésére, elszakadt egy benzinezeték, és a szeretett jármű porig égett. Sven ettől rendesen besokkolt, többéves munkája percek alatt változott ócskavassá. Mikor magához tért és megnézte a kocsi papírjait, rájött, hogy annak idején teljes körű biztosítást kötött, így a befektetett pénz egy ré-

szét hamarosan vízontlíthatta. Mivel a Polo újjáépítése elképzelhetetlen volt, új projekt után kellett nézni.

„A karosszéria letisztítását és a motortér elemeinek krómozását nem akartam újra végigcsinálni hosszú évek alatt, tehát olyan autót kellett választanom, amelyik már alából is sima, mindemellett gyors. Már az Audi TT körül jártak a gondolataim, amikor egy barátom megkérdezte, mit szólnék egy Lupo GTI-hez? Nem akartam csírájában elvetni az ötletet, ezért lezsíroztam egy próbautat a Rodent Motorsportnál, ahol megmutatták, mit jelent turbós Lupo-ban utazni. Másnap már a mobile.de oldalt böngésztem, de nem kevés időbe telt, míg megtaláltam álmaim ezüstmetál, bőrbelső GTI-jét.” Mindez 2004 tavaszán történt. A 2000-es modell órája

37 000-et mutatott (persze, nem azért, mert visszatekérték egy nullával, mint itthon szinte mindenhol), makulátlan állapotban volt, és a 11 000 eurós vételár is nagyon korrekt volt – főleg az új árhoz képest –, amit kértek érte. Így maradt még bőven anyagi tartalék a tuningolásra is.



„A 305 MM-ES TÁRCSÁK ÉS A NÉGYDUGATTYÚS NYERGEK EREDETILEG A SEAT IBIZA CUPRA SZÁMÁRA KÉSZÜLTEK, ÍGY A SOKKAL KÖNNYEBB LUPÓNAK IS KIFOGÁSTALANUL MEGFELELNEK.”



KEREKEK & FUTÓMŰ

A karosszériát Sven nem akarta bántani, ezért gondolatait kezdetben kizárólag az új kerekek beszerzése kötötte le. Először pontosan kiméregette, mekkora kerekek férnek el a Lupo nem túl bőséges járataiban, majd indulhatott a keresgélés. Végül az Ebayen akadt rá a Porsche Boxster gyári görgőire, melyek ET-száma pontosan megfelelt a kívánalmaknak. Az elől 7 x 17-es, hátul 9 x 17-es felnik ET55-ösek, így a kötelező osztókör-módosító nyomtávcsélesztőknek is elegendő hely maradt. A gumikkal is óvatosan kellett bánni, előre 195/40-es, hátra 215/35-ös méretezés lett a megfelelő. Felszerelés előtt a kerekek feketére lettek fényezve, ugyanis a cél elsősorban nem a feltűnő kinézet, hanem a hatalmas erő elérése volt. Sven persze, a rugókat és a gátlókat sem felejtette el kicserélni, a KW állítható futóművével 90 mm-rel ültette meg a kis kocsit, ami így most szó szerint hasal a földön.

Ugyanazzal a lendülettel még egy Brembo fékberendezést is felszerelt az első tengelyre, tekintettel arra, hogy ekkortájt már drasztikus teljesítménymelésről ábrándozott.

A 305 mm-es tárcsák és a négydugattyús nyergek eredetileg a Seat Ibiza Cupra számára készültek, így a sokkal könnyebb Lupo-nak is kifogástalanul megfelelnek.



MOTOR

Nem sokkal később Svent Mexikóba hívták dolgozni, ami prompt lehetőséget adott számára, hogy benevezze autóját a Rothe műhelybe arra a bizonyos alapos erőnövelésre. Természetesen csakis a turbós átépítés jöhetett szóba, de ehhez a motort is megfelelően fel kellett készíteni. Kovácsolt dugattyúkkal új-

tották fel a blokkot, majd jöhetett a Rennsport K03 típusnéven a Rothe által átalakított feltöltő, az egyedi kipufogórendszer (természetesen a turbóhoz kialakított leömlővel), a 100 cellás sportkatalizátorral és a méretes töltőlevegő-hűtő, melyhez a csapat kénytelen volt kivenni a lökhárítóból a helyzetjelző lámpákat. De ez még nem minden, a Rothe ugyanis szívügyének tekintette, hogy a hatalmas erőt a lehető legkevesebb veszteséggel át is vigyék az aszfaltra, ezért sperrdiffit és szinterkuplungot építettek be, a váltó ötödik fokozatát pedig hosszabbra cserélték.

Mexikóból való visszatérése után hővelhő fi barátunk szépen bejáratta az új turbó fenevadat, miközben szigorúan betartotta minden előírást. Miután lenyomta a kötelező kilométereket, mehetett vissza a Rothe műhelybe, hogy véglegesítsék a beállításokat. Na, ezután elszabadultak a lóerők: pontosan 240 pacit teljesít a motor, az ilyen önsúly mellett eszméletlen dolgozik eredményez. Ráadásul nem kell kímélni a motort, Sven az építés óta már sok ezer métert tett meg kedvencével, javításra pörtelemyszerűen nem volt szükség.



Technikai adatok

Típus: Lupo GTI
Évjárat: 2000

KAROSSZÉRIA:
átalakított első lökhárító;
peremezett sárvédők

MOTOR:
1,6 l-es, négyhengeres; átalakított turbó;
kovácsolt dugattyúk; Rothe-Motorsport
vezérlőelektronika; egyedi intercooler;
átalakított K03 turbó (Rothe-Motorsport,
Racimex olajhűtő; Rothe-Motorsport
leómló; 100 cellás sportkatalizátor;
Gruppe A kipufogóvég

FUTÓMŰ:
állítható, KW (-90 mm)

FÉKEK:
elől Brembo fékrendszer 305 mm-es tár-
csákkal és négydugattyús nyergekkel

FELNIK/GUMIK:
elől 7 x 17 ET55, hátul 9 x 17 ET55-ös,
Porsche Boxster felnik; elől 195/40-es,
hátul 215/35-ös gumik; H&R osztokör-
átalakító nyomtávzélesztők

FÉNYEZÉS:
gyári holdezüst-metál

EGYEB:
szinterkuplung