

Nem tudják a csehek mihez kezdjenek jó dolgukban – azzal álltak elő, hogy rekorddöntő sportkocsivá alakítanak egy mezei szedánt és átruccannak vele az Egyesült Államokba.

Nem vicc, tényleg vettek egy Octaviat, mózereltek egy kört a motorterében, ráaggattak egy ejtőernyőt és repülőre pakolták. Mielőtt félreértések születnének, az ejtőernyő nem azért kell a négykerekűre, mert repülőgépből fogják kidobni és szabadesésben sebességi csúcsot felállítani. Az ejtőernyő itt inkább fékezőernyőként értendő.



Nem a pillanatnyi elmebaj és a feltűnési mánia szülöttje az átalakított Octavia, sokkal inkább szolgál kísérleti célokat. A cseh gyártó úgy döntött, az utolsó póniló erejét is megpróbálja kicsavarni az orrvérzésig magasztalt, kétliteres, közvetlen befecskendezéses turbó motorjából.

Már az alap gép sem egy mezei, céges Skoda volt, hanem a család legsportosabb tagja az Octavia RS. Az RS rövidítés mindig is a legsportosabb modelleket takarta a Skoda palettán – ez az Octavia esetén külön igaz: már alapból kétszáztíz paci nyugszik a motorháztető alatt.

Mitől rakéta a cseh atléta?

A választ a motorháztető alatt kell keresnünk: az alap motor is elég komoly erőtartalékokkal rendelkezett, de a Skoda igen komoly álmait nem tudta volna teljesíteni. A cseh gyártó be szeretett volna lépni a kétszázasok klubjába. Az igazán nagymenők közé.

Ide csak egy elit tartozhat, aki hivatalos mérések keretein belül túllépi a kétszáz mérföldes, azaz a háromszázhúsz km/h sebességet. Nem tűnhet soknak, de hogy elérje ezt a sebességet rendesen be kellet szteroidozni az amúgy sem gyengélkedő négyhengeres blokkot.

Skodáék mérnökei szabad kezet kaptak a motortérben: azt cserélhettek, alakíthattak, amit csak akartak – a cél a maximális sebesség elérése volt. Kicserélték a turbót egy nagyobb méretű Garrette-re, az intercooler méretét a turbóéhoz igazították, a befecskendezést is átalakították, majd kevés laptopos varázslat, na és persze némi versenybenzin, és kész is az ötszáz lóerős vadállat.

Persze, nem elég csupán a versenymotor a nagy sebességhez, kellett csavargatni rendesen az autó többi porcikáján is. Éppen ezért javítottak a légellenállási tényezőn, lecsupaszították a belteret és bukókeretet is kapott a gép. A felfüggesztésen könnyítettek, a gumiabroncsokat és felniket is a speciális körülményekhez igazították. Más áttételezésű lett a váltó és a biztonság kedvéért egy profi tűzoltó berendezés is került az autóba. Kezdődhet a száguldás!

Kinek kell a háromszázzal repesztő családi szedán?

Nem csak erőfitogtatásból vitték át az óceánon a cseh atlétát. Az észak-amerikai kontinensen található bonneville-i, kiszáradt sóstó évente többször ad lehetőséget a sebesség megszállottjainak. Amatőrök gyári verdákkal és profik kispécizett gépekkel élhetik ki magukat – padlóig nyomott gázpedállal, eszeveszett sebességgel száguldva élvezik a folyamatos adrenalinlöketeket.

Nem egy szárazföldi sebesség rekordot állítottak fel és döntöttek le ezen a helyszínen. A Skoda most azért utazott több ezer kilométert, hogy a kétliteres kategóriában megdöntse az abszolút rekordot, ami jelenleg 347 km/h-nak megfelelő mérföld.



Már az első próbálkozások ígéretesre sikerültek. A szteroidos Skoda az első mért kísérleten 315 km/h sebességet ért el, egy később mért eredmény pedig 325,33 km/h volt. Közel voltak, nagyon közel... végül pedig sikerrel jártak. A hivatalos mérés szerint 227 mérföldnél állt meg a mutató, vagyis a Skoda 365 kilométeres óránkénti sebességgel beállította az új rekordot és ezzel hivatalosan is a valaha volt leggyorsabb kétliteres autó.

Több mint csodabogár?

A válasz egyértelmű nem. Nem valószínű, hogy sokan rendelnek majd fékezőernyős, bukókeretes, ötszáz lóerős Skodát, hogy családjukkal leugorjanak a nagyihoz, vagy a helyi bevásárlóközpontba.

Értelme akkor lenne, ha beszórnák az öreg kontinenst tíz centi sóval és mindenki háromszázzal akarna hasítani az utakon.

Köszönjük, nem kérjük. De a sima RS az kéne.

{gallery}/Szasza/Szines/benzingoz/skoda_octavia_rs/{/gallery}