

Ako vyžmýkať ďalšie kone

Čiptuning? Rozhodne áno! Každý, kto sa púšťa do tuningu, v rámci svojich finančných možností zvažuje, akým smerom sa vybrať. **Text: Peter Varga, foto: archív**

Dať prednosť optickým úpravám, sústrediť sa na jazdné vlastnosti alebo sa zamerať na hudbu? My vám teraz predstavíme auto, ktorého úpravcovia dali prednosť sile. Ako základ si vybrali mimoriadne obľúbený Volkswagen Golf piatej generácie vo verzii len s 1,4-litrovým zážihovým agregátom. Ten však (vzhľadom na dvojstupňové preplňovanie kombináciou kompresora a turbodúchadla) dokáže vyvinúť 103 kW, resp. 220 Nm. Pripomeňme, že ide o základnú, čiže najslabšiu výkonovú verziu motora 1,4 TSI. Výrobca ho ponúka ešte v naladení na 118 a 125 kW.

ÚLOHA ČÍSLO DVA

Pravidlom číslo jeden pri zvyšovaní výkonu je lepšie „rozdýchať“ motor – dostať do neho viac vzduchu počas nasávania a rýchlejšie odviešť spaliny počas výfuku. Druhú časť úlohy splnil naslovovaný odborník, modranská firma AMA Exhaust Systems, ktorá vytvorila celý výfukový systém. Avšak, samozrejme, od turba dozadu. Zberné potrubie je totiž v tomto prípade súčasťou komplikovaného dielu s turbom. Volkswagen zároveň získal fantastický zvuk, kto-

rý je síce výraznejší, než vytváral sériový výfuk, a je posunutý viac k hlbokým tónom, no nie je to žiadny „dunihlav“.

ÚLOHA ČÍSLO JEDEN

Potom môže nasledovať úloha prvá – dostať do motora viac čerstvého vzduchu. Tú si zobrala na starosť firma MM Racing. Čiptuningom upravili reguláciu turbodúchadla, ktorý namiesto pôvodných 1,4 baru tlačí až 1,5 baru. Vyššiemu objemu vzduchu bolo, pochopiteľne, potrebné prispôsobiť aj dávkovanie paliva. Tu takisto stačil čiptuning, pôvodné vstrekovače mali dostatočnú rezervu. Znie to jednoducho, ale ak chcete robiť seriózny motortuning, potom musíte brať v úvahu mnohé faktory a svoje úpravy kontrolovať na valcovej brzde. Niekoľkonásobným odlaďovaním sa v MM Racingu podarilo z 1,4-litrového motora „vyžmýkať“ neuveriteľných 171,1 kW, čiže 232,6 k (!) pri 6 695 otáčkach za minútu, resp. 291 Nm (!) pri 5 125 otáčkach. To je nárast výkonu o 66 percent a krútiaceho momentu o 32 percent. Je teda jasné, že motor ožil. Keďže sa však s prácou kompresora nedá veľmi laborovať (aspoň nie

bez zmeny prevodu z kľukového hriadeľa alebo zámény samotného kompresora, pretože jeho práca závisí od otáčok motora) v spodných otáčkach sa motor zdá byť trochu hluchý. V skutočnosti však iba kompresor zaostáva za turbom. Jeho výkon jednoducho nestúpol tak, ako stúpol výkon turbodúchadla. Navyše „práca“ turbodúchadla sa posunula trochu vyššie. V praxi to znamená, že motor citeľne oživa niekde v okolí 3 000 otáčok a druhý „kopanec“ dostáva pri zhruba 5 000 otáčkach. Podobnú charakteristiku majú vlastne aj atmosféric-

Nezabúdajte, že vyšší výkon treba vedieť udržať na uzde. Preto neľutujte investície do podvozka, najmä do brzd.

Jedinečnosť 232-koňového Golfa zvyrazňovali 18-palcové disky OZ Ultraleggera.





ky plnené motory. Ibaže tu sa v celom otáčkovom pásme pohybuje výrazne nad schopnosťami a možnosťami objemovo porovnateľných atmosférických agregátov.

...ZA MÁLO!

A najkrajšie na tom je, že takýto čiptuning počas normálnej jazdy prakticky nemá vplyv na spotrebu. Tá však v konečnom dôsledku, pochopiteľne, závisí od toho, ako sa s autom jazdí. Nedá sa totiž zvýšiť výkon – a zároveň znížiť spotreba. Dá sa len zvýšiť efektívnosť motora, ktorý tak v určitých

prevádzkových režimoch môže pýtať menej paliva. No ten, kto chce využívať vyšší výkonový potenciál, musí počítať s vyššou spotrebou. My sme zhruba 600 km najazdili s priemernou spotrebou 8,0 l/100 km, a to sme občas riadne „kalili“. Pripomeňme, že sériovému Golfu 1,4 TSI výrobca deklaruje normovanú spotrebu v kombinovanej prevádzke 7,1 l/100 km.

PODVOZOK

Sériové autá majú takmer bez výnimky slabé brzdy. Hoci majú potrebnú účinnosť, po

opakovanom intenzívnom brzdení dochádza k ich prehriatiu, čo sa prejavuje najprv vädnutím, a hneď na to aj vibráciami. Naše auto malo sériové brzdy, nezabudnite však, že výkon motora treba udržať na uzde – treba mu prispôsobiť aj podvozok, najmä brzdy.

A rozhodne sa oplatí investovať tiež do kvalitných pneumatík. Charakter nášho bordového Golfu s čiernou kapotou dotvárajú čierne disky OZ Ultraleggera s nízko-profilovými pneumatikami 225/40 ZR18. ■

Výkonová krivka hovorí jasnou rečou: 232 koní a 291 Nm. Pritom spotreba neprevyšuje 8 l/100 km. Ak uvažujete aj o úprave výfuku, urobte to ešte pred čiptuningom.

