

Különlegességek a Daihatsu-tól



Különlegességek a Daihatsu-tól

A Ferdinando Innocenti által az 1920-as években alapított Innocenti 1972-ben a British Leyland fennhatósága alá került, két évvel később a cég neve is Leyland Innocentire változott. Ekkor kezdték el gyártani az Innocenti Minit, aminek karosszériáját a Bertone Studio tervezte. 1975-ben aztán ismét tulajdonosváltás történt, a gyár Alejandro De Tomaso birtokába került, amit Nouva Innocenti név alatt szervezték át. Az Innocenti Mini műanyag lökhárítókat és nagyobb motorokat kapott, neve Innocenti De Tomaso-ra változott. A nagy népszerűségnek

örvendő kocsit aztán jópár évig ebben a formában gyártották. Mivel a Leylanddal gondjai támadtak, 1983-ban a De Tomaso új beszállítót kellett, hogy keressen. Így kerültek kapcsolatba a Daihatsuval, a japán gyár rendelkezésükre bocsátotta a G11-es kódjelű Charade karosszériát és a CB60-as háromhengeres turbófeltöltéses motort. Az Innocenti Turbo De Tomaso-ban így ötvöződött a japán technológia és az olasz „hot hatch” életérzés.

A Daihatsu 1907-ben alakult Hatsudoki Seizo Co. Ltd. néven, az ’50-es években kezdett el gyártani előbb kisteherautókat, majd másfajta járműveket is. Amikor kapcsolatba kerültek az Innocentivel, igyekeztek azt kihasználni, ennek első kézzelfogható eredménye a Daihatsu Charade De Tomaso Turbo. Ez a típus a Charade Turbóra épült, de az alkalmazott változtatásokkal az Innocenti Turbo De Tomaso-ra hajazott a kocsi. Mivel ez idő tájt a rali népszerűsége az egekbe szökött, a japán gyár sem akart kimaradni ebből, és a Daihatsu Charade 926 Turbo kifejlesztése mellett döntöttek. Az elnevezésben szereplő 926 a motor hengerűrtartalmára utal, az eredetileg 993 köbcentiméteres erőforrás helyett ugyanis kisebbet építettek a kocsiba, hogy az akkoriban érvényben lévő 1,4-es turbószorzóval se haladja meg a lökettérfogat az 1,3 litert, és beférjen ebbe a géposztályba. 1984 októberében legyártották az autóból a B csoportos homologizációhoz szükséges kétszáz darabot. Amikor a cég a Tokyo Motor Show-n bemutatta a kisautót, a meglepett szemlélődők folyamatosan azt kérdezgették: „Ez valóban egy Daihatsu?”.





Műszaki adatok:

Homologizáció: 1985.01.01. (B268)

Elrendezés: elöl keresztben elhelyezett motor

Erőátvitel: elsőkerékhajtás, 5 fokozatú sebességváltó

Súly: 800 kg

Motor:

Soros, 3 hengeres motor, turbófeltöltés (IHI RHB32), 6 szelepes SOHC vezérlés, karburátor

Hengerűrtartalom: 926 ccm

Kompresszióarány: 8:1

Teljesítmény: 75 LE







2-szelepes DOHC vezérlés