

WRAP MASTER CELICA

Text: Dominique Fourcade, Fotos: Sebastian Brühl

BEREITS VON SEINEM 15. LEBENSJAHR AN SPARTE JASCHA AUS PADERBORN SEIN GELD ZUSAMMEN, UM SICH SOFORT NACH ERHALT DES FÜHRERSCHEINS SEINEN LANGE GEHEGTEN TRAUM VON EINER TOYOTA CELICA ERFÜLLEN ZU KÖNNEN. UND WEIL DAS TOYOTA-SPORTCOUPÉ JASCHA IM ORIGINALZUSTAND EIGENTLICH NIE SO RECHT GEFIEL, STAND FÜR IHN VON ANFANG AN FEST, DASS ER DIESES COUPÉ NACH ALLEN REGELN DER KUNST UMBAUEN WÜRDÉ.



KEIN SCHAF IM WOLFSPELZ: JASCHAS TURBO-CELICA IST AUCH SO BÖSE, WIE SIE AUSSIEHT.



Endes doch, der Celica Standfestigkeit zu verleihen. Angefangen bei neuen Schmiedekolben, über Titan-Ventilfedern bis hin zu Crower Stage 2-Nockenwellen verwendete Jascha darüber hinaus alle nur erdenklich möglichen Komponenten, die es auf dem Markt für Geld zu kaufen gibt. An dieser Stelle sämtliche Motor-Upgrades aufzuführen würde jeden Rahmen sprengen, unsere Tech Facts geben Aufschluss über die verwendeten Parts. Selbst bei der Auspuffanlage überließ Jascha nichts dem Zufall. Vom Fächerkrümmer über den 200-Zellen Katalysator bis hin zu den Invidia-Duplex-Endschalldämpfern verbaute der Paderborner alle für eine perfekte Auspuffanlage relevanten Teile. Insgesamt leistet der 1,8 Liter-Motor mit ursprünglich 143 PS nun



Carbon-Parts unterstreichen die Motorsport-Ambitionen des Track-Tools.

Zunächst bestellte sich der damalige Fahrnfänger ein Veilside-Look-Bodykit für sein Traumauto. Doch nachdem dieser vorne und hinten nicht passte, schickte er den Bausatz kurzerhand wieder zurück und entschied sich für Front- und Heckschürzen von Invader. Die vordere Schürze verlängerte Jascha um ganze sieben Zentimeter nach unten und modellierte eine Kennzeichenmulde in die neue Invader-Heckschürze. Nachdem er auch noch die Heckklappe gecleant hatte, gab es mit Unterstützung von H & G Tuning noch weitere optische Veränderungen. Eine Lufthutze auf dem Dach, wie man sie aus dem Rallye-Sport kennt, sollte die Insassen mit Frischluft erfrischen. Neue SpecD-Frontscheinwerfer und TYC-Rückleuchten rundeten den Look der Celica ab. Doch trotz einer hochwertigen Musikanlage

und zahlreichen optischen Veränderungen, fehlte Jascha nach wie vor insbesondere eines: Leistung!

TOYOTA CELICA S vs. BMW Z4 M COUPÉ

Auf Mobile.de hatte Jascha schon den potentiellen Ersatz für seinen Toyota gefunden, als ihm sowohl Freunde als auch die Celica-Community ins Gewissen redeten und ihn davon überzeugten, das bereits ausgesuchte BMW Z4 M Coupé doch nicht zu kaufen. Schnell zeichnete sich eine Lösung ab, die Jascha helfen sollte, sein „Power-Problem“ zu beheben: Ein Turboubau musste her, um die Zielsetzung von 300 PS in jedem Fall erfüllen zu können. Alle Teile, die Jascha bisher verbaut hatte (abgesehen von der Karosserieteilen), flogen zugunsten eines niedrigeren

Leergewichts wieder raus, da sie nichts an einem "Racecar" zu suchen hatten: die Unterbodenbeleuchtung, die Musikanlage, die Rückbank und auch diverse andere Teile. Jascha hatte klare Vorstellungen, was seine Celica nach dem Umbau zu leisten im Stande sein müsste. „Ich wollte niemals ein Auto, was nur schnell geradeaus fahren kann. Es muss für die Rennstrecke geeignet sein, liegen wie ein Brett, beschleunigen wie ein Zäpfchen und einfach nur Spaß machen“ so der heute 25-Jährige.

TURBO-CELICA

Von daher verbaute Jascha mit Hilfe der Firma SAR-Turbotechnik einen Garret GT28R-Turbolader. Anfangs hatte die Celica noch einige Probleme, ihre Leistung standfest abzuliefern. Doch mit professioneller Hilfe gelang es letzten





TECH FACTS

TOYOTA CELICA T23 S

KAROSSERIE: Invader-Front- und -Heckschürze mit verlängertem Mittelsteg, Heckschürze mit Nummernschildausparung und veränderter Linienführung, Bomex-Seitenschweller mit geänderter Linienführung und gecleantem Übergängen, SpecD-Frontscheinwerfer mit schwarzem Inlay und integriertem LED-Streifen, Tow-Band vorne, VIS-Racing Cyclone-Motorhaube mit gedrehten Kiemen auf der Beifahrerseite, AeroCatch-Haubenschlösser, APR-Mirrors, Custom-Dachhülle, Dachfuge und Dachantenne gecleant, Heckscheibenwischer gecleant, Frontscheibe mit Sonnenkeil, TRD-Tankdeckel, TRD-Windabweiser, LSD-Türscharniere, Scheibentönung, Seibon-Heckspoiler Mugen Style S2000 mit geänderten Standfüßen, gecleante Heckklappe, TYC-Rückleuchten, TOW-Haken am Heck, Car-Wrapping mit 3M 85er Serie schwarz matt, Custom Folierung by wrap-master.de

MOTOR: Garret GT28R-Turbolader, Duplex-Ladeluftkühler (sonderangefertigt für Frontschürze), Custom-Ladeluftrohre mit Luftdrucksensorautomatik, Blow-Off-Ventil, ARC-Design-Boost-Controller, Schmiedekolben, Crower-Pleuel, MWR Supertech-Ventile, Crower-Titan-Ventilfedern und -Ventilteller, Crower Stage 2-Nockenwellen, Titan-Laufbuchsen, stärkere Benzinpumpe, Koyo Racing-Wasserkühler, TRD-Thermostat, 700cc-Einspritzdüsen, Turbotimer, Mocal-Ölkühler, Ansaugbrücke by SAR-Turbotechnik, strömungsoptimierte Kanäle, Boost Cooler-Wasser-Methanol-Einspritzung Stage 3 EFI, KMS-Standalone-Steuergerät, Fächerkrümmer beschichtet, Downpipe, 200-Zellen-Katalysator, 3-Zoll-Abgasanlage von SAR-Turbotechnik mit Invidia-Duplex-Endschalldämpfern

LEISTUNG: 340 PS

KRAFTÜBERTRAGUNG: Custom-E153-Getriebe, TRD-Sperrdifferential, Custom-Antriebswelle bis 500 PS, erleichterte Custom-Schwungscheibe,

Custom-Motor- und Getriebeaufhängungen, verstellbares Schaltgestänge, ACT-Kupplung Stage3+

FAHRWERK: D2-Street-Fahrwerk, C-One-3-Punkt Strebe an der C-Säule, Ultra Racing Fender Bars, Fender Brace, Front Lower Bar, Front Member Brace, Front Torsion Bar, Front Sway Bar, Rear Stabilizer Bar, Rear Lower Bar, Rear Member Brace, Rear Torsion Bar, Rear Frame Bar, Room Bars, Rear Cross Bar

RAD/REIFEN: OZ Racing Ultraleggera-Felgen in 8Jx19 ET35, Toyo R888 Semislicks 235/35/19, VMS Lugnuts in Orange, 10 mm Spurverbreiterung pro Rad hinten

BREMSEN: D2-Bremsscheiben 356 mm mit 8-Kolben-Sätteln vorne, D2-Bremsscheiben 330 mm mit 6-Kolben-Sätteln hinten, Stahlflex-Bremseleitungen

INNENRAUM: Sparco EVO 2-Vollschalensitze, Sandtler-3-Punkt-Gurte, Sparco-Schaltknäuf, Sparco-Carbon-Pedalerie, Vivid-Short-Shifter, Tacho-Komplettumbau, alle Schalterbeleuchtungen angepasst, digital gesteuerte Rundinstrumente (Wasser-, Öltemperatur, Öldruck, Ladedruck), Abgastemperaturanzeige, Mittelkonsole mit Carbonoptik

DANKE AN: SAR-Turbotechnik, H&G-Tuning, Feiny's Performance Store, Jäger Automobildesign, Hardt-Tuning (Bodykitfactory), Wrap-Master, „Vortex“, RHD-Speedmaster, Vergölst (PB), diverse TÜV-Prüfstellen aus der ganzen Republik, dem ADAC (dafür, dass er immer noch Mitglied sein darf)

Wer diesen Umbau weiterhin verfolgen möchte, sollte einen Blick auf www.T-Jos.ch werfen.



Nacktes Blech: Im spartanischen Innenraum stehen alle Zeichen auf Rennsport



unglaubliche 340 PS. Übertragen wird die Leistung von einem Custom-E153-Getriebe, das sie über ein Sperrdifferential an die angetriebene Vorderachse leitet. Zusätzlich sorgt eine leichtere Schwungscheibe dafür, dass der Bolide schneller auf Drehzahl kommt, was gerade bei den hoch drehenden VVT-i-Triebwerken von Vorteil ist.

D2-STREET-FAHRWERK

Aber auch in Sachen Fahrwerkstechnik machte Jascha keine halben Sachen: Ein D2-Street-Fahrwerk legt den Toyota deutlich tiefer. Zusätzlich sorgen diverse Fahrwerksstreben vorne und hinten für maximale Steifigkeit, so dass der Hatz von Kurve zu Kurve nichts mehr im Wege steht. Für kraftvolle Verzögerungen sorgen üppig dimensionierte 356-Millimeter-Bremsscheiben an der Vorderachse und 330-Millimeter-Bremsscheiben an der Hinterachse. In Kombination mit optimierten Bremszylindern und Stahlflex-Leitungen verzögert die Celica nun schneller denn je zuvor.

RACECAR-INTERIEUR

Abgesehen vom serienmäßigen Airbag-Lenkrad sieht der Toyota innen aus wie ein

reinrassiger Rennwagen. Alle „unwichtigen“ Komponenten mussten weichen oder wurden durch leichtere Teile ersetzt. So erging es auch den werksseitigen Sportsitzen. Nun sorgen leichte Sparco EVO 2-Vollschalen für Seitenhalt in den Kurven. Diverse Zusatzinstrumente versorgen den Fahrer zu jeder Zeit mit den wichtigsten Informationen über den aktuellen Zustand des Motors. Gerade bei ambitioniert betriebenen Motorsport sind diese Zusatzinstrumente von besonderer Wichtigkeit. Denn besonders wenn Wasser- oder Öltemperatur den normalen Sollwert übersteigen, können bei rechtzeitigem Eingreifen kapitale Schäden – die erhebliche Kosten nach sich ziehen – vermieden werden.

Jascha baute seine Celica zu einem echten Track-Tool um. Nachdem er zu Beginn noch in Richtung „Show & Shine-Fahrzeug“ unterwegs war, bekam er noch die Kurve und wechselte mitten in der Umbauphase den gewünschten Style. Das Resultat kann sich sehen lassen, optisch wie technisch macht die Celica einen kraftvollen und aggressiven Eindruck. Ein Blick unter die Haube genügt, um zu wissen, dass man sich besser nicht mit ihr anlegt: Ein furioser Motorumbau, der bei dem Triebwerk

wohl kaum zu toppen sein wird. Jascha wird es als professioneller Car-Wrapper mit seiner Celica auf jeden Fall nicht langweilig: Sobald er sich an ihr satt gesehen hat, wechselt er einfach die Farbe... **MAXIMUM**

Demnächst das neue Folierungsprojekt beobachten unter www.wrap-master.de



KKS Performance GmbH
Seestraße 35
14974 Ludwigfelde
Fon +49 (0)3378 / 5180751
www.kks-performance.com
info@kks-performance.com

KKS Performance bietet Ihnen

Abgasanlagen mit EC-Prüfzeichen u.ä. für Subaru STi und BRZ, Toyota GT86 & Ford Focus ST · Bremsanlagen · Fahrwerke
Leistungssteigerungen · individuelle Abstimmungen auf Dynojet Allradprüfstand 424xLC² · Motor- & Komplettumbauten

