

REKORDZISTA



*W chwili bicia rekordu na 1/4 mili
auto dysponowało mocą 1050 KM na kołach.*



TEGO MITSUBISHI LANCER EVO VIII NAJLEPIEJ OPISAĆ LICZBAMI. TO ONE DAJĄ PEŁNY OBRAZ JEGO POTENCJAŁU. 1130 KM, 8,56 S NA 1/4 MILI CZYNIĄ GO NAJMOCNIEJSZYM I NAJSZYBSZYM EVO VIII NA ŚWIECIE. SĄ TO OSZAŁAMIAJĄCE LICZBY, DLATEGO WARTO DOKŁADNIE POZNAĆ CO TAKIEGO W TYM SAMOCHODZIE ZROBIONO BY JE UZYSKAĆ.



Dwa rekordy, jeden samochód... trzeba przyznać, że nie jest to zbyt częsty przypadek. Dlatego przed twórcami tego potwora trzeba chylić czoła, bo dokonali rzeczy niewiarygodnych.

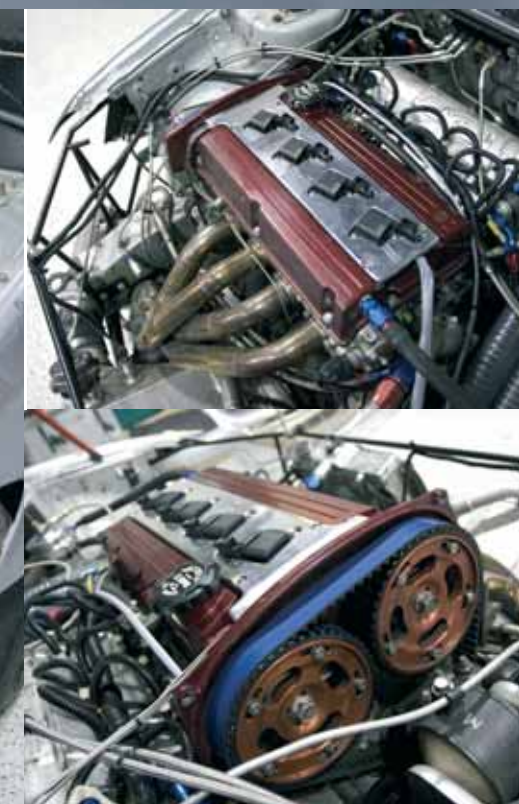
Lancer został przygotowany przez firmę AMS Performance ze Stanów Zjednoczonych. Gdy przyjrzymy się bliżej ich osiągnięciom i projektom zdamy sobie szybko sprawę, że to Evo nie jest jedynym egzemplarzem, który wyjechał z ich warsztatu. Przygotowali wiele takich „grubo” skrojonych projektów wartych uwagi. Drugim takim sztandarowym autem AMS Performance jest też Lancer, tym razem przygotowany do Time Attack. Zarówno jeden jak i drugi zyskał uznanie dzięki swoim wynikom. Nasz bohater osiągając wynik 8,56 sekundy na ćwierć mili stał się posiadaczem rekordu (w chwili, gdy padł ten rekord, auto dysponowało mocą 1050 KM na kołach). Równie dobrze drugi Lancer radził sobie na torze w rywalizacji z konkurencją. Na 12 występów, w 9 z nich zajmował pierwsze miejsce w sezonie 2007. Niewątpliwie te wyniki można uznać za ogromny sukces, a to potwierdza jeszcze raz tezę, że AMS Performance samochody budować potrafi.

Bez wspomagaczy

Szokujące 1130 koni mechanicznych zostało uzyskane na paliwie VP Import i przy doładowaniu 51 lbs,

bez takich wspomagaczy jak nitro czy metanol. Na dodatek została ona wygenerowana przez jednostkę o pojemności 2 litrów. Taką bowiem fabrycznie Lancer posiada. W tym przypadku pojemność zwiększyła się do 2.1 litra. Ten wyścigowy silnik wzbogacono o wał korbowy K1, customowe aluminiowe korbowody oraz tłoki Ross (również custom). Głowica została przygotowana przez Coswortha, założono wałki Tomei 280. To początek listy modyfikacji, jakie zostały tu przeprowadzone. A nie trudno się domyśleć, że ciągnie się ona niczym napisy końcowe dobrej hollywoodzkiej produkcji. Chyba nikogo to nie dziwi. Samochód został kompleksowo przygotowany do tego by jeździć jak najszybciej po prostej. Każdy jego podzespół, każdy element został starannie przygotowany i dobrany, by w efekcie ta skomplikowana układanka współgrała ze sobą jak najlepiej i dawała jak najlepsze rezultaty w postaci czasu na 1/4 mili.

Turbosprężarka AMS GT42R została osadzona na nietypowym kolektorze i przez to jest widoczna od zewnątrz, bowiem wirnik strony zimnej usytuowany jest w dolnej części zderzaka. Powietrze wysysane jest sprzed samochodu po czym trafia do intercoolera „air to water” wyposażonego również w BOV Tial. Został on zbudowany przez AMS, podobnie jak spora liczba innych komponentów, między innymi kolektor ssący Big Plenum VSR.



Szokujące 1130 koni mechanicznych zostało uzyskane na paliwie VP Import i przy doładowaniu 51 lbs, bez takich wspomagaczy jak nitro czy metanol.

Na dodatek została ona wygenerowana przez jednostkę o pojemności 2 litrów.





Ze środka zniknęło wszystko co nie ma większego znaczenia w startach na 400 metrów. Przez co wnętrze nabrało bardzo surowego, spartańskiego charakteru.

Zasada eliminacji

Poważna operacja dotknęła także nadwozie jak i wnętrze. Nie od dziś jednak wiadomo, że masa nie jest sprzymierzeńcem dla auta sportowego, więc jej „zrzucenie” jest posunięciem słusznym, a nawet koniecznym. Jak najkorzystniejszy stosunek masy do mocy, to jest to, do czego się dąży. Część elementów nadwozia została zastąpionych przez lżejsze karbonowe odpowiedniki, np. dach, maska silnika Fiber Images czy kłapa bagażnika. Ponadto szyby wymieniono na lżejsze z leksanu, a w przedniej zamontowano siatkę zabezpieczającą. Ze środka zniknęło wszystko co nie ma większego znaczenia w startach na 400 metrów. Przez co wnętrze nabrało bardzo surowego, spartańskiego charakteru. Wrażenie to potęguje klatka bezpieczeństwa (zgodna z regulaminem NHRA), karbonowy fotel z pięciopunktowymi pasami bezpieczeństwa i deska rozdzielcza uzbrojona

w najpotrzebniejsze wskaźniki, dzięki którym można monitorować pracę silnika. Jednym słowem: wszystko co najważniejsze w autach przeznaczonych do startów na prostej w tym Lancerze zainstalowano.

Lancer stał się surowym autem. Pozbawionym wygod, udogodnień, został zaprogramowany tylko po to, by jak najszybciej poruszać się po prostej. Z tego zadania wywiązuje się idealnie. Właściciel rekordu świata, rekordu mocy... prawdziwy champion, w którego wyhamowaniu pomaga spadochron. AMS performance zbudowało sobie najlepszą wizytówkę jaką tylko można. Bo nic tak dobrze nie świadczy o umiejętnościach firmy, jak wyniki przygotowywanych przez nią projektów.

TEKST: Robert Miłek
FOTO: Ryszard Karbowski



Specyfikacja AMS Drag EVO VIII	
Silnik: 2.1 l	<ul style="list-style-type: none"> - AMS racing engine (custom aluminiowe korbowody, wał korbowy K1, tłoki Ross) - śruby, szpilki AMS/TMS - głowica Cosworth - wałki Tomei 280 - chłodnica AMS - AMS turbo GT42R - kolektor wydechowy - wastegate Tial 44mm
Układ paliwowy:	<ul style="list-style-type: none"> - dwie szyny paliwowe AMS z 8 wtryskiwaczami 1000cc - pompa paliwowa Weldon - regulator ciśnienia paliwa
Elektronika:	<ul style="list-style-type: none"> - komputer AEM - system monitorowania EGT od AEM - AEM Uego - Shiftlight Autometer - 5-calowy wyświetlacz Autometer
Układ przeniesienia napędu:	<ul style="list-style-type: none"> - 3-tarczowe karbonowe sprzęgło Exedy - karbonowy wał napędowy CTG - AMS Drag dyferencjał - półośki Driveshaftshop STG 5
Zawieszenie/koła:	<ul style="list-style-type: none"> - felgi 15" Rota - opony Mickey Thomson ET Drag Slick - zawieszenie custom AMS (tył) - hamulce drag racing AMS/Wilwood

