

HÁROM GYÉMÁNT

XXI. évfolyam • no. 41

A Mitsubishi Klub Egyesület kiadványa • www.mitsubishiklub.hu

2013. október

ELŐSZÓ

Tisztelt Olvasók!

Az elmúlt időszakban igen csak hoppon maradtunk, mivel a mások által szervezett, hagyományt teremtő programok idén nem kerültek megrendezésre. Így fordulhat elő, hogy ezúttal nem tudunk semmilyen hazai autós találkozóról beszámolni.

Külföldön viszont úgy tűnik minden rendben van. Az Amerikai Egyesült Államokban és Lengyelországban is kipipálták ezt a feladatot. Japánban is készülnek az ottani Mitsubishi Klubok nagy éves találkozójára, mely idén tizedik alkalommal kerül megrendezésre.

Javaslom, hogy tanuljunk a múlt hibáiból, és pozitívan tekintsünk a jövőbe. Aki csak tud, jöjjön el az Évzárónkra!

Üdvözlettel:

Borszéki Gábor György
elnök, Mitsubishi Klub Egyesület

AJÁNLÓ

GYÉMÁNTPOR AKTUÁLIS	1
• Csillagok háborúja	2
BESZÁMOLÓ	
• Krakkói találka	4
• MOD	4
SPORT	
• Drag Racing 2013	5
ZÖLD GYÉMÁNT	
• Outlander PHEV	8
KLUBAUTÓ	8
ELŐZETES	8

GYÉMÁNTPOR

Legfrissebb Mitsubishi-Nissan gyümölcs

JAPÁN • A Mitsubishi Motors és a Nissan Motors közötti együttműködés legfrissebb gyümölcsét a november 20-án nyíló 43. Tokio Motor Show-n fogják hivatalosan is



részletesen bemutatni. A hatalmas belső térrel rendelkező, szokatlanul magas mini-autók könnyű vezethetőséget, valamint ki és beszállást ígérnek (akár cilinderrel is :) az utasok számára. Az új modellek Mitsubishi eK Space és eK Space Custom, valamint Nissan Days Roox néven kerülnek 2014. januárjától várhatóan kizárólag Japán autószerelőjébe.

A közeljövő projektoros m szerfalak

JAPÁN • A szigetországi Ceatec kiállításon mutatták be a Mitsubishi Electric mérnökei által kifejlesztett projektoros műszerfalak prototípusát. A kijelzők érdekessége, hogy nem sík, hanem domború vagy homorú kivitelben készülhetnek. Ez nagy segítség lehet a sofőröknek, hiszen a számára legalkalmasabb szögben tudja a különböző információkat elolvasni. Rajtuk kívül az autók belső tereinek tervezői is örülhetnek, hiszen az eddiginél jóval nagyobb szabadságot kapnak a munkájukhoz. A japánok még pár évet kérnek a sor-



zatgyártásra érett változatok bemutatásáig. (www.digitalartsonline.co.uk)

Attrage menni Amerika?

USA • Felröppent a hír, miszerint a Mitsubishi Motors kizárólag Thaiföldön készülő limuzinja, az Attrage hamarosan beleszól az Amerikai Egyesült Államok autópiaconak levegőjébe. Mint ismeretes a típus műszaki alapját jelentő Mirage-t szeptember végén kezdték árusítani a kontinensen. A fogadtatásától függ, (az első évben igen szolid, havi 600 db autóval számolnak) hogy belevágnak-e egyáltalán az Attrage projektbe. Amin mindenképpen kívánatos lenne változtatni, az a 1.2 literes, 74 LE (55



kW) teljesítményű erőforrás teljesítménye. A japánok nem a henger űrtartalmát növelnék, hanem turbóban gondolkodnak. (www.worldcarfans.com)



Csillagok háborúja

2013. szeptemberében került nyilvánosságra az Euro NCAP által a Space Star-on elvégzett törésteszt eredménye. A maximális 5 csillaghoz szokott fülek a kapott 4 csillagra vészjóslóan reagáltak. Pedig sok, a kategóriájában versenyző modell hasonló eredményt ért el. Mivel a 4-es osztályzatot sem adják ingyen, ezért is érdemes a csillagok mögötti tartalomra koncentrálnunk.

TESZTKÖZPONTOK VILÁGSZERTE

A világ több pontján, mint pl. Japánban, az Amerikai Egyesült Államokban, Ausztráliában, Dél-Koreában, Európában, stb. végeznek baleset szimulátoros törésteszteket. Ahány ország, annyiféle módszer, annyiféle eredmény. Így fordulhatott elő, hogy 2013. januárjában az ANCAP (Australasian New Car Assessment Program) által végzett teszten a Space Star (Mirage) maximális 5 csillagot kapott.



Mirage oldalütközéses teszt (ANCAP)

EURO NCAP

Az European New Car Assessment Programme (Európai Új Autó Értékelő Program - Euro NCAP) az Európában forgalmazott autók biztonságával foglalkozó szervezet, amit 1997-ben a Nagy-britanniai Department for Transport alá tartozó Transport Research Laboratory alapított. A szervezet háttérében jelenleg hét európai kormány (Angol, Francia, Holland, Luxemburgi, Német, Spanyol, Svéd) és az Európai Bizottság áll. A Euro NCAP nagyon rövid idő alatt a biztonságos autók gyártásának katalizátorává vált, jelentősen növelve az Európában újonnan eladott autók biztonságosságát.

2009-re az Euro NCAP új értékelési rendszert vezetett be, mely egy általános besorolással értékeli a jármű biztonságát, melyet az egyes területek részeredményeiből számítanak ki: Felnőtt Utas védelem, Gyermekek Utas védelem, Gyalogosvédelem,

és Biztonsági Rendszer. 2013-ban tovább szigorításokat vezettek be, mely elsősorban a gyalogosok fokozottabb védelmét szolgálja.

Az Euro NCAP szervezet az autókat három biztonsági teszt alapján értékeli: frontális ütközés, oldal ütközés fallal és oszloppal és gyalogossal való ütközés. A teszteredmények alapján jelentést készít, ezután pedig minden autóhoz megfelelő biztonsági pontozást és százalékot rendel. A frontális ütközés 64 km/órás, az oldalütközés 50 km/órás, az oszloppal való ütközés 29 km/órás, míg a gyalogossal való ütközés 40 km/órás sebességnél történik.

A szervezet megalakulása óta eltelt időben az Európa szerte újonnan eladott autók sokkal biztonságosabbá váltak, ez részben az Euro NCAP tesztelési standardjának köszönhető. A teszteredmények teljesen publikusak, a szaklapok és a sajtó folyamatosan közli ezeket, elősegítve megismerésüket a nagyközönség köreiben, az autóvásárlók figyelmének felkeltését. Számos eset bizonyítja, hogy az elért eredmények hatására egyes autógyárak módosították az eredeti konstrukción a feltárt probléma kiküszöbölése érdekében.

A SPACE STAR FELÉPÍTÉSE

A Space Star "Global Small" építési módjának sajátossága, hogy az autó kompakt felépítménye és beépített biztonsági berendezéseinek széles skálája magas



Euro NCAP teszt

szintű aktív és passzív biztonságot nyújt.

Napjaink elvárásainak megfelelően a Space Star karosszériája egyszerre kis tömegű, erős és biztonságos. A tervezők kiindulási pontja a Mitsubishi Motors szabadalmaztatott "RISE" (Megerősített Ütközési Biztonságú) aktív karosszéria-szerkezete volt, ami hatékonyan emészti fel és oszlatja el a különböző irányokból érkező ütközések során fellépő erőhatásokat. A Space Star esetében a Mitsubishi kutatás-fejlesztési részlege mindezt egyes, nagy keresztmetszetű első keresztartókkal – úgynevezett "Többszörös Terhelés-elvezető Rácsszerkezettel" – egészítette ki. Ez a megoldás a megerősített kabinszerkezettel együtt hatékonyabban emészti fel egy frontális ütközés energiját.

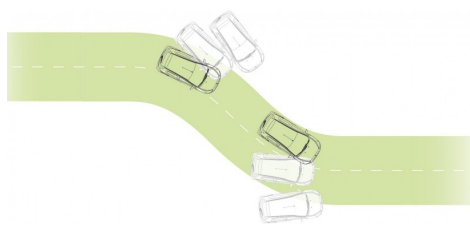
Az új Space Star magától értetődően megfelel a gyalogosok biztonságára vonatkozó új, 2013 óta tovább szigorított EU-előírásoknak. Így a fej védelme érdekében a magas(abb) motorháztető nagyobb méretű pufferzónát képez a (lágy) gépháztető és az alatta lévő (kemény) motorblokk között. Energiaelnyelő, gyűrődő motorháztető/ablaktörő panel és első lökhárítók kerültek beépítésre. A láb védelme érdekében az első lökhárító mögött energiaelnyelő rács-szerkezet, valamint a fényszórók körül energia elnyelő panel lett kialakítva.

A Space Star első üléseinek kettős előfeszítésű és erőhatárolós biztonsági övei magas szintű védelmet nyújtanak,

RISE karosszéria rendszer



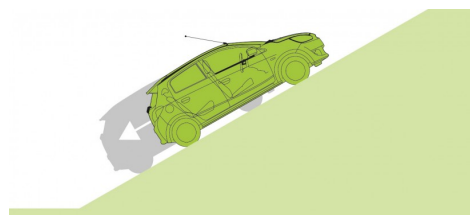
FOTO Mitsubishi Motors Ausztrália



ASC (Aktív Menetstabilizáló Rendszer)



ABS



Hegymeneti Elindulást Segítő rendszer(HSA)

akárcsak az ülések ostorcsapás jellegű sérüléseket csökkentő kialakítása.

Az ajtók és a csomagterajtó kilincseinek kioldó funkciója egy ütközés során megakadályozza a véletlen nyitást.

A Space Star modellhez elérhető:

-6 légzsák alapáron (köztük az oldal- és függőnylégzsákok)

-A biztonsági alapfelszereltség részeként: ABS + Aktív Menetstabilizáló Rendszer + Kipörgésgátló + Vészfékasszisztens és Hegymeneti Elindulást segítő rendszer (csak a CVT modelleknél) és Vészfékjelző rendszer.

Gyártó és típus	Teszt eredménye	Teszt időpontja	Felnőtt védelem	Gyermek védelem	Gyalogos védelem	Biztonsági kiegészítés
Toyota Yaris	5*	2011	89%	81%	60%	86%
Volkswagen Up!	5*	2011	89%	80%	46%	86%
Mitsubishi Space Star	4*	2013	90%	72%	73%	55%
Opel Adam	4*	2013	87%	72%	65%	81%
Nissan Micra	4*	2010	84%	79%	58%	57%
Fiat Panda	4*	2011	82%	63%	49%	43%
Peugeot 107	3*	2012	68%	73%	53%	71%
Toyota Aygo	3*	2012	68%	73%	53%	71%

1. táblázat: Az Euro NCAP által végzett teszt eredmények

SPACE STAR ÉS KONKURENSEI

A 2013. szeptemberi Euro NCAP teszten a Space Star az alábbi eredményeket érte el:

Felnőtt utasok védelme: 90% (33 pont)
Gyermek utasok védelme: 72% (36 pont)
Gyalogosok védelme: 73% (26 pont)
Biztonsági segédberendezések: 55% (5p)

A mellékelt táblázat a Space Star és néhány konkurensének eredményeit tartalmazza. A számok alapján többféle következtetésre is juthatunk. Láthatjuk, hogy az 5 csillag sem jelent kitűnő eredményt minden kategóriában. A felnőtt utasok és a gyalogosok védelme terén mindenkinél jobban szerepelt a mi gyémántunk.

Fejlődnie leginkább a biztonsági segédberendezések terén lehetne. Ami jó, hogy az ESP alapáras, és az első üléseken jelzés figyelmeztet a biztonsági övek becsatolására. Ami viszont hiányzik: a hátsó ülések biztonsági öveinek becsatolását ellenőrző riasztórendszer, és a sebességhatároló berendezés.

VÉGSZÓ

A tesztközpontok újabb módszerek bevetésével újabb baleseti szituációkat szimulálva gyakran meglepő eredményeket produkálnak. Mindez azt szolgálja, hogy úttjainkon lévő gépjárművek mindenki számára a lehető legbiztonságosabbak legyenek.

FORRÁSOK

Euro NCAP hivatalos oldala
<http://www.euroncap.com>

ANCAP hivatalos oldala
<http://www.ancap.com.au/home>

Wikipedia - Euro NCAP
http://hu.wikipedia.org/wiki/Euro_NCAP

Mitsubishi Motors Ausztrália
<http://www.mitsubishi-motors.com.au/>

Mitsubishi Motors Hungary
Hírek 2013. szeptember 11.
http://www.mitsubishi.hu/news/130913/Mitsu_global_small_euro_NCAP.htm

SZÖVEG

Gabo

Utasok EBD-vel



Utasok és csomagok EBD-vel



Utasok és csomagok EBD nélkül



Jelenleg újonnan megvásárolható Mitsubishi autómokdellek teszteredményei

Euro NCAP

Outlander (2012) 5*
ASX (2011) 5*
i-MiEV (2011) 4*
Lancer (2009) 5*

ANCAP

Pajero (2013) 5*
Outlander (2012) 5*
Lancer (2013) 5*
Mirage (2013) 5*
ASX (2010) 5*
i-MiEV (2011) 4*
L200 (2010) 4*

C-NCAP (Kína)

ASX (2013) 5*

Krakkói találka

2013. augusztus 2-4 között Krakkóban találkoztak egymással a lengyel Mitsubishi Klub (MitsuManiaki) tagjai és barátaik. Hazánkból Őri Dávid klubtagunk vett részt az eseményen. Nem először, hiszen baráti szálak kötik a szervezőkhöz. A legtöbben természetesen Lengyelországból érkeztek. Rajtuk kívül néhány német rendszámú Starion és Eclipse, valamint egy litván biztosította az esemény nemzetközi jellegét.

Az autós találkozókra szokásos programokra került itt sor. Így volt szépségverseny több kategóriában (külön oldtimer, illetve típusok szerint), alkatrész felismerés, este táncos mulatozás. Egy focimeccs keretében észak és dél mérte össze a tudását (azt nem tudjuk, hogy hol húzták meg a határt). Lehetett licitálni emléktárgyakra is a "MitsuManiaki Children" javára, mellyel minden évben egy hátrányos helyzetű gyermek álmát valósítják meg (pl. táborozás).

A jövő évi találkozóra is kaptunk meghívót. Az alábbi video elég meggyőző: <http://www.youtube.com/watch?v=XYCo-HPp2Yo>

MOD

Az őszi folyamán az Amerikai Egyesült Államokban két eseményre is sor került. Szeptember 21-én az Illinois államban lévő Normal (A Mitsubishi Motors gyáranak hatalmas parkolójában), október 5-én Camden (New Jersey) adott otthont a MOD (Mitsubishi Owners Day, azaz Mitsubishi tulajdonosok napja) hátralevő idejéig eseményeinek. Látványból ezúttal sem volt hiány. Az a rengeteg feltuningolt Mitsubishi, amely egymás mellett felsorakozott a hatalmas parkolóban már elég programot adott a helyszínekre kilátogatóknak. Ezen kívül a házigazdák koncertekkel, tuning bemutatókkal, különböző díjakkal és ajándékokkal várták az érdeklődőket. Így a nap végén jól esett a pihenés...

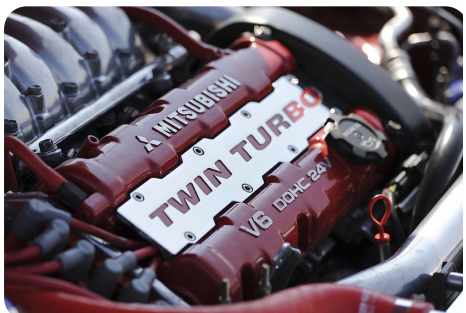


FOTO MitsuManiaki

FOTO www.flickr.com/photos/mitsucars/with/10027567453/

Drag Racing 2013

BEVEZETŐ

Sziasztok, kedves Klubtársak! Novák Gábor vagyok, sokan Novi-ként ismerhettek. Jó pár éve tevékenykedek a Mitsubishi világháiban, és ezúttal egy versenysorozatnál szeretnék beszámolni, amit "köznyelven" gyorsulási versenynek neveznek, hivatalosabban Drag Racing-nek. Örömmre szolgál, hogy beszámolhatok nektek az idei évről, és erről a versenyről, bízva abban, hogy Titeket is érdekelnék a magyarországi Mitsubishi és Diamond Star Motors-ok eredményei.

MI IS A DRAG RACING?

Először is magáról a versenyről. A legelterjedtebb formája negyed mérföld távon, 402 méteren zajlik. A lámpánál álló helyzetből indulva kell megtenni a távot, a lehető legkevesebb idő alatt (bővebben a <http://www.dragracing.hu/alapszabaly>).

Sokan gondolják, ez másról sem szól, csak hogy kinek van erősebb autója. Nos, a helyzet ennél komplikáltabb. Bár egyenesen mindenki tud menni, de azért ez bizonyos autókkal, bizonyos teljesítménnyel már nem feltétlen igaz. Egy jó eredmény eléréséhez szükségessé válik a rengeteg gyakorlás, az autó tökéletes kiismerése, számtalan apró technikai trükk és megoldás használata, továbbá a táv rövidsége miatt az emberi reakció idő minimalizálása; a döntőkben sokszor század-, ezredmásodperces különbséggel futnak az autók célba. Egy szóval ez teljes embert kíván, feltéve, ha valaki nem csupán unaloműzés kedvéért csinálja. Ebben az évben már mi is komolyan vettük, nagy célokat tűztünk ki magunk elé.

VERSENYEK ÉS VERSENYZŐK

Ebben az évben 3 versenysorozat volt, melyben indultunk: Magyar Nemzeti Autó Szövetség országos bajnoksága, Drag Racing kupa sorozat, WestDragRace sorozat.



Mitsubishi versenyautók



Joey jáccós és Zoltrix Galant

Autóink: Mezey Krisztián (MeKri) - Eagle Talon Tsi (Eclipse) 2.0 FWD Turbo (Street7 kategória); Kiss Zoltán (Zoltrix) - Galant 2.0 FWD Turbo (S7 kategória); Lovas Mercédész (Merci) - Eagle Talon Tsi (Eclipse) 2.0 AWD Turbo (S8 kategória); Tóth József (DonJoey) - Eagle Talon Tsi (Eclipse) 2.0 AWD Turbo (S8 kategória) és Eagle Talon 2.1 destroyer AWD Turbo (Profi3 kategória) - igen! Joey „egyszerre” két vasat ül meg!

FELKÉSZÜLÉS

A 2012-es év utolsó versenye után fejben máris a jövő évre koncentrálna, nagy álmokat dédelgetve kezdtük meg a felkészülést. Elsősorban az év során elszenvedett technikai gondok körüljárásával, informálódással, majd az autók szó szerinti darabokra szedésével, valamint egy régóta magára hagyott Talon plusz pár kosárnyi alkatrész vásárlásával (DonJoey "új" szörnye). Ez utóbbi okozta a legnagyobb kihívást nekem. Tehát a tél számomra legalább annyi eseményt rejtett, mint maga a verseny időszak. A legnehezebb, hogy a munka gyümölcse csak tavasszal szüretelhető le, sőt igazán tesztelni is csak akkor lehet, pedig akkorra már mindennek tökéletesen kellene működni.

2013.03.13 KISKUNLACHÁZA

Egy télies tavaszi napra esett az első versenyünk a kiskunlacházi reptéren, amely számunkra mostanra a hazai pálya érzését kölcsönzi, s így nagy örömmel (de jéggégé fagyva) tértünk vissza ide a tél során tovább fejlesztett Galant-tal, és a kis változásokon átesett Talonnal (Joey). Merci is eljött, de a gyári jellegű, 420 LE-re húzott motor egy hajtókar szakadással gyorsan elköszönt, így sajnos ezután több versenyen is csak

egy másik, jóval gyengébb Talonnal tudott indulni. Zoltrix a Galant-tal már a 2012-es bajnokságot is megnyerte, de a tél során kissé "túl erősre" sikeredett a vas, így szinte csak önmaga ellenfele lett. Joey utcai autója is elkezdett jól teljesíteni, bár az a kategória utcaiban a legerősebb; ide tartozik többek között egy 3.0 V6 biturbo Audi, 800 LE körül, és egy S2-es 2,5 stroker 5 hengeres Audi is, szintén 6-7 száz LE. Dacolva a rettenetes hideggel mégis jó és eredményes volt a nap: S7 első, és S8 második helyezést kaptak a Mitsuk.

2013.04.14 KISKUNLACHÁZA

A soron következő verseny egy háromnapos Honda találkozóval lett egybekötve. Bár meleg még mindig nem volt, de legalább már nem a jegesmedve kergetés volt a fő műsorszám. A nap egyik fő kihívása a versenyautóink (Joey) működésre bírása, tesztelése volt. A programozás miatt egy külső személyre voltunk utalva, és nem sikerült annyit haladni, amennyit akartuk, de legalább már ment a kocsi. Mindenki hozta a formáját, ennek köszönhetően ismét sikerült begyűjteni S7 első (Zoltrix), S8 második (Joey) helyet, Merci már az említett gondok miatt még a gyengébbik autójával indult, MeKri még semmivel sem.

ZOLTRIX ÉS A GALANT

Frankie speaker után szabadon: "öreg Galant nem vén Galant", ez köztünk szálló igévé vált, és nagyon büszke rá mind a gazdája, és én is. Az autó pályafutását 1992-ben Gti-ként kezdte, európai viszonylatban csúcfszereltségű kivitelben. Volt itt minden: ABS, ECS (nem kis munkával tökéletes működésben tartva), klíma, elektromos tők vakaró, stb.. Zoli 7-8 év használat után kezdte unni a gyári teljesítményt, és egy hétköznapi beszélgetést követően egyszerűen vett egy komplett, öreg turbós 1g Eclipse-t, alkatrésznek, majd elkezdődött az örület.

Először csak a gyári, 200 LE teljesítményt emeltük át az akkor még teljesen gyári Galant-ba, aztán persze egyre többet és többet szerettünk volna. Így jöttek a motorikus módosítások, és el is értünk egy 375 LE-s teljesítményre. Ez egy robbanékonny autót eredményezett, mely könnyedén feltépte az aszfaltot (610 Nm). Ebben az álla-

potában is már képes volt megcsípni egy-egy jobb helyezést. Aztán egy év után a gyári motor, ami amúgy is elég elhasznált darab volt, feladta a harcot, és elkezdődött egy ugyanolyan alapú, de jóval erősebb blokk megépítése. Kapott szép nagy turbót is, mellyel a robbanékonyság odaveszett, de versenyre ütőképesebb lett. A kovácsolt dugattyúk és hajtókarok, a dupla szeleprugók, a 272-es tengelyek, az etanolra való átállítás, egy nagyon jól használható ECU-vezérlő szoftver (ECMlink), valamint sok egyéb dolog segítségével sikerült elérni a mostani, 550 LE körüli teljesítmény szintet. Nem tudjuk pontosan, mert a teljesítmény mérő padon még utcai slickkel sem volt elég tapadás, rögzítési nehézségek miatt, és így a mérés 500 LE felett lehetetlenné vált. Így 7500-es percméteri fordulatszámra 500 LE-t tudtak mérni, utána elkapart. A motor 9000-nél szabályoz le.

Természetesen a gyári ECS (szintszabályozós, légrugós) futóművet már korábban kinőtte a lóerő, így az lecserélésre került. A jobb tapadás érdekében javítani kellett a súlyelosztást (illetve kivenni a kényelmi extrák egy részét), valamint szélesebb gumik is felkerültek. A kéttárcsás kuplung bevezetésével járó magasabb fordulatok miatt idén visszatérő gond volt a váltó. Szinte minden verseny előtt szét kellett szedni, általában szinkron gondok miatt, de a második váltó törés (lefogazás) után döntés született: ez a váltó megy tartaléknak, és egy egyenes fogazású kapcsoló körmös váltó jön, mely idén az utolsó egy-két versenyen debütált. Tavaly rendszeresen törtük a féltengelyeket, így kapott az autó tuningolt darabokat. A 2012-es aranyserleg után ezek a változtatások 2013-ra rendszeres egyéni rekordokat, majd végül újabb és újabb magyar kategóriarekordokat hoztak.

A Galantról pár adat, verseny körülmények között: gyorsulás 0-100 km/h-ra 4,1 mp, 100-200 km/h-ra 5,4 mp, legjobb 402 m-es idő 11,46 mp, célvonal sebesség: 217,5 km/h. Jövő évre tervezett módosítás: a még gyári (!) szívósor és pillangó szelep cseréje, aerodinamikai változtatások, a gyári benzincsovezés/híd cseréje. Az idén sokat lehetne javítani full slick gumival, illetve az autó tömegének csökkentésével, de a tulajdonos kényelmi igényei, illetve a street kategória szabályai miatt nem megyünk ilyen irányba. Az autó jelenleg 1200kg!

2013.05.18 KISKUNLACHÁZA

Ismét Lacháza következett, számomra fontos nap, mivel igyekeztem egy plusz eseményt szervezni, nevezetesen egy DSM találkozózt, illetve igyekeztem felvonultatni a Mitsubishi világából más turbós autókat is. Ezúton is megköszöném minden kedves megjelent márkatársnak hogy ott volt, és autójával emelte a nap színvonalát. Elnézést kérek azoktól, akik felé félreérthetően írtam le a rendezvény lényegét, s ezért

távol maradt. Terveim szerint jövőre kicsit nagyobb hírveréssel próbálom megszervezni ezt a napot, más megközelítéssel. Ismét sikerült szép eredményeket elérni, Zoltrix Galantja megint rekordot produkált, a DonJoey Játszós (utcai) Talonja hozta a 3. helyet.

DONJOEY ÉS AUTÓI

Az utcai kategóriás, „Jáccós” Eagle Talon TSI-ként látta meg a napvilágot 1992-ben. Az autó évekig állt félig a földben elsüllyedve, és az előző gazdája elkezdte átalakítani rallycrossra, mely nem sikerült



Joey versenyszőnyve

túl jól. Amikor Joey megvette, szegény autó agyon volt macerálva, de épp ezért úgy gondoltuk kísérletezni jó lesz. Így elsőre kapott szép és új turbót, intercoolert, nagyobb kereszt metszetű kipufogó rendszert, illetve motorvezérlés és üzemanyag rendszer is kellett a versenyzéshez. Így összességében elsőre el is értünk vele közel 400 LE-t, de nem állt le a fejlesztés. Beszereztünk hozzá egy 2,3-as stroker motort, ami egy 2.0-ás blokkban 2.4-es főtengelyt és ehhez tartozó dugattyút jelent. Kedves barátom, Tomitsu jóvóltából hozzánk került egy GT 3076-os golyós csapágyas turbó is. Persze itt is lett hengerfej építés, 280-as vezérmű tengelyekkel, stb... Ezek következtében itt is sikerült megközelíteni a 600 LE-t. Az idei évre nem volt kitérve komolyabb fejlesztés, de sajnos egy banális probléma miatt év közben szét kellett szedni motort. Ekkor kiderült, hogy a motor belseje már nagyon leamortizálódott, és vissza tértünk 2.0-as motorkonfigra, viszont lecseréltük az addigra már kinőtt 3076-ot turbót egy 3576-ra. Az autó azóta is így üzemel, kissé alacsonyabb teljesítménnyel, de így is sikerült az éves pontversenyben első helyen végeznie az MNASZ S8-ban, amely a legerősebb utcai kategória.

Joeynek van egy másik szőrmyszülőtte is, ami egy profi kategóriás drag versenyautó: szintén Eagle Talon Tsi ként látta meg a napvilágot, s mi Kohári Zolitól (dragacing.hu) vásároltuk meg. Tulajdonképpen ez az Ő általa elgondolt, de valójában sosem megvalósított/befejezett technika. Nos, ez volt a nagy kihívás számunkra. Egy rakat igencsak komoly alkatrész párosában, egy régóta egy helyben veszteglő nem túl szép kasztni: ez volt az egész, amit elsőre láttam. De szépen, lassan sikerült összeleгоzni, és a végére még autóformája

is lett.

Volt itt minden, pontosabban majdnem minden, mert sajnos elég sok dolog kimaradt, elveszett az idők során, ezek pótlása nem volt kis feladat, mivel ez az autó lényegében már nem is hasonlít az anno Illinois-i gyárban napvilágot látott Eclipse-hez, és az általam tervezett, épített autókhoz sem. Főbb jellemzői: 2.1-es destroyer motor (2.4-es blokkban 2.0-ás főtengely), s benne az "úrtechnika". Háromtárcsás karbon kuplung, egyenes fogazású verseny váltó, vizes intercooler, gt42-es golyós csapágyas turbó. Legjobb ideje 402 m-en: 10,8 mp. De ez még messze elmarad a várt végeredménytől, mondhatni csak fél gőzerővel futott idő.

2013.06.01 TRENCIN

Számunkra soron következő verseny Trencsény, Szlovákia volt. Az út nagyon hosszú volt, de jó volt az első benyomás. Kiderült ugyanis, hogy a helyszín egy jelenleg is üzemelő reptér, amelynek, mint tudjuk, megvan a maga varázsa. Az időjárás nem volt kegyes hozzánk, mint később kiderült, ott „mindig” esik az eső. Mi ez, Anglia? Sajnos a szervezés is csapnivaló volt. Ki kell mondanı, hogy ott a helyi tehetősök az urak, pofátlanul furakodtak, és ezt nem is ecsetelem tovább. Mindezek ellenére ismét sikerült szép eredményeket hozni. Zoltrix a Szlovák kupát is megkaparintotta. Joey megszerezte a pontjait az éves összetett díj elérése érdekében, és így szép élményekkel térünk haza.

MEKRI ÉS AZ AUTÓ

Ez az autó szintén Joey tulajdona, de Krisztián lehetőséget kapott arra, hogy magának érezve felruhazza mindennel, ami csak a polcon akad, és versenyezzen vele, cserébe Ő szereli. Szintén Eagle Talon, 1992-ben FWD szívóként gördült le a futószalagról. Anno amikor Joeyhoz került, megkapta a játszós addigra eléggé meggyötört turbó motorját. MeKri volt az a szerencsés, aki ennek a motornak az utolsó perceit élvezhette, és ezután kezdődött a fejlesztés. Kapott egy új motort, és egy egyedileg megálmodott turbót. A gyári ECU-t Eddie (eddie@dsm.hu) programozta a konfighoz. Ezt az autót is versenyzésre alkalmassá kellett építeni. Krisztián saját elgondolásai, s rengeteg munkája lassan meghozza a gyümölcsét. Szépen elkezdett



MeKri Talon



Merci Talonja

felzárkózni, mégpedig nem is nagy teljesítménnyel, kb. 350 LE. A legjobb ideje 12.72 mp, de ez is elég volt ahhoz, hogy sikerüljön egy második helyet megcsípni vele. A fejlesztésekkel jövő évre sem áll meg és célja, az egyre jobb idők elérése mellett összetettben is dobogóra állni.

2013.06.16 FERTŐSZENTMIKLÓS

Következett egy másik verseny sorozat, a Westdragrace fertőszentmiklói versenye. Kétnapos versenyre készültünk, késő délután értünk le. Itt minden teljesen más, mint Lacházán. Rengeteg az ember, főként osztrákok. Az első napon késő este is folyt a verseny, igazán jó hangulatunk volt. Show hangulat volt este még dizsit is kaptunk. Másnap kissé meggyötörve álltunk rajthoz a három autónkkal, a volánnál Zoltrix, Joey és MeKri. Minden szerénység nélkül mondhatom, hogy az egyik legerősebb autóparkot mi szolgáltattuk.

Olyannyira, hogy egy feltuningolt Lamborghini Aventador-nak nem akad más kihívója, mint Joey, aki felvállalta ezt a "megtisztelő" feladatot, hisz az egy méregdrága szupersportkocsi, méregdrága tuning kiegészítésekkel, összkeréken 900 lóerő. Nos, a Lambo nettó ideje jobb lett 0.2 mp-cel, de a futamot Joey nyerte, nem kis feltűnést keltve. A futam után egy banális probléma miatt nem engedtem, hogy tovább versenyezzen. Azzal MeKri kuplungja is elpusztult, de ezt még helyben orvosoltuk, viszont a Galant itt törte el másodszer váltó hármass fokozatát, így a végső döntőt kihagyva a második hely lett meg.

MERCI ÉS A TALON

Már a versenysorozatban sem túl jelentős a hölgyversenyzők száma, de olyan, aki ilyen erős autót próbál uralni, csak egy van. A Talon 2.0 AWD turbóként született, s volt már Merci tulajdonában 5 évvel ezelőtt, majd Joey kezei közé került, s nagyon rendbe lett rakva, csak akkor még nem a verseny volt a fő, hanem hogy legyen szép, és erős utcai autó. Ez sikerült is, de versenyen nem lett ütőképes, így Joey megvált tőle, és 2012-ben visszakerült Merciehez. Neki ez elsőre elegendő teljesítmény volt ahhoz, hogy belekóstolhasson a gyorsulási

versenyekbe. Kezdő versenyzőként nehezen kezelhetőnek bizonyult a 420LE, de amire 2013 elején kiadta a motor a hajtókart, Merci is beleszeretett versenyzésbe, és idén elkezdődött egy erősebb motor megépítése. 2.3 stokrere alakult, egy GT35-nek megfelelő méretű turbóval, 276/280 vezérműtengelyekkel. Az autó teljesítménye azóta nem lett lemérve, de ez is eléri az 550 LE-t. Legjobb ideje: 11,8 mp.

2013.07.14 GYŐR, RÁBARING

Kétnapos versenyre mentünk erre az érdekes pályára, ahol a parabolikán lehetett letáborozni. Itt debütált Merci az újjáépített autójával, és itt én is kipróbáltam magam a kocsijával. Még így négy keréken sem volt könnyű uralni ezt az 550 lóerő körüli teljesítményt. Mercinek a második napon sikerült megfutnia az addigi legjobb idejét, majd a döntőben egy kissé elhibázott rajt ellenére végül is sikerült elsőnek célba érnie. Zoltrix Galantja egy másik kategóriában büntetett mindenkit.

2013.08.18 KUNMADARAS

Ezt a versenyt már nagyon vártuk. Tavaly ezen a pályán sikerült 3 felé törnünk a Galant féltengelyét, köszönhetően részben a rendkívül jól tapadó pályának. A várt eredmények végül is nem maradtak el: lett első (Zoltrix), második (Joey) és harmadik (Merci) helyezés is, idő rekordok kíséretében.

UTOLSÓ VERSENYEK 2013-ban

Volt még egy Lacháza, és két Westdrag verseny. Az előbbin eldől az éves kupa,

Joey első lett az MNASZ és második a Drag racing pontversenyben, sőt a profi kategóriában induló autójával is dobogós lett. Zoltrix abszolút első lett az MNASZ, Drag-racing, és Westdragrace sorozatban is, Mo-n csak egy olyan verseny volt idén amin elindult, és nem lett első (váltó törés). Illetve a végére maradt még nekünk egy játék, a HUNGARORING, ahol nyolcadmér-földes (201 méteres) versenyt rendeztek. Megnéztem mit tud a saját EVO III-asom. Teljesen gyári autó, pontosabban még annyi se, köszönhetően a prima magyar 100-as benzinek. Kijelenthető, hogy lassú voltam, de legalább Joey második lett (a többiek nem indultak). Ráadásul egy remek családi napot tudhattam magam után, és egyben elbúcsúzhattunk az évtől, legalábbis versenyek tekintetében.

VÉGSŐ

Ez a mi évünk volt. Nem másodlagos részemről az, hogy megpróbáljam a Mitsubishiket ismét érdekessé tenni, a magam módján. Azt kell mondanom, hogy ez sikerült is. Akik ezeken a versenyeken nézőként vagy versenyzőként megjelennek elismerik az autóinkat, és ez által elismerik a Mitsubishit.

Van még egy Mitsus versenyző, aki egy EVO VIII-assal indul, és nagyon jó eredményei vannak a profi kategóriában. Ő Fapuma (Vano Gábor), aki jövőre a profi kategóriás Talonunknak komoly ellenfele lesz.

Ha érdekel a verseny, jövőre látogass el valamelyikre. Mi ott leszünk, és igyekszünk egyre jobb eredményeket elérni. Ha pedig érdekel a versenyzés, mint hobbi, csatlakozz csapatunkhoz, szívesen látunk.

Szeretnénk egy olyan drag rendezvényt is ahol minden a Mitsubishiről szól, így ezzel kapcsolatban várjuk észrevételeiteket, segítségüket.

FOTÓ Zoltrix
SZÖVEG Novi



A sikeres Csapat tagjai (balról jobbra):
Joey, Merci, Novi, MeKri és Zoltrix



ELŐZETES

A Három Gyémánt 2014./januári számának tartalmából

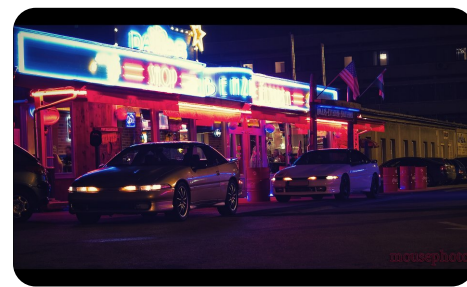
Tokió Motor Show

2013. november 20. és december 1. között rendezik meg a 43. Tokio Motor Show-t. A Mitsubishi Motors több sorozatgyártásra érett és tanulmány autóval lesz jelen az eseményen.



Mitsubishi Klub Évzáró

2013. november 9-én a budapesti Dallas Étteremben tartjuk idei utolsó összejövetelünket.



MMFan Meeting

2013. november 17-én sorrendben tizedik alkalommal Okazakiban gyűlnek össze a Mitsubishi autók hívei.



FELHÍVÁS SZERKESSZÜK EGYÜTT A LAPOT!

Ha van olyan hír vagy esemény, amelyről úgy gondolsz, hogy tudósítanunk érdemes kiadványunkban, azt ossz meg velünk. Illetve bármilyen Mitsubishi-vel kapcsolatos érdekességnek, képnek, stb. örülünk.

HÁROM GYÉMÁNT Kiadó: Mitsubishi Klub Egyesület • Postacím: 1144 Budapest, Szentmihályi út 17. • Adószám: 18073393-1-42 • Tel: (+3620-365-3287) • E-mail: info@mitsubishiklub.hu • Honlap: www.mitsubishiklub.hu • A lap kereskedelmi forgalomba nem kerül © 1995-2013 Mitsubishi Klub Egyesület. • A lap honlapunkon a Letöltések menüpontjából ingyenesen letölthető

ZÖLD GYÉMÁNT

Outlander PHEV

A szeptemberi Frankfurti Autószalont követően Japánt után Európában is megkezdődik a Mitsubishi Motors hálózatról is tölthető terepjárójának értékesítése. Az előzetesen leadott megrendelések alapján Hollandiában van a legnagyobb kereslet iránta. Az ára itt a hagyományos meghajtású Outlanderhez képest 8 100 euróval kerül többre. Már az európai árusítást megelőzően létrehozott holland fórumon (www.outlanderphevforum.nl) osztják meg egymással az érdeklődők és a leendő tulajdonosok az új modellel kapcsolatos információikat.

Japánban már fél éve árulják az Outlander



PHEV-et. Itt is hamar népszerű lett, így nem véletlen, hogy tulajdonosok egy csoportja megalakította a helyi márkaklubot. Inter-netes honlapjukon (www.phev.or.tv) és az innen elérhető facebook oldalukon nyomon is követhetjük életüket.

Következő lapszámunkban remélhetőleg már beszámolhatunk az Outlander PHEV magyarországi bemutatásáról is. [Gabo]



A japán Outlander PHEV Club

KLUBAUTÓ

FTO

"Az FTO-t alapvetően azért vettem meg, mert szerettem volna egy viszonylag erős (170 LE), jó futóművel rendelkező, de megbízható autót hétfélig autózásokra. A V6-os motor szépen húz már alacsonyabb fordulattól is. A fogyasztása nem vészes (kb. 10 liter), a futómű pedig sportautósan feszes. Mivel az autó automata váltós (kézi váltási funkcióval), így kicsit olyan, mintha az ember egy nagyon sportos dodzsemet vezetne.

A számomra fontos kényelmi és biztonsági funkciók benne vannak (automata klíma, légszákok, ABS, stb.). Az alkatrészellátás pedig meglepően jó (bár japán belpiacos modell, számos alkatrésze kompatibilis más európai típusal)." [Péter]

