

A nagyszerű Mitsubishi

Írta: Fartik András

2015. augusztus 08. szombat, 16:15 - Módosítás: 2015. augusztus 08. szombat, 16:17



Alexey Lukyanuk pompás győzelmet aratott az Európa-bajnoki sorozatba tartozó Észt Rally-n N csoportos Mitsubishi Lancer Exo X-esével, egy nyolc éve tervezett géppel.

Alexey Lukyanuk pompás győzelmet aratott az Európa-bajnoki sorozatba tartozó Észt Rally-n N csoportos Mitsubishi Lancer Exo X-esével, egy nyolc éve tervezett géppel.

A kora okán a ralis körökben dinoszaurusznak tartott kocsí és 34 esztendőű pilótája a legutolsó fejlesztésű R5-os autók egész flottáját tartotta maga mögött, melyeket tíz évvel fiatalabb versenyzők vezettek. A futam harmadik helyét Rainer Aus szerezte meg egy Evo IX-es Lancer volánja mögött. Ez a változat tíz éves tervezésű.

De mi is folyik itt, hiányzik valami az FIA forgatókönyvéből?

Az N csoport egy anakronizmus, amit az FIA régóta szeretne már kiirtani, eddig azonban nem jártak sikerrel. A kategória egy zavaró dolog az FIA hűn óhajtott R csoportos piramis filozófiájában, egy régóta letűnt kort képviselnek még mindig ezek az autók. A Mitsubishi Lancer Evók kétségkívül a világ legnépszerűbb raliautói, és sikeresek tudnak lenni még mindig.

Írta: Fartik András

2015. augusztus 08. szombat, 16:15 - Módosítás: 2015. augusztus 08. szombat, 16:17



Alexey Lukyanuk útban az Észti Rally győzelme felé az Evo X-es Lancerrel

Az eredménylisták is ezt mutatják. 2014-ben az FIA hat regionális bajnokságából kettőt, az afrikait és a közép-amerikai NACAM sorozatot is Evo X-es nyerte. Az a lista pedig, ami az olyan nemzeti bajnokok nevét tartalmazza, akik az Evo IX-es vagy Evo X-es volánja mögött szerezték meg a koronát, végeláthatatlan.

John Easton üzemelteti a brit székhelyű MML Sports-ot, ami a Ralliart régi rali világbajnoki csapatából fejlődött ki, miután az befejezte csúcskategóriás tevékenységét. Minek is tulajdonítja Easton a Mitsubishi Lancerek hosszú élettartamát és tartósságát? „Ezer oka van ennek! Az alapvető költsége, ami ezeknek a kocsiknak a futtatásához kell, sokkal kisebb, mint a más típusú autóké. Ha kitiltanád ezeket az autókat, az lenne a probléma, hogy sok nemzeti bajnokság tucatnyi autóval végezné, vagy nem a nemzetközi szabályok szerint futna.”

A Lancer Evo története bizarr. Az eredeti modell 1992-ben jött ki, az A csoportos specifikáció pedig a '93-as szezon elején kezdte versenyszerű életét, amikor a nagyobb és nehezebb Galant VR-4-et váltotta. A kivitelben folyamatosan történtek a komoly változtatások. Az egyik legjelentősebb ezek közül 1997-ben jött ki az Evo IV-essel, amiben 180 fokkal fordították el a keresztben beépített motort és erőátviteli rendszert. Az Evo VII-es változattal az alapmodell módosult a Lancerről a Cediára, a név azonban továbbra is Lancer maradt. A 2007-ben megjelent Evo X-essel teljesen új modell érkezett.

Mindig, amikor módosításon esett át, nagyobb és nehezebb lett az autó, a nemzetközi berkekben azonban az Evo X-est tartják a legjobbnak. Manapság ez a típus, valamint az Evo IX-es jogosult a nemzetközi versenyeken a részvételre, a korábbi modellek már nem, mivel a gyártásuk leállta után kifutottak az időből. Az Evo X-es legkiemelkedőbb pontja a stabilitás, a tekintélyes rugóút, a javított hátsó futómű geometria és az új, alumínium motorblokk.

A nagyszerű Mitsubishi

Írta: Fartik András

2015. augusztus 08. szombat, 16:15 - Módosítás: 2015. augusztus 08. szombat, 16:17

