

## SPORT

## MOTORYZACJA

## Tylko 1500 sztuk i tylko w Japonii

Mitsubishi Motors Corporation rozpoczęło sprzedaż, wśród swoich japońskich przedstawicielstw marki, dwóch sportowych wersji Mitsubishi, noszących oznaczenie MR (Mitsubishi Racing). Pierwsza z nich to Mitsubishi Lancer Evolution IX



MR GSR i RS - supersportowy sedan z rajdowym rodowodem, z napędem na obie osie. Wersja GRS, to bardziej "cywilne" auto, natomiast RS, może stanowić bazę dla sportowego auta rajdowego klasy WRC. To już 14 seria Lancera Evolution, która została zapoczątkowana w 1992 roku. Evolution IX MR GSR i RS, jest wyposażony w dwulitrowy silnik MIVEC (z hydraulicznym systemem zmiennych faz rozrządu - Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system) o mocy 280 KM przy 6500 obr/min i momencie 400 Nm przy 3000 obr/min. przy współpracy z 6-biegową skrzynią manualną (wersja GRS) lub 407 NM przy 3000 obr/min. z 5-biegową sportową skrzynią manualną. W obu wersjach silnik wspomaga unowocześnieona turbina. Jako opcja fabryczna, jest także dostępna turbina o rajdowych specyfikacjach wykonana z magnezu, aluminium i tytanu. Silnik, mimo że to swoiste monstrum na kołach, nie potrzebuje ogromnych ilości paliwa. Według "danych papierowych", wersja GSR spala 10 litrów paliwa na 100 km, natomiast RS zaledwie 9,9 litra.

Do konstrukcji elementów zawieszenia użyto podzespołów najlepszych firm o sportowym rodowodzie. Sprężyny pochodzą bowiem od firmy Eibach, a amortyzatory, z możliwością regulacji prześwitu w zakresie 10 mm (opcja w wersji RS), pochodzą z firmy Bilstein. Zawieszenie w połączeniu z układem napędu obu osi idealnie zachowuje się w każdych warunkach, dając kierowcy nie tylko radość z jazdy, ale także duży margines bezpieczeństwa. Nie bez wpływu na dużą stabilność auta w zakrętach na każdym rodzaju nawierzchni, jest zastosowanie aktywnego mechanizmu różnicowego, zwanego w Mitsubishi AYC (Active Yaw Control), który w przypadku utraty przyczepności na jednym z kół, automatycznie przekazuje moment

obrotowy na inne by wyrównać tor jazdy i zapobiec poślizgowi lub obróceniu auta.

Kształt nadwozia Mitsubishi Lancer Evolution IX MR podporządkowano całkowicie aerodynamice. Kształt przedniego zderzaka i dyfuzorów w dolnej jego części, ma za zadanie kierować strugi powietrza pod podwozie, na chłodnicę intercoolera o-

raz do chłodzenia tarcz hamulcowych. Niewielkie wzdłużne przetłoczenia, biegnące wzdłuż linii dachu, kierują powietrze na tylny spojler. Ultralekkie, 17-calowe obręcze aluminiowe pochodzą (jak zwykle w sportowych autach tej marki) od japońskiej firmy Enkei. Teraz mają jaśniejszy odcień w porównaniu z poprzednią wersją. Jako opcja dla wersji GSR i RS dostępne są także 17-calowe obręcze BBS, które mogą być zarówno srebrne, jak i w kolorze "Diamond Black" z chromowanym kołnierzem. Dla nowej serii, przewidziano także nowe lakiery nadwozia. W przypadku Evolution IX MR GSR, klienci mają do wyboru cztery odcienie: "Cool Silver Metallic", "White Pearl", "Medium Purplish Gray Mica" oraz "Solid Red". Wersja Evolution IX MR RS będzie dostępna jedynie w dwóch kolorach: "Solid White" i "Solid Red". Ponadto w serii GSR będą przyciemniana tylna szyba oraz szyby boczne drzwi tylnych.

We wnętrzu dominuje czerń. Konsola środkowa posiada połyskujące wykończenia w kolorze "Piano Black". W serii GSR występują dodatkowo metaliczne wstawki na dźwigni zmiany biegów, klamkach drzwi i progach oraz system CD-audio z sześcioma głośnikami. W obu seriach natomiast, występuje jednokolorowa, skórzana tapicerka z wstawkami z alcantary. Przednie, kubałkowe fotele pochodzą od Recaro.

Drugą nowością jest Mitsubishi Lancer Evolution Wagon MR GT i GT-A. Tak jak w przypadku modelu Lancer Evolution IX, różnica w oznaczeniach polega na zastosowaniu 6-biegowej (GT) bądź 5-biegowej (GT-A) manualnej skrzyni. W serii GT, dwulitrowy silnik osiąga moc 280 KM przy 6500 obr/min i moment obrotowy 392 Nm przy 3000 obr/min. spalanie oscyluje na poziomie 10 litrów. Seria GT-A dysponuje mocą 272 Km przy

6500 obr/min i momentem 343 Nm przy 3000 obr/min. a jej wynik spalania, to 8,3 litra.

## Honda S2000 - 2007

Od 1990 roku Honda S2000 definiuje pojęcie surowych, sportowych doznań i osiągnięć. Teraz przyszedła kolej na kontynuację tej tradycji w roku modelowym 2007.

Definicja Hondy S2000 była bardzo prosta. Cztery cylindry, 16 zaworów, dwa wałki rozrządu w głowicy z systemem VTEC, 2,2 litra pojemności i 237 KM. Jeśli do tego dodamy 6-biegową manualną skrzynię o bardzo krótkim skoku i perfekcyjne wyważenie auta w proporcjach 50/50, więcej tłumaczyć nie trzeba...

Honda S2000 w roku 2007 zamierza kontynuować swą chlubną tradycję "szorstkiego" auta sportowego, które nie wybaczają błędów i lubi tych kierowców, którzy naprawdę potrafią jeździć!

Silnik to nadal ta sama jednostka, poddana jedynie nieznacznym modyfikacjom. 4 cylindry, 16 zaworów, dwa wałki rozrządu w głowicy, wspomaganie systemem VTEC, 2,2 litra pojemności i 237 KM uzyskiwanych przy 7800 obr/min. oraz moment obrotowy 220 Nm przy 6800 obr/min. Z silnikiem współpracuje ta sama szybka i precyzyjna, ręczna skrzynia o sześciu przełożeniach. Nowością w silniku Hondy S2000, jest elektroniczny system sterujący przepustnicą DBW Throttle System (Drive By Wire), obywatelom się bez klasycznej linki oraz układ kontroli diagnostyki podzespołów Maintenance Minder. Dodatkowo dla tych, którzy chcą mieć S2000, a nie potrafią nią jeździć, zamontowano system

aktywnej stabilizacji pojazdu VSA (Vehicle Stability Assist), który zapewni tylnonapędowemu pojeźdźcy zakrętów stabilność, nie tylko w czasie manewrów, ale także w czasie szybkiej jazdy po autostradzie. System można dezaktywować za pomocą przycisku na desce rozdzielczej i rozkoszować się surowymi, sportowymi doznaniem w czystej formie. Honda S2000 otrzymała także nowy 4-kanalowy układ ABS, współpracujący z EBD i asystentem hamowania. Zmodyfikowano także układ kierowniczy ze wspomaganie. By zawieszenie działało bardziej precyzyjnie, zastosowano podwójne wahacze na przedniej i tylnej osi. Nadwozie Hondy nie uległo radykalnym zmianom stylizacyjnym, bo po co zmieniać to, co jest dobre i sprawdzone przez lata? Modyfikacje objęły natomiast jego konstrukcję. Aby sportowy roadster Hondy był jeszcze

bardziej stabilny w każdej sytuacji, zastosowano ramę "high X-bone frame" i technologię monocoque. Na wyposażeniu seryjnym Hondy S2000 2007 znajdują się: ręcznie składany, brezentowy dach, 17-calowe obręcze aluminiowe, nowe lampy przednie o podwyższonej mocy HID (High Inten-

## Nowy Chrysler Voyager.

Jeden najlepiej sprzedających się modeli koncernu Chrysler już wkrótce doczeka się nowego wcielenia. W Internecie pojawiły się pierwsze szpiegowskie zdjęcia zamaskowanych prototypów nowej generacji modelu Voyager/Caravan. Duże samochody segmentu MPV cieszą się od paru lat nieśląbną popularnością za oceanem, dlatego Voyager - pionier tego rodzaju aut musi być atrakcyjniejszy od coraz liczniejszej konkurencji z Japonii (Toyota Sienna, Honda Odyssey). Dlatego Chrysler zamiast kolejnego restylingu, przygotował od podstaw zupełnie nowy model o świeżej linii zawierającej elementy stylistyczne najnowszych aut marki. Zaokrąglone kształty obecnej wersji zastąpią ostre kany i przetłoczenia, nowy Voyager będzie sporo wyższy i szerszy, co bezpośrednio przełoży się na ilość miejsca w środku. Z przodu dominującym elementem będzie ogromny przedni grill, oraz reflektory projekcyjne skryte za dużymi obudowami z poliwęglanu. Po obu stronach nadwozia znajdują się odsuwane (także elektry-



cznie w opcji) tylne drzwi, w których okna będą również opuszczane, co jest nowością w tej klasie. Tylną szybę bardziej pochylono, w celu powiększenia przestrzeni użytkowej i uzyskania lepszego współczynnika oporów powietrza. Nowy Voyager otrzyma konstrukcję maski zapewniającą maksymalną ochronę pieszego podczas uderzenia. To ukł-



kon w kierunku ostrych europejskich norm zderzeniowych. Premiera nowej generacji bestsellera Chylera przewidziana jest na styczniowy salon w Detroit.

Jednakże w sprzedaży pojawi się pod koniec 2007 roku, jako model 2008.