Dane aktualne na dzień: 27-11-2026 16:41

Link do produktu: https://sklep.carstuff.pl/mitsubishi-evo-10-4b11t-35-cast-dump-front-pipe-version-1-p-212296.html



Mitsubishi Evo 10 4B11T 3.5" Cast Dump / Front Pipe - Version 1

Cena	**4 791,41 zł**
Dostępność	**Dostępny w małej ilości - potwierdź dostępność**
Numer katalogowy	**mt_285537**
Kod producenta	**ART-4B11T-DUMP-VER1**
Kod EAN	**5903713181828**
Producent	**ARTEC PERFORMANCE**

Opis produktu

3.5-calowy rura spustowa z dwuczęściowym designem bez uszczelki, co ułatwia montaż Port czujnika O2 na górze, dostępny z komory silnika, do szerokopasmowego wskaźnika / strojenia Prosty montaż, idealne dopasowanie z uchwytami do oryginalnej osłony termicznej turbosprężarki Wysokiej jakości złącze elastyczne minimalizuje ryzyko pęknięć w pozostałej części układu wydechowego Kompatybilne z modelami dla kierownicy po prawej i lewej stronie Przewiduje zastosowanie oryginalnego systemu kontroli emisji Wersja 1 montowana na fabrycznym katalizatorze za pomocą naszej odlewniczej flanszy ARTEC 89-80mm ID 2-bolt Wersja 2 obejmuje nierdzewną 3.5-calową rurę usuwającą katalizator, która łączy się z górną sekcją rury spustowej za pomocą zacisku V-band o średnicy 3.5 cala. Rura usuwająca katalizator wykorzystuje również naszą odlewniczą flanszę 89-80mm 2-bolt i pozwala na prosty montaż z istniejącymi systemami zawieszenia tylnej części wydechu na rynku Niezależnie testowane przez wiodących specjalistów 4B11T w Australii - RP Motorsport Do 20 kW zysku podczas testowania 3.5-calowej rury spustowej ARTEC i rury przedniej z usunięciem katalizatora (Wersja 2) w porównaniu z 3-calową rurą spustową i rurą pośrednią z 4-calowym wysokoprzepływowym katalizatorem w Evo 10 ----- Przyglądając się temu, co inni tworzą na rynku, stwierdziliśmy, że wiele z tych rozwiązań nie pasuje do rynku kierownicy po prawej stronie i albo dotykały kierownicy lub były zbyt blisko wału kierowniczego. Powodowało to różne uszkodzenia uszczelek i uszczelniaczy.Nasze 3.5-calowe rurki spustowe dla Evo 4-9 zawsze radziły sobie bardzo dobrze, i postanowiliśmy spróbować ulepszyć to, co dostępne jest dla Evo 10. Zapytaliśmy mechaników i techników, co im się podobało, a co nie, w aktualnie oferowanych rozwiązaniach, i postanowiliśmy zaprojektować rozwiązanie, które będzie lepsze pod względem wydajności i łatwiejsze w montażu.Jeśli spojrzysz na zdjęcia, stworzyliśmy naszą własną półokrągłą formę, aby prawidłowo usuwać kierownicę, jednocześnie umożliwiając przepływ powietrza 4-calowej rurki. Chcieliśmy również zrobić to dwuczęściowym, aby ułatwić montaż. Aby uszczelnić dolną sekcję do górnej, zaprojektowaliśmy podwójne schodki z wewnętrznym stopniem wystającym dalej w dół, zgodnie z przepływem gazu. Pozwoliło nam to zrezygnować z uszczelki i nie martwić się o wycieki. Zaprojektowaliśmy również mocowania na gwint w dolnej połowie, aby ułatwić montaż i nie musieć żonglować nakrętkami i śrubami jedną ręką. Zrezygnowaliśmy również z "naprawdę trudnej do zdobycia śruby" ze względu na rurę spustową przechodzącą nad nią, więc stworzyliśmy uszczelniony kanał wewnętrzny dla śruby o średnicy 105 mm, aby ją zastąpić i wkroczyć od zewnątrz rury spustowej. Dodaliśmy również możliwość montażu oryginalnej osłony cieplnej przy zastosowaniu oryginalnego kolektora turbosprężarki lub naszego kolektora zastępczego. Można zauważyć 2 zestawy punktów montażowych na rurze spustowej. Dodaliśmy również uchwyt czujnika O2. Umieściliśmy go w miejscu, do którego można uzyskać dostęp z komory silnika do strojenia na hamowni lub do dodatkowego szerokopasmowego wskaźnika lub deski rozdzielczej. Zaprojektowaliśmy to tak, aby można było używać 4-calowej rurki spustowej dla osób, które chcą uzyskać maksymalną moc z oryginalną turbosprężarką, jednak będziemy oferować je jako wersję do montażu za pomocą flanszy 2-boltowych, a także wersję 3.5 cala, która będzie pasować do oryginalnej lokalizacji wydechu