Dane aktualne na dzień: 27-11-2026 16:38

Link do produktu: https://sklep.carstuff.pl/mitsubishi-lancer-evo-4b11t-35-cast-dump-front-pipe-version-2-p-214033.html



Mitsubishi Lancer Evo 4B11T 3.5" Cast Dump / Front Pipe - Version 2

Cena	**5 477,99 zł**
Numer katalogowy	**mt_285728**
Kod producenta	**ART-4B11T-DUMP-VER2**
Producent	**ARTEC PERFORMANCE**

Opis produktu

3.5-calowa rura spustowa bez uszczelki z dwuczęściowym designem, ułatwiającym montaż

Górne gniazdo czujnika O2 dostępne z komory silnika do szerokopasmowego wskaźnika / strojenia
Bezpośredni design z nakrętka, idealne dopasowanie z zabezpieczeniami do oryginalnej osłony ciepła turbosprężarki
Wysokiej jakości złącze elastyczne minimalizuje ryzyko pęknięć w pozostałym systemie wydechowym
Kompatybilny z modelami RHD i LHD

Wersja 2 obejmuje stalową 3,5-calową rurę usuwającą katalizator, która łączy się z górną rurą spustową poprzez zacisk V-band o średnicy 3,5 cala. Rura usuwająca katalizator wykorzystuje również nasze odlewane złącze 89-80mm w kształcie 2 śrubowego uchwytu ARTEC i umożliwia łatwy montaż z istniejącymi systemami wydechowymi cat-back na rynku
Niezależnie przetestowany przez wiodące australijskie specjalistyczne firmy 4B11T - RP Motorsport
Do 20 kW zysku podczas testowania rurki spustowej ARTEC 3,5 cala i przedniej rurki z usuwaniem katalizatora (Wersja 2) w porównaniu z 3-calową rurką spustową i rurką środkowej części z 4-calowym wysokoprzepływowym katalizatorem
---

Przyjrzałem się temu, co inni oferują na rynku i okazało się, że wiele z nich nie pasowało do rynku RHD i albo stykało się z układem kierowniczym, albo było zbyt blisko wału kierowniczego. Powodowało to różnego rodzaju uszkodzenia uszczelek i uszczelek.Nasze 3,5-calowe rury spustowe do Evoluton 4-9 radziły sobie zawsze bardzo dobrze, dlatego postanowiliśmy spróbować udoskonalić to, co było dostępne dla Evo 10. Zapytaliśmy mechaników i techników, co im się podobało, a co nie w oferowanych przez innych rozwiązaniach, po czym postanowiliśmy zaprojektować rozwiązanie, które będzie lepsze pod względem wydajności oraz łatwiejsze w montażu.Jeśli spojrzysz na zdjęcia, stworzyliśmy nasz własny kształt obwodowy, aby poprawnie ominąć układ kierowniczy i jednocześnie umożliwić przepływ o średnicy 4". Chcieliśmy również stworzyć dwuczęściowy design, który ułatwiłby montaż. Dlatego też, aby uszczelnić dolną sekcję z górną, zaprojektowaliśmy podwójne zachodzenie z wewnętrznym stopniowaniem wystającym dalej w dół w kierunku przepływu gazu. Pozwoliło nam to nie używać uszczelki i nie martwić się o wycieki. Zaprojektowaliśmy również gwintowane wkręty w dolnej połowie, aby zwiększyć łatwość montażu i nie trzeba było równoważyć nakrętek i śrubek jedną ręką.
Zrezygnowaliśmy także z "naprawdę trudnej do zlokalizowania" śruby z powodu rury spustowej, która przechodziła nad nią, dlatego stworzyliśmy uszczelniony wewnętrzny kanał dla śruby o długości 115 mm, aby ją zastąpić i możliwym było jej wprowadzenie z zewnątrz rury spustowej. Dodaliśmy również miejsce do umieszczenia oryginalnej osłony ciepła podczas stosowania oryginalnego kolektora turbo lub naszego kolektora zastępczego. Można zauważyć 2 zestawy punktów montażowych na rurze spustowej. Dodaliśmy również mocowanie czujnika O2. Umieściliśmy je w miejscu, które można uzyskać z komory silnika do strojenia na hamowni lub do dodatkowego szerokopasmowego wskaźnika lub deski rozdzielczej. Zaprojektowaliśmy to tak, aby można było stosować rurę o średnicy 4" dla osób, które chcą osiągnąć maksymalną moc z turbiną o strukturze standardowej, ale będziemy oferować je jako wersję z montażem na śruby z dwoma otworami oraz wersję 3,5-calową, która będzie pasowała do oryginalnej lokalizacji tylnej części wydechu.