



さらに熟成された性能。その五感への応答。新サイクロンエンジン・シリーズ。

加速感やレスポンスを基準に、熟成され、高められたパワーユニットです。

ギヤランの深いドライブ感は、人の感覚に忠実な性能から生まれる。

DOHC 16VALVE

サイクロン2000/1800

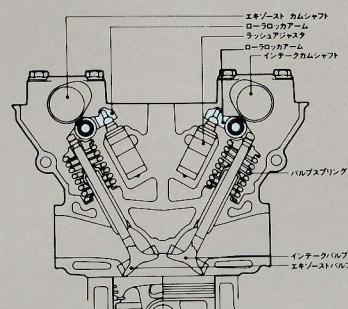
ヒューマン・チューン。余裕の性能、2000DOHC。

サイクロンエンジン・シリーズのひとつの頂点、2000DOHC。新たに排気ガスの背圧を大幅に低減するなど、排気系の高効率化を徹底し、パワーアップ、ドライバビリティの向上を実現しています。低・中回転域での粘り、レッドゾーンまで一気に吹け上がる胸のすく加速感。この全回転域での高性能を生み出す先進技術のひとつが、カムとの接触面にニードルベアリングを採用したローラロッカアーム方式。バルブ駆動時に発生するフリクションロスを大幅に低減し、エンジンの持つポテンシャルを余すところなく引き出します。さらに、オートラッシュアジャスタの採用でバルブクリアランスの調整を不用とし、耐久性、静粛性をいちだんと高めています。

全域ハイレスポンス。新開発1800DOHC。

2000DOHCユニットで磨かれた先進の動弁レイアウト、ローラロッカアーム方式、オートラッシュアジャスタを受け継いだ新設計。大容量メインマフラーの採用で、排気効率をアップ。ロングストロークの特長を生かした低回転域でのトルクフルな扱いやすさをそのままに、軽やかな吹け上がり感、俊敏なレスポンスをも実現した高性能DOHCです。

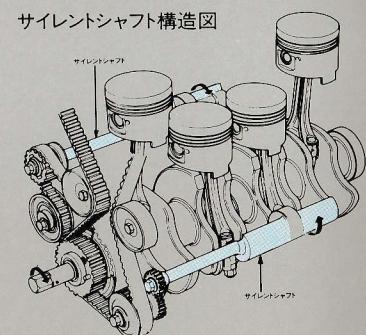
ローラロッカアーム方式構造図



性能の極限へ。インターラーパー。

エンジンのポテンシャルを極限にまで高めるインターラーパー。できるだけ低回転からタービンが動き、理想的な過給圧が得られるセッティングです。今までのターボにありがちだったトルクの急変を解消。常用域で扱いやすく、高回転域へとスムーズにトルクが高まってゆく快い加速感を実現しています。インターラーパーは、大型・高効率の空冷式。ターボチャージャによって過給され高温になった吸入気を冷却し、充填効率をいちだんと高めます。さらに、可変吸気管を採用。中・高速域でのパワーとレスポンス、低速域での燃費を向上させています。オートマチック車のターボは、シフト特性に合わせて専用チューン。低・中速域でのトルクをさらに厚くし、発進、追い越し加速時の鋭いダッシュ力、優れたコントローラビリティを引き出しています。

サイレントシャフト構造図



三菱独自のサイレントシャフトを搭載。

三菱の先進テクノロジーはエンジンの静粛化にも生かされています。ボルシェ社、ボルボ社にも採用され、その卓越した技術と信頼性が世界的に高い評価を得ているサイレントシャフト。エンジンの回転時に発生する振動を吸収し、アイドリングから高速での連続走行にいたるまで、振動の少ないスムーズな回転と高度な静粛性を実現します。