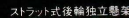


2000 GSR



直進安定性にすぐれたフロントサスペンション。すでに実績のあるストラット方式を採用。キャスト角がスポーツ車なみて、直進安定性にすぐれています。さらに、最適なキングピンオフセットを設定。操縦性ならびに走行安定性が、いっただんと向上しています。また、摩擦を極力、減らすためにテフロンベアリングを採用。驚くほどのソフトな乗り心地を実現しました。

ソフトな乗り心地を生む新リヤサスペンション。路面を常にかしっかりとホールドする三菱独自のアシストリンク付の4リンクサスペンション(2600mmロングSR4除く)です。しかもコイルスプリングを車軸の上に配置。バネ定数の低い柔らかなスプリングが、路面の凹凸をソフトに吸収します。また、ガス入りショックアブソーバも採用。Aならではの快適な乗り心地が実感できます。

安定性の高い4輪ディスクブレーキ^{1800SL}。前輪、後輪には、常に安定した制動効果が得られるディスクブレーキを採用しました。山間路での連続使用にも、高速からの急ブレーキにも安定した制動力を発揮。しかも水ぬれ後の回復も早く、耐フェード性能にもすぐれています。加えて、セメタリックパッドの使用でブレーキ鳴きもなく、耐久性も一段と向上。

新開発のストラットは、乗り心地と操縦安定性を採用した後輪ダブル wishbone 式を採用した後輪ダブル wishbone 式でローラーステアリングを実現。従来の後輪独立懸架と異なり、車体浮き上がり現象を抑え、コーナーリング時のグムズリップ、直進からの振動を吸収し、に快適でソフトな乗り心地を実現。

軽・踏むだけで確実な制動力を発生させる 2600 ロイヤル、2000 cc 4 気筒エンジンは、レーシングには、9 インチのブレーキディスク、その他の車種には、11 インチのブレーキディスクを採用しています。アンチロックブレーキシステム（ABS）を備えて、確実な制動力を確保し、ステアリング機構は、全車にニードルベアリングを採用。ギアボックスを新採用の 5 速マニュアルシフトに、他にも、2000 cc スーパーチャージドエンジンを搭載したレーシングギアボックスも、快適、しかも高速安定な走りを実現。