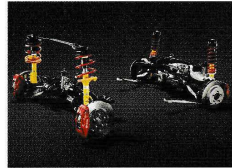


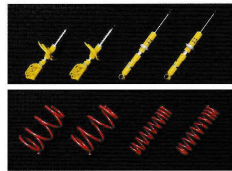
Specialized Footwork

走り出した瞬間、路面に吸いつくようなしなやかさを感じる。

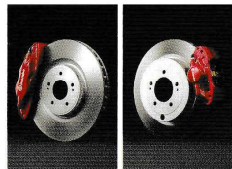
すぐれた操縦性と乗り心地を高い次元で融合させた新開発の高剛性サスペンション。



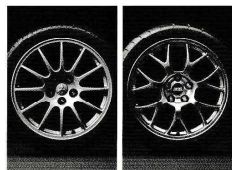
マクファーソンストラット式フロントサスペンション
/マルチリンク式リヤサスペンション
(ハイパフォーマンスパッケージ装着車)



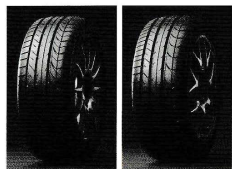
上: BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー
(左: フロント/右: リヤ)
下: Eibach社製コイルスプリング
(左: フロント/右: リヤ)



Brembo社製ベンチレーテッドディスクブレーキ
(左: フロント/右: リヤ)



左: ENKEI社製18インチ鋳造アルミホイール
右: BBS社製18インチ鍛造軽量アルミホイール



左: 245/40R18 93Yタイヤ
右: 245/40R18 93Wハイパフォーマンスタイヤ

Suspension [サスペンション]

S-AWCをはじめ、ワイドトレッド化やグリップ力の高い18インチタイヤの装着に合わせて、いちだんと高剛性化。さらにジオメトリの最適化などにより4輪の高い接地性を実現。より高度な操縦安定性をもたらしている。フロントはマクファーソンストラット式。クロスメンバーなど各部の剛性を大幅に向上させたことにより、キャンバー剛性や接地面横剛性の向上を実現。従来から採用している高性能なフロント倒立式単筒ショックアブソーバーも含め、直進安定性や旋回性能を高めている。リヤはマルチリンク式。剛性の高いサクロスメンバーマウントタイプとし、すべてのパーツを一新。各アームの取り付けスパンの拡大と取り付け部の剛性アップにより、キャンバー・トー剛性を格段に高めた。さらに非線形スプリングやダンパーのナックルマウント化、ピロボールの増加により、接地性を向上させている。

BILSTEIN Shock Absorber & Eibach Coil Spring

[BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー&Eibach社製コイルスプリング]

応答性が高く、ひときわすぐれた路面追従性を発揮するショックアブソーバーと、しなやかな特性で定評のスプリングが、乗り心地と走行性能をより高いレベルで両立。ランサーエボリューションXの走りをさらに研ぎすませた(GSRにパッケージでメーカーオプション)。

Brembo Ventilated Disc Brake [brembo社製ベンチレーテッドディスクブレーキ]

制動力や耐フェード性の向上をめざしてさらに大径化。フロント18インチ(対向4ポット) / リヤ17インチ(対向2ポット)のベンチレーテッドディスクブレーキをbrembo社と共同開発(GSRに標準装備、RSにメーカーオプション)。さらに、より軽量な2ピースタイプフロント18インチベンチレーテッドディスクブレーキを用意(GSRにパッケージでメーカーオプション、RSにセットでメーカーオプション)。

▲ ブレーキの鳴きやブレーキダストの発生しやすい傾向がありますが、高性能ブレーキの特徴であり、異常ではありません。高性能ブレーキを用いており、新車お買い上げ後、走行距離約500kmまでは、急ブレーキを極力避けた慣らし運転をお願いします。

ENKEI & BBS 18-inch Aluminum Alloy Wheel [ENKEI社製&BBS社製18インチアルミホイール]

鋳造後にリム部をスベニング加工して強度を高めつつ薄肉化することで軽量化を図り、高剛性なデザインとしたENKEI社製18インチ鋳造アルミホイールを標準で装着(GSR)。鍛造によってリム部をさらに薄肉化することで標準装着ホイールより4本で約3.7kg軽量のBBS社製18インチ鍛造軽量アルミホイールを用意(GSRにメーカーオプション)。

18-inch Tire [18インチタイヤ]

245/40R18 93Yの低扁平&ワイドタイヤを装着(GSR)。左右非対称トレッドパターンや内部構造の最適化により、ハンドリング性能をはじめブレーキ性能、ウェット性能、静粛性などを高次元でバランス。さらにドライグリップ性能や応答性、旋回性能などを高めた245/40R18 93Wハイパフォーマンスタイヤを用意(GSRにパッケージでメーカーオプション、RSにセットでメーカーオプション)。

Advanced Bodywork

全身にわたり緻密な高剛性化とエアロダイナミクスを追求。

ワイドなスタンスで重心を低く身構えたアスリート・ボディ。

Low & Wide Proportion [ロー&ワイドプロポーション]

ボディ全幅とトレッドをよりワイドに。そしてフロントのショートオーバーハング化とロングホイールベース化などにより、高性能な走りへの引き締まったプロポーションを実現した。さらに軽量のパワートレインをより低い位置に搭載したことによる低重心スタンス。バッテリーおよびウインドウウォッシャータンクのトランクルームへの配置など、前後重量配分も改良。これにより高レベルなハンドリング性能と、ゆるぎない高速走行安定性を実現している。

High Rigidity Body [高剛性ボディ]

新世代のハイパフォーマンスセダンを目指してボディ構造を一新。衝突安全性はもちろん快適性を高めたくうえで、V型リヤシートバックブレースやフロアアッパークロスメンバー、フロントロアブレースなど、随所に効果的な補強を実施。曲げ剛性、ねじり剛性ともに大幅に進化させたボディ剛性を実現している。さらにリヤ砲塔マウント構造やフロントストラットタワーバーなどサスペンションマウント部を補強。S-AWC、4B11 MIVECエンジンなどの圧倒的なポテンシャルをしっかりと受け止め、高レベルの走行性能の実現に貢献している。

Light Weight Body [軽量ボディ]

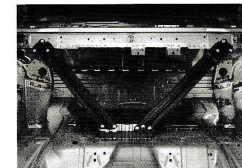
ルーフパネル、エンジンフード、フロントフェンダー、フロントとリヤのバンパービームなど、随所にアルミ素材を採用。ボディ剛性を高めながら重量の軽減はもちろん、ボディ上部や先端部の軽量化を積極的に図ることで走りの性能への影響の大きい部分の軽量化に配慮している。

Aerodynamic Body Design [空力ボディデザイン]

風洞実験と緻密な流体解析を積み重ねて、ボディデザインと空力性能を高レベルにバランスさせた。フロントのフード先端形状とバンパー下端形状の最適化、大型サイドエアダム、基本断面の翼型形状の最適化とともに、中心部と外側の仰角を変化させたツイステッドウィングタイプ大型リヤスポイラー(GSRに標準装備、RSにメーカーオプション)、フロントのベンチュリー&ディフューザー付大型アンダーカパー、リヤディフューザーなどにより、ボディの上面・側面・下面のエアフローを最適化。すぐれたダウンフォースでタイヤの接地性を高めるとともに、C_d値(空気抵抗係数)の低減と、C_l値(揚力係数)を前後バランスよく低減することで、高速走行時の操縦安定性を高めている。さらにエンジンルーム内のエアフローも積極的に追求。エアスクープ&エアアウトレット付専用アルミフードやフロントフェンダーのエアアウトレットにより、冷却・放熱にも配慮している。



アルミフード&アルミフェンダーパネル



V型リヤシートバックブレース



エアスクープ&エアアウトレット



ツイステッドウィングタイプ大型リヤスポイラー



リヤディフューザー&放熱アウトレット