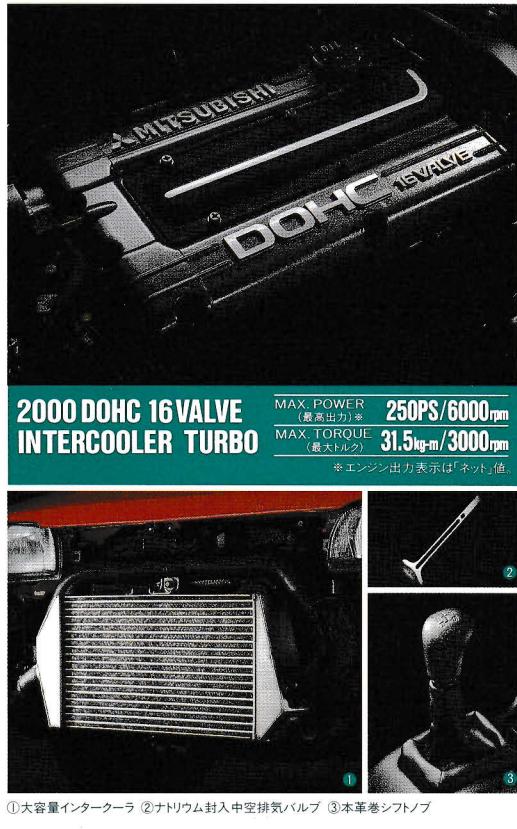


POWER for Evolution

2000 DOHC 16バルブ・インタークーラーボエンジン
エボリューションの走りを引きだすパワーソースは、2.0ℓクラス最強のスペックを誇る2000 DOHC 16バルブ・インタークーラーボエンジン。数多くのラリーで磨かれた4G63型エンジンをベースに、徹底してチューニング。圧縮比を引き上げて低速トルクの向上を図る一方、ピストン、コンロッドの軽量化や運動系のフリクションロスの低減など、基本から見直して高出力化を追求した。ヘッドまわりでは、ナトリウム封入中空排気バルブを新採用。内封のナトリウムが、バルブの上下動に応じて効果的に熱を放出。高熱負荷への耐久信頼性とバルブ追従性を向上させている。また、三菱独自の圧力検出型カルマン渦式エアフローセンサをはじめ、電子制御燃料噴射システム(ECIマルチ)、電子点火制御システム、さらにローラーロッカーム、オートラッシュアジャスタなど、さまざまな角度から最先端のエンジン技術を投入。最高出力250PSという2.0ℓクラス最強の動力性能を達成した。しかもトルク性能においては、3000回転以下からでも30kg-m以



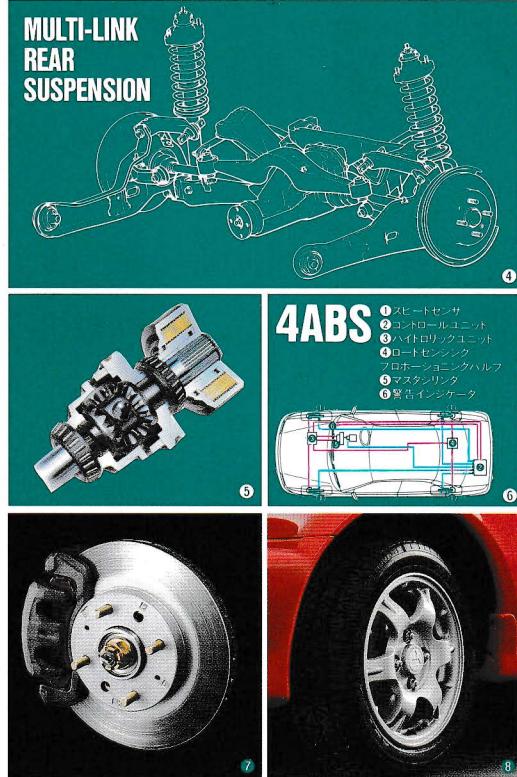
上という太いトルクを発生。その加速性に圧倒的力を発揮する。さらには、こうした高出力化に対応充分な熱排出を可能にするポンネット上への大型アウトレットの設置や空冷式オイルクーラーの採用も過酷な使用への万全な耐久信頼性を確保している。
大容量インタークーラー ターボチャージャによって高熱化した空気を冷却し、さらに過給効率を高めたインタークーラー。エンジン高出力化の決め手となるこのターボには、放熱量の増大をねらって470×256mmという大容量サイズを採用。しかもインナーフィルター最適に配列し、従来4G63型に比べて約15%以上の冷却効率を達成している。そのうえ、車体先端に優先設置して空冷性能を高めるとともに、外熱をしやすいブラック塗装を施さず、シルバー色にこだわったクロスレシオ・ミッション 2速・3速・4速のギア比をエンジン出力特性に最適なクロスレシオに設定。エンジンパワーを自在に引きだせ、俊敏な加速性を実現する。また2速にはダブルコーンシンクロを採用し、3・4・5速のシンクロをサイズアップ。操作力を大幅に軽減した。シフトノブには手になじむ本革巻きを探

250PSで駆る軽量高剛性ボディ。かつてない運動バランスが、ここに生まれた。

ランサーのバランスのよい走りの資質が、三菱独自のオールホイールコントロール理念にもとづいて、高レベルに磨き抜かれた。そこに、2.0ℓクラス最強のパワーを自在に操れる、まったく新しい運動性能が宿った。「ドライバーの期待以上に速く、ドライバーの期待どおりに曲がる。まさに、理想としていたマシンだ(木全巣)」

FOOTWORK for Evolution

軽量高剛性ジャストサイズボディ 軽量でありながら剛性の高さで定評のあるランサーのボディをさらに補強。ねじれ剛性を約20%アップさせ、操縦安定性、耐久性ともに大きく向上。しかもフードはアルミ製として、約5kgの軽量化を達成した。ホイールベースとトレッドは、高速直進性と機動性のウェルバランスを考慮したジャストサイズ。オーバーハングも少なく、軽快な運動性能に貢献している。また操縦安定性をさらに高めるため、リヤスピイラにはすぐれた空力効果のある超大型を採用している。
サスペンション フロントにマクファーソン・ストラット式独立懸架を採用。パワーに合わせて細部まで強化を施し、高い剛性を確保。高度な操縦性を実現した。リヤには、同様に強化されたマルチリンク式独立懸架を採用。車体の前後・左右のそれぞれの方向に配置した数本のアームの相互作用により、理想的なタイヤの動きを実現する。しかも各アームのブッシュのうち6ヶ所には、ピロボルを採用してステア剛性をアップ。タイヤの接地性を高めるとともに、旋回限界性能、操舵応答性能を大きく向



上させ、イメージするままのコーナリングを実現してセーフティを確保。VCU & センターデフ方式フルタイム4WD センターデフとVCU(ビスカスカップリング)を組み合わせたフルタイム4WD機構を採用。走行状況や路面状態変化に瞬時に応じて、前・後輪への駆動トルクの分配を最適に制御する。またGSRエボリューションには、VCU式リミテッドスリップデフも採用。激しいコーナーや凹凸路で片輪が浮き上がる場合でも、駆動輪をしっかりと確保し、走行安定性をいちだんと高めてくれる。
4ABS & 4輪ディスクブレーキ フロントに2ボディリバ・15インチベンチレーテッドディスク、リヤに14インチベンチレーテッドディスクというブレーキシステムにより、速く確実な停止力を発揮。さらにGSRエボリューションでは4輪ディスクブレーキを標準装備。同一サイド・前後輪セレクトローの2チャネル制御により、ウェットな路面でのブレーキング性能を最大限に発揮するミシュランタイヤXGT-Vを選び、ブレーキの効果を高める新設計の軽量アルミホイールも採用。