

Specifications

ENGINE ▶ 4B11 直列4気筒エンジン / 4P Racing CNC チューンヘッド / Manley G4ss ストロークアップ  
 ランク / JE Pistons ホース&10:1ピストン、ピストンリング、Camlo-PCVパフォーマンスロッド、Cosworthヘッ  
 ドスタック4本、1.3mmヘッドガスケット、ARP-スクリューボルト、Kelfordカムシャフト、WPCSEI(ブロッ  
 ク、ピストン、クランク、カム) / King Bearings-メインクランクベアリング、コンロッドベアリング、Gamett by He  
 rewell-Gen2 GTX 3582N ツーバースターター&1.01A、AR、ターボチャージャー、TurboSmart-WG  
 40デュアルウエスタート、Race Port、70-オフバックス、CSF-27x6x4.5バレーチカスフロインタークーラ  
 ー、エンジンオイルクーラー、パワーステアリングクーラー、リヤディフュージョンオイルクーラー / CSF-Rywire  
 タックドユニバーサルラジエーター、Burns Stainless-Hydralowアランブ、Sheehey Race-ステンレスターボ  
 マニホールド、カスタムTitanチタンパイプ&アップチューブ、カスタムターボキット、カスタムインタークーラーフッ  
 リケーション / Margius Motorsports-レースインターマニホールド、Bosch 82mm ツイブパイプワイヤード  
 ルギティ、フェーシング、Petersonライオンシステム、KTN Thermodynamics-インターマニホールド  
 スペーサー / Rywire-カスタムワイヤリング、HP、Electrona SPDM、カスタムフィッティングwith XBP HS-79  
 PTFEケース、Syvecs S8 ECU(Wayne Potts of International Speed Consulting & Jon Drens  
 s of 5150 Racingチューニング) / AEM Electronics-クランクケースプレッシャーセンサー / カスタムホー  
 ンファイバーフェーシングwith Boschフェーシングポンプ、Nukeフェーシングプレッシャーレギュレーター / M  
 ector Dynamics 1700Xインジェクター / Radium Engineering-フェーシング&スプリット / Chasing J  
 e-カスタムCSFチタンコイルプレート(バルブカバー) / Downstar-ハードウェア、Reliance-ターボワット、A  
 Tris-バーデンバー  
 DRIVETRAIN ▶ SPEC-ラトウェイトフライホイール、Titan-クランクシャフト、TMM-カム&スプリング  
 ショーシフター / StepTime-パフォーマンススワッチャー  
 SUSPENSION ▶ JRZ-2ウェイコイルオーバーサスペンション、Whisper-ハイパフォーマンス10:1ロッド  
 エンド、AKMotorsports-前後チューンアップブレーム、前後フルカスタムサスペンションアーム  
 BRAKES ▶ Sintered-前後4ポットローフォーブレーキキット、エアロローター、660レーズブレーキフルード、Ry  
 wire-カスタムブレーキライン、WilWood-ブレーキアジャストプロダクションバルブ  
 WHEELS ▶ Forgem-LAS-II、カスタム3ピースフォグ(F11.0Jx18+5 R11.0Jx18-25)  
 TIRES ▶ Toyo-R88R(275 / 35ZR18)  
 EXTERIOR ▶ Sheehey LA-John Sheeheyデザインフライホイール、カスタムキー&by LTMW / Chas  
 eSpeed-カスタムフロントUNIT / SEBON-カーボンボンネットwith Chasing Jetタンハードウェア、Ahe  
 hours Garage-エクステンションフロントスポイラー、クイックリリースフロントインバーシステム、クイックリリース  
 フードラッチシステム、JunkCraftsquare-カーボンサイドミラー、Lunarデザイン / Vans-LEDターボライト  
 INTERIOR ▶ ABC Speedmetal-カスタムインテリアパネル、ドアパネル、Aim Sports-MX5スターズ5イ  
 ンテグレーションディスプレイ、Spaco-Revitシート、スタアリング、クインクレスト、シフトフューエルシフトバー&S、G  
 MQ Racing-FIAスペックロールオーバー

2010  
**MITSUBISHI  
LANCER EVOLUTION X**

Ravi Dolwani

**史上最もクールなEvo.X**

クーリングパーツをパフォーマンスパーツと捉え、冷却性能はもちろん、  
 耐久性やフィッティングのしやすさも追求するCSFラジエター  
 そのプロダクトの真価を訴求するため、

SEMAショーに向けて製作されたのは、超弩級のスペックを誇るランサーエボリューションXだ。  
 サウスカリフォルニアのオールスターが集結した、技術の奔りに注目せよ!







3Dモデリングのシムレーションソフトで設計したストリートフォード用のワイドボディキットを装着。セイルのカーボンボンネットやレザン製ウインドウフレームも装着している。競技時でも使えるプロトタイプリアアームを備え、現在はアフターワークスレーンで製作された3Dに近づくスプリングとピボットフェューザーがダウンフォースを確保している。



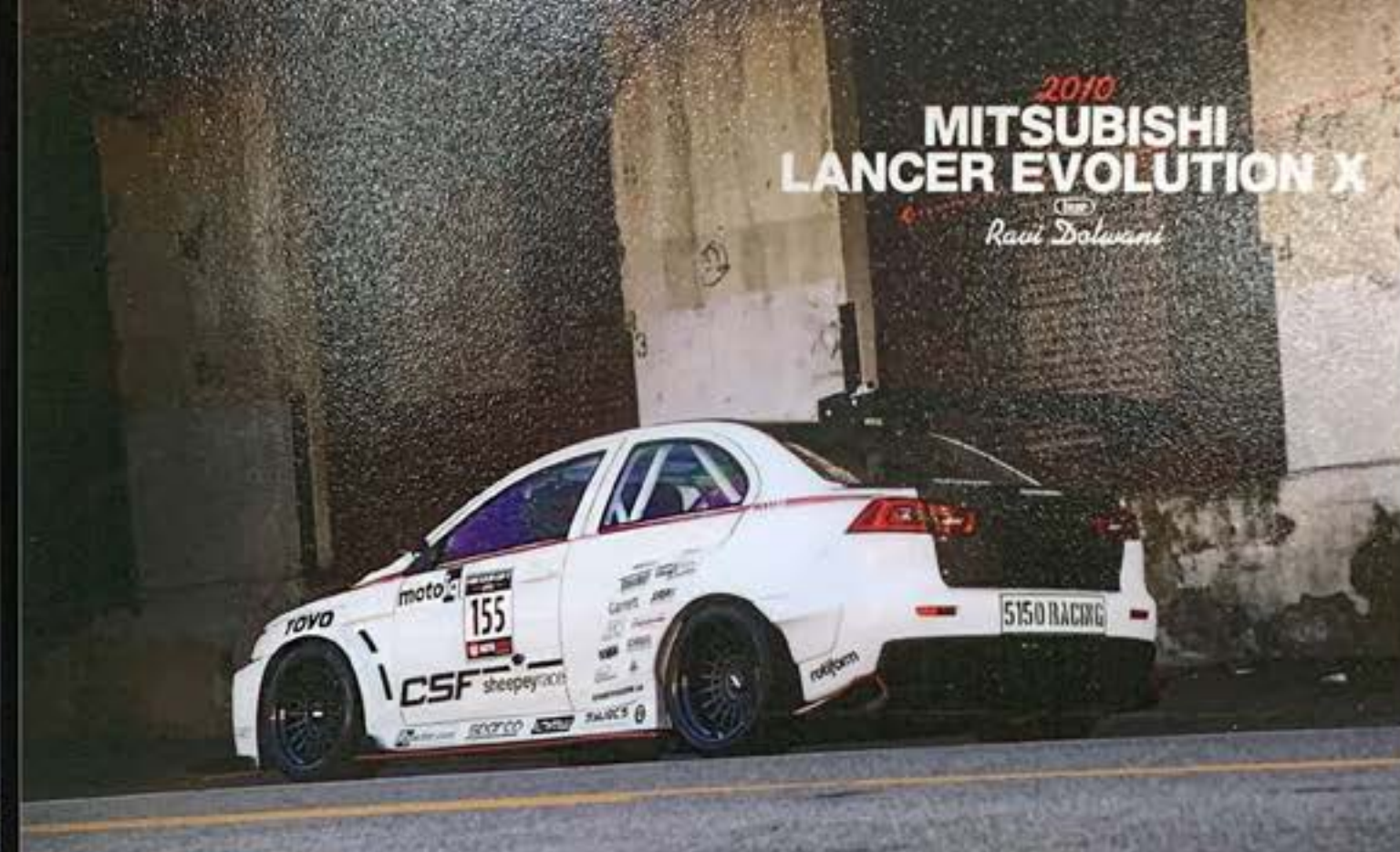
ワールドチャレンジ参戦時のカスタムロールオーバーシステムは、一度全バラされた後、カスタムの内装パネルを装着。スバルのシートアライメントはブラケットで調整されている。ライワイヤーのカスタムワイヤリングが取り付けられ、HP Electronicsのスイッチパネルでエンジンの始動やライトの点灯操作も可能。メーカーとしてAmSスポーツ製カランタンタンクも備わら、トランクルームにはドライサンプのオイルタンクとフリーザータンクをインストール。

エンジンには2000ccの4B11型をベースとした4B11型をベースに、24バルブ7200rpmを駆動。シービービルトがアフターで製作した321ストロークアップした4B11型をベースに、WQ40ワイドボディキットとGT-X3502Rタービンマウント、3本のチーフパイプが排気システムを構成してアフターマウントされる。マフラーシステムはスポーツのインマニにはドライパイプ、ライワイヤーのストロークアップが備わら、エンジンルームを冷却するための燃料系も強化。オイルクーラーはヒーター用のドライサンプシステムが取り付けられている。



アメリカのオイルメーカーであるロディアフォームの3C-スプレッドオイルL AS-Rを装着。タイヤはローラーのブロックスPR655Rを組み合わせた。ブレーキは前後に4ポットキャリパーを備えるストップテックの900フィートを採用。前後バランスポイントでもウィンドウのプロポーションバルブも備わら。前後のチューブアプリアームとサスペンションアームはAKモーターススポーツがアフターで製作。フロントアームは7075アルミを削り出して作ったピレックアーム。ダンパーはJHQの2ウェイコイルオーバー。

「Be Hot, Stay Cool」



## ストロークアップした4B11型で692psのアウトプットを実現

ラジエーターやインタークーラー、各種オイルクーラーなどのクーリングパーツメーカーとして、いまアメリカで最もクールな存在がCSFラジエターだ。

その代表的な技術が「Bチューブ」と呼ばれるラジエターの内部構造。液体や空気が通過するチューブの断面形状は楕円が一般的だが、CSFでは楕円の中央にブリッジが掛かったような形状を採用している。その断面が「B」の字のように見えることからBチューブと呼ぶわけだが、流体が触れる表面積が拡大するため冷却効果が上がり、チューブの強度も向上。そのため、より過酷な環境で冷却性能と振動に対する耐久性が要求されるサーキットで注目を浴びているのだ。

そんなCSFのパフォーマンスパーツ部門を率いるラヴィドワニが、ある日、ボルシェ用パーツを共同開発しているGMグレースを訪れた時のこと。GTレースのワールドチャレンジで使用されたエボXが、その役目を終えてガレージの片隅に放置されているのを見つけた。自社製品の性能を実証するデモカーの製作を構想していたラヴィは、その車両を購入。SEMAショーへの出展とグローバル・タイムアタックへの参戦を同時に実現できるランエボXの製作を決意した。

まずインタークーラーを軸とするターボ・セ

ットアップは、羊のトレードマークで知られるシービービルトが担当。層が縦向きに並ぶCSFのパーティカルフロー・インタークーラーコアをベースに、ワンオフ製作したテーバー状のエンドタンクを装着。インタークーラーの小型化とエアフローの効率化を実現した。

次に水回りに関しては、CSF製コアをベースとしたタクト・ユニバーサル・ラジエターを商品化しているライワイヤーが担当。クーラントだけでなく、ドライサンプを採用するオイルシステム、カーボン製のフェューエルタンクを備える燃料系統、そしてSyvecs製ECUから発せられる電気信号などの、すべてを「繋げる」作業を滞りなくフィニッシュさせた。

エンジンルームやブレーキラインには、フッ素樹脂であるPTFEで作られたXRPのHS-79ホースを使用し、見た目にも美しい取り回しを実現。ECU関係は得意のカスタムワイヤーハーネスを駆使し、HP Electronics製PDMを使うことでシンプルかつ機能的にまとめている。

また、グローバル・タイムアタックなどの競技会に出場することを前提としているため、ボディやサスペンションもバージョンアップ。ストリートファイターLAのワイドボディキットをベースに、LTMWがカスタムフィッティングしたかと思えば、AKモーターススポーツが3Dスキャン

とCADデザインを取り入れたフルカスタムサスペンションを製作するなど、執念すら感じさせる徹底した作り込みが実現されている。

そうして完成したエボXは2017年のSEMAショーでCSFのブースを飾り、ラヴィの狙い通り会場の話題をかっさらった。その後、レギュレーションに合わせてドライサンプ用のオイルタンクをトランクルームへ移設したほか、今年はタイムアタックシーズンに向けた空力のアップデートも実現。エボXのさらなる真価が解き放たれる。



創設31歳にしてCSFのパフォーマンス・ディヴィジョン代表を務めるラヴィドワニ。数々のレーシングチームや有名チューナーとのコラボを通してブランドの知名度を高めた。卓越したビジネスセンスを発揮している。また、彼自身もレースやタイムアタックでステアリングを握る。全米のカンファレンス・イベント、今年は今年のSEMAに出展した1000psのボルシェ991ターボだ。