

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 ホット10.1ピストン、ピストンリング、Camillo Performance ストローク / Cosworth ヘッド  
 スタッフ444、1.3mmヘッドガスケット、ARP-40 スクリューボルト、Kelford 444 シフト、WPC 3E (ブロッ  
 ク、ピストン、クランク、カム) / King Bearings インクランクベアリング、コンロッドベアリング、Garrett by He  
 rewell Gen2 GTX 3582N ツーバースターター&1.01A、AR チューンジョー、TurboSmart WQ  
 40 デュアルウェイスタート、Race Port プローブ / 444 / CSF-27x6x4.5 ツーバースターターインタークーラ  
 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 x Rywire  
 タックドユニバーサルラジエーター、Burns Stainless-Hydralow アラップ、Sheepey Race-スタンレスター  
 マニホールド、カスタム Ticon 27x6x4.5 アラップチューブ、カスタムターボキルト、カスタムインタークーラー  
 リンク / Margius Motorsports ツーバースターターマニホールド、Bosch 82mm ツーバースターターマニホールド  
 ルギティ、フェルナール、Peterson ライトシステム、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 Electronics 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 / フェルナール with Bosch フェルナールポンプ、Nuke フェルナール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 フェルナールポンプ / Chasing J  
 e カスタムCSF チューンコイルプレート (バルブカバー) / Downstar ハードウェア、Reliance モーター / A  
 Tris-バーデンバー  
 DRIVETRAIN ▶ SPEC-3 フロントドライブシャフト、Titan フロントサスペンション、TMM オール4x4 ロー  
 ンスショーター / StepTime パフォーマンススワッチャー  
 SUSPENSION ▶ JPNZ-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ピ  
 ンド、AK Motorsports 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ピストンローターブレーキ、エアロローター、660 レースブレーキフルード、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-4 カスタム3ピースフォグ (F11.0Jx18+5 R11.0Jx18-25)  
 TIRES ▶ Toyo RB88R (275 / 35ZR18)  
 EXTERIOR ▶ Sheelher LA-John Shee アインフイロディキット、カスタムカー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 / A  
 the Hour 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  
 フードラッチシステム、Junk Craft square カーボンサイドミラー、Laser グラインド / Vans LED フェルナール  
 INTERIOR ▶ ABC Speedmetal カスタムインテリアパネル、ドアパネル、Aim Sports-MX5 スタード5イ  
 ンチカラーディスプレイ、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  
 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 ラジエーター  
 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モデリングのシミュレーションで設計されたストリートレーサー向けのワイドボディキットは、セイルのカーボンボンネットやレザン製ウインドウで軽量化も図られている。横揺れ時でも大きなフロントサブリーターを備えるが、現在はアフターワークスレーシングで製作された、さらに巨大なサブリーターとサビシューターがダウンフォースを確保している。



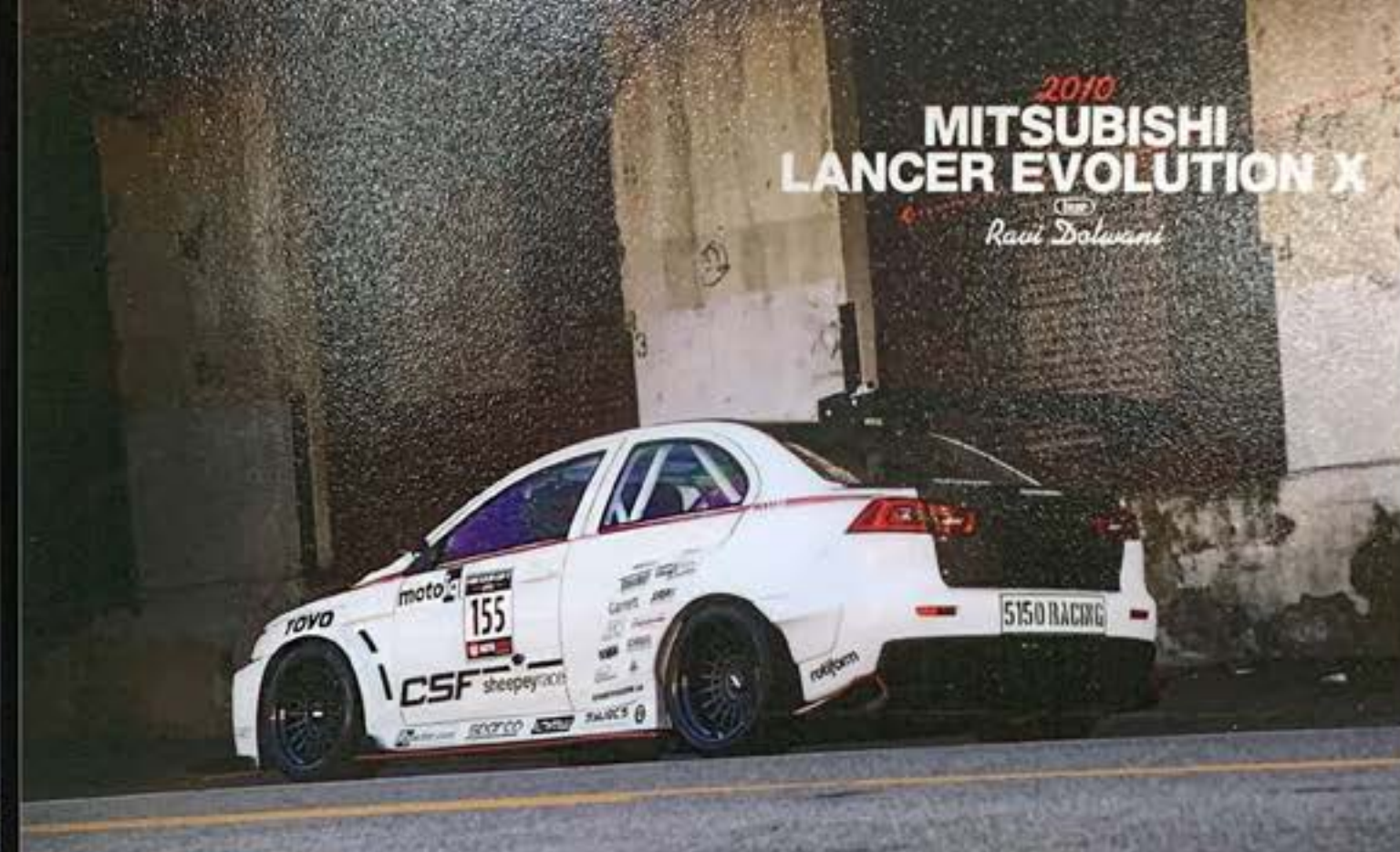
ワールドチャレンジ参戦時のカスタムロールケージはそのままに、一度全バラにされた後、カスタムの内張パネルを追加。スバルのスタアリングシートはブラッグアルカンターラで張り替えられている。ライワイヤーのカスタムワイヤリングが取り付けられ、HP Electronicsのスイッチパネルでエンジンの始動やライト部の点灯操作も可能。メーカーとしてAmSpeedが製作したタンクも備わら、トランクルームにはドライサンプのオイルタンクとフリーザータンクをインストール。

エンジンは2000ccの4B11型で、4B11型をベースに、24バルブ72フィンを駆動。シービービルトがアフターワークスレーシングと共同開発した4B11型をベースに、WQ40フェイズドポートとGT-X3502Rタービンをマウント。3本のチーフインジェクターと4本のサブインジェクターを備える。マフラーはメーカー製のエキゾーストパイプの300mmパイプが採用され、インジェクター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オイルクーラー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-スプレッドオイルは、AS-Rをベース、タイロローのブロックとSPB550を組み合わせた。プレースは前後に4ポートキラーを備えるストップテックの90フィートを採用。前後のバランスを調整できるウィンドウのプロポーションバルブも備わる。前後のチューブアプラーフレームとサスペンションアームはAKモータースポーツがアフターワークスレーシングで製作。フロントアームは7075アルミを削り出して作ったビルドアップ。タンパーは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ラジエーターだ。

その代表的な技術が「Bチューブ」と呼ばれるラジエーターの内部構造。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・ラジエー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系統、カーボン製のフ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。