

DATE 1999年01月07日

ランサー エボリューションVI

新エアロパーツの採用など内外観を一新すると共に、操安性、冷却性等の走行性能を更に改良し新発売

三菱自動車では、世界ラリー選手権(WRC)を始めとするモータースポーツ参戦で培われた高い技術力をフィードバックさせた高性能スポーツセダン「ランサーエボリューションVI」を開発し、1月22日より全国のギャラン系販売会社から発売する。今回発売する「ランサーエボリューションVI」は、99年WRCレギュレーションを盛り込んだ最新、最強仕様で、新エアロパーツの採用など内外観を一新すると共に、操安性、冷却性の向上等細部にわたる改良を施し更に進化した車とした。

当社では92年にWRC参戦を目的に大容量インタークーラー及び空冷式オイルクーラー付2.0リッターインタークーラーターボ、大型エアアウトレット付アルミボンネットフード、大型リヤスポイラー等を採用したスポーツセダン「ランサーGSRエボリューション」を発売。以来、93年に「ランサーGSRエボリューションII」、95年「ランサーGSRエボリューションIII」、96年「ランサーGSRエボリューションIV」、98年「ランサーGSRエボリューションV」と常に進化を遂げてきた。この間、ラリーの頂点であるWRCにランサーエボリューションをベースとするラリー仕様車で参戦、昨年は全13戦中7戦で総合優勝し、三菱は初のマニファクチャラーズチャンピオンを獲得すると共に、チームドライバーのトミー・マキネン選手がWRC史上初の3年連続ドライバーズチャンピオンとなりダブルタイトルを獲得した。



ランサーGSRエボリューションVI

1. 主な商品概要

「ランサーGSRエボリューションV」に対し、次のような改良を施した。

(1) 内外観

1. フロントバンパーはランセンスプレートのオフセット化、オイルクーラーベンチレーターやエアブローダクトの採用により冷却効率・空力性能を向上させると共に迫力ある新デザインとした。
2. 99年WRCレギュレーションに対応したウィッカ型迎角可変ツインリヤスポイラーを採用、小型化しながらも2枚翼とすることで「エボリューションV」と同等のダウンフォースを確保した。
3. レカロシートにブラックとブルーを基調とした生地を採用すると共に本革巻ステアリング、本革巻シフトノブ、シフトブーツにブルーステッチを採用し、よりスポーティで上質な室内とした。
4. メーターの文字盤のブルー化、メーター目盛りの変更により視認性を向上させた。
5. ボディカラーはランズブルー、サテライトシルバー、ピレネーブラック、スコーティアホワイト、アイセルブルーの5色とした。
6. OZ社新デザインの17インチアルミホイールを採用した。

(2)走行性能

1. フロントサスペンションのロールセンターの低下、リアサスペンションの各アーム類のアルミ鍛造化やリバウンドストロークの増大、ストラット減衰力、スタビライザー等のチューニングを施し、コーナリング時の操安性を向上させた。
2. 大容量インタークーラー及び空冷式オイルクーラー付2.0DOHCターボエンジンを搭載。水温制御方式の変更、ピストンにクーリングチャンネルの追加、エンジンオイルクーラーの大型化により冷却性を向上させた。
3. エンジンのエアインテークホース径の拡大、ターボチャージャーの吸気入口径の拡大等により高回転域での性能、レスポンスを向上させた。
4. プレンボ社製ブレーキシステム(フロント17インチ4ポットキャリパー、リヤ16インチ2ポットキャリパー)のキャリパー剛性を向上させた。

(3)モータースポーツ競技ベース車両「RSエボリューションVI」の設定

ボディ重量の軽量化を図ったモータースポーツ競技用のベース車両「RSエボリューションVI」(注文生産)を設定、過酷な競技での戦闘力を向上させた。

1. ターボチャージャーにチタンアルミ合金製タービンホイールを採用(世界初)、吸気系の圧損低減と共にレスポンスを高回転域での性能を向上させた。
2. 競技における急激なトルク伝達においてもロスのないツインプレートクラッチをオプション設定した。

2.メーカー希望小売価格

[単位:千円]

車種	東京・大阪・名古屋・岡山
ランサー GSRエボリューションVI 5M/T	3,248
RSエボリューションVI 5M/T	2,598

- 希望小売価格(車両本体価格)は、参考価格です。(1999年1月7日現在)価格は各販売店にお問合せ下さい。
- 価格には、スペアタイヤ、標準工具、ジャッキが含まれます。
- 販売店でセットする付属品は、別途扱いとなります。
- 保険料、税金(含む消費税)、登録に伴う費用は別途申し受けます。

以上