

LANCER
EVOLUTION VII

Heart-Beat Motors





進化は世紀を超えた

はじめに

“ランサー エボリューション”は、'92年10月、軽量・コンパクトな4ドアセダンボディに、高出力・高トルクを誇る高性能2Lインタークーラーターボエンジン、そして、そのパフォーマンスを余すところなく走路に伝える優れた4WDシステムを搭載して登場。

この初代よりVI トミー・マキネン エディションに至るまで、高次元の信頼性、耐久性、実用性の実現はもとより、常にモータースポーツと直結した実戦的な改良を随所に盛り込みながら、国際規格の競技に勝てるクルマのベースにふさわしい、スポーツマインドあふれる超高性能4WDセダンとしての「進化」を、文字通り遂げてきました。

その間、'93~'00年の世界ラリー選手権（WRC）を通じてランサー エボリューション（グループA仕様）は、'98年にマニファクチャラーズ・チャンピオンを、'96~'99年にはトミー・マキネン選手により前人未踏の4年連続ドライバーズ・チャンピオンをそれぞれ獲得。国内においても、歴代車それぞれがラリー、レース、ジムカーナ、ダートトライアル等すべてのカテゴリーにわたってトップクラスの成績を収め、そのポテンシャルを実証してきました。

ランサー エボリューションは、本格スポーツ走行にこたえる超高性能4WDスポーツセダンとしての優れた走りの資質とともに、その際立った走りの世界を心ゆくまで堪能させる扱いやすさを兼ね備えることによって、多くの方々から大変高い評価を頂いています。

今回の『ランサー エボリューションVII』は、新世代コンパクトセダンとして昨年発表したランサー セディアのボディ基本骨格をベースとしながら、新世代の超高性能4WDスポーツセダンにふさわしい洗練された専用スタイリング、4ドアセダンの実用性と高い質感を満たした各種装備品目、歴代エボリューションを通じて培った多くの技術的蓄積とともに、よりいっそう卓越した走りを実現する先進のメカニズムを、余すところなく投入。新世紀への躍進にふさわしい圧倒的なポテンシャルの実現により、モータースポーツ面においても2001年度WRC後半戦からカテゴリーを移行し参戦するWRカークラスの機能面における実質的なベース車両として、また従来通りグループA&Nクラスにおける各種競技の最適なベース車両として、他の追従を許さない走行性能の強化と戦闘力アップを随所に徹底追求しています。



- はじめに 1
- 商品特長 2
- ボディ・コンストラクション 4
- エンジン 6
- ドライブトレイン 8
- サスペンション&タイヤ 11
- ブレーキ 12
- 走行性能 13
- エクステリア 14
- インテリア 16
- 歴代モデルの変遷 18
- WRC戦績 24
- 主要諸元ほか 28

走りの機能と高質な存在感を、高次元に融合・洗練したエクステリア

コーナーでの取りまわし性を高めるダイヤモンドカットノーズとともに、優れた照度分布と高い光力を発揮できるフォグランプ内蔵（オプション）の専用多眼ヘッドランプ、空気抵抗の減少を図りながらエンジンの冷却効果を高めるサイドアウトレット付グリル一体型バンパーを採用。アグレッシブで表情ある、迫力のフロントデザインとしています。

大開口の放熱用アウトレットと冷氣導入用NACAダクトを最適配置したボンネットには、軽量化対策として軽量アルミ製フードを採用しました。

トレッド拡大、大径ホイールの採用およびホイールストロークの増大に伴い、前後フェンダーに専用のプリスターデザインを採用。その優れたロードハギング性能を、洗練感と躍動感あふれる全身のフォルムで表現しています。

ボディとの一体感に留意したフロント、サイドの各大型エアダム、そして翼面をさらに大型化した迎角調整式（4段階）リヤスポイラーが、最適な空力特性を確保。走行安定性の向上とともに、VIIの存在感を存分にアピールします。

ヘッドランプと共通するイメージを与えた、クリアタイプ6連リヤコンビランプが、走り姿にもスポーティで独自性ある高質な存在感を印象づけます。



GSR



走りの情報を的確に伝える高性能インテリア

エンジンの回転状況とともに、電子制御4輪駆動（ACD）システムの走行モード状況を同時確認できる、ACD走行モードインジケータ内蔵センタータコメーターレイアウトを設定。あらゆる走路状況において、的確な走行情報を提供します。また、ランサーエボリューション専用5眼メーターには、精悍さとスポーティ感をアピールするシルバーベゼルをあしらいました。

専用新デザインのMOMO製SRSエアバッグ内蔵本革巻ステアリングホイール（GSRに標準、RSにオプション）を設定。ホーンパッド周囲のリングカラーを、シフター周辺にもアクセントとしてあしらひ、統一感あるコックピットとしています。

前席シートには専用デザインのRECARO製スポーツシートを採用しました。



クラス最強のエンジンと、信頼性を高めた駆動系

ターボチャージャーの改良、インタークーラーおよびオイルクーラーの大型化、自動噴射制御3ノズルインタークーラースプレー（手動切替機構付）の採用など、各部にきめ細かい改良を加えることにより、クラス最強の最大トルク値383N・m（39.0kg-m）と、全域にわたるトルクバンドの向上を実現しました。また、これに伴い、トランスファ、プロペラシャフト、ドライブシャフトも強化しています。

限界性能を高めるとともに、さらに磨きをかけたハンドリング性能

センターデフの差動制限装置に、新開発のACD（Active Center Differential）電子制御可変多板クラッチ機構を採用。これは、従来型に搭載のVCU式に比べて3倍以上の差動制限力を発揮するとともに、走行状況に応じた拘束力を制御することで、従来のVCUではなしえなかった操舵応答性と高トラクション性能を両立。また、舗装路、未舗装路、雪道の3モード切替スイッチにより、路面状況に合わせて的確にセンターデフをコントロール。さらに、パーキングブレーキ作動時は差動制限をフリーにする機能も追加。ラリーやジムカーナにおけるサイドブレーキターンが可能になっています。

ランサーエボリューションIV～VI トミー・マキネン エディションを通じて十分な実績を持つ、AYC（Active Yaw Control）を採用。電子制御油圧システムを使い、リヤデフの左右駆動力をコントロールして、左右タイヤの駆動力差で最適な旋回力（ヨーモーメント）を発生します。これにより旋回中のトレース性を高め、4輪タイヤの負担を軽減するとともに、滑りやすい路面における発進・加速性能も高めます。ランサーエボリューションVIIでは、さらにACDとAYCの統合コントロール化を図ることにより、旋回性能と駆動力性能のバランスを飛躍的に向上させています。

サスペンションの最適化

高速走行性能、限界性能を高めるロングホイールベース化（+115mm）およびワイドトレッド化（F：+5mm / R：+10mm）に伴い、サスペンションの随所に専用の最適チューニングを実施しています。また、新開発の高性能コンパウンドと高剛性カーカスを採用すると共に、従来車よりサイズアップした専用タイヤ（235 / 45ZR17）を設定しています。

際立った旋回限界性能を支える、専用高剛性ボディ

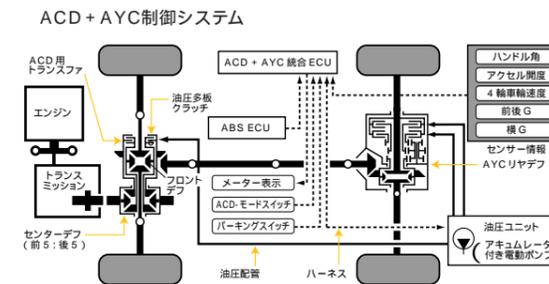
サスペンション取付部およびボディフレーム結合部の補強や、20カ所における専用リフォースメントの追加、溶接点の追加、ストラットタワーバーの採用などにより、従来車比1.5倍の曲げ剛性を確保。サスペンションの最適化と相まって、さまざまな走行シーンにおける際立った操縦安定性の実現に寄与しています。

高性能エンジンと、高い旋回限界性能に対応する先進のブレーキングシステム

高性能ブレンボ製フロント17インチ4ポッド、リヤ16インチの4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用。

左右ブレーキ力制御によって、旋回時の制動安定性を高めるスポーツABSを新採用。また、EBDシステムも専用チューニングを実施しました。

競技などの過酷な使用条件下で耐フェード性を高めるため、フロントブレーキにアンダーカバーと一体化したエアガイドおよび冷却導風板（デューラーオプション）を設定しています。



フロントブレーキ リヤブレーキ

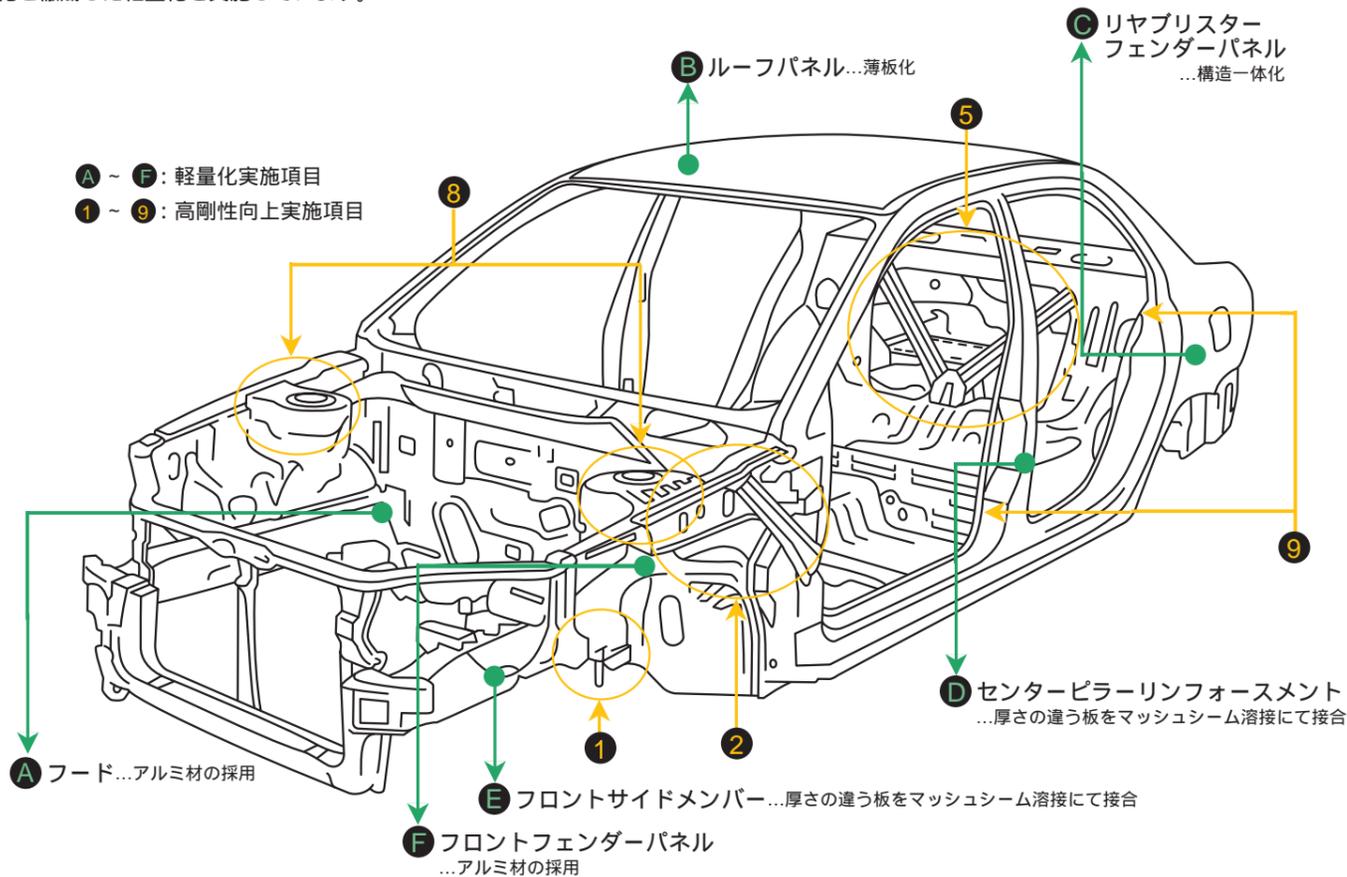
走りのために軽量化を徹底追求

より速く走るため、より優れた応答性と収斂性を運動性能に実現するために、いかに車重を軽くするか、これはモータースポーツを念頭にいたランサー エボリューションたる重要な課題です。

エボリューションVIIのボディは、大型化と十分な追加補強による重量増を、さまざまな工夫で克服しています。大型部材を鋼板からアルミ材に転換するとともに、部品の構造や形状を細部にわたって工夫し、最適化と徹底した軽量化を実施しています。

その他の主な軽量化項目

部位	内容
ロッカーカバー	アルミ マグネシウム化
カムシャフト	中空化
パワーステアリングポンプブラケット	鋳鉄 アルミ化
フロントクロスメンバー	フラット化による形状合理化
フロントセンターメンバー	リヤロールマウントのクロスメンバー側移設による形状合理化
リヤスポイラー	一枚翼化
フロントドアガラス	ガラス厚約10%低減
リヤドアガラス	ガラス厚約10%低減
吸気パイプ	スチール アルミ化
排気管	球面継ぎ手化&ストレート化
レカロシート	構造合理化



歴代車ボディ主要諸元

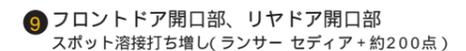
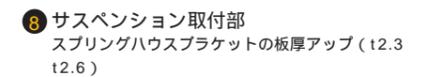
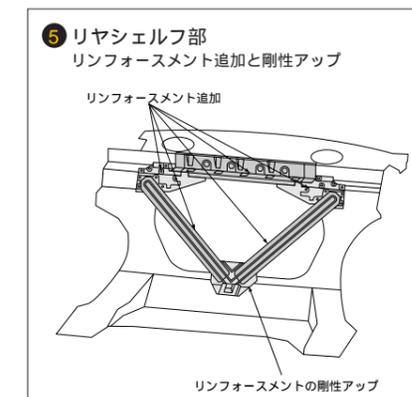
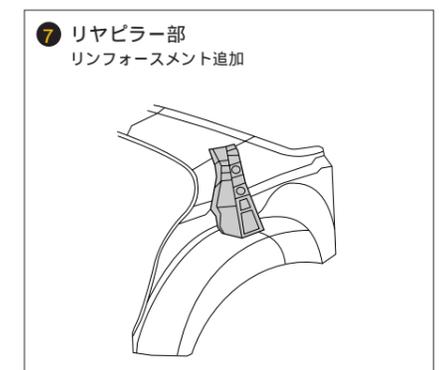
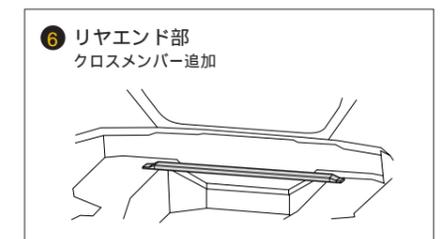
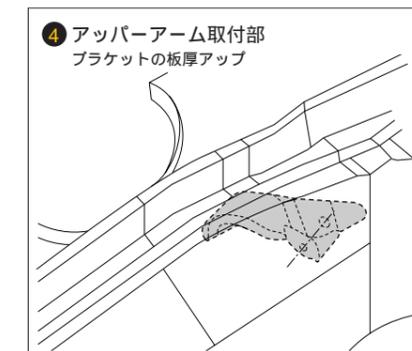
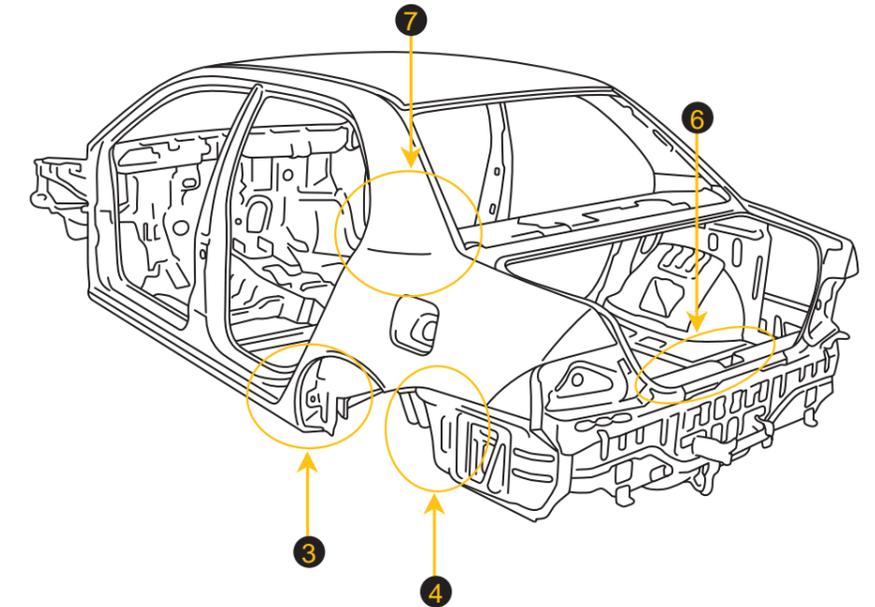
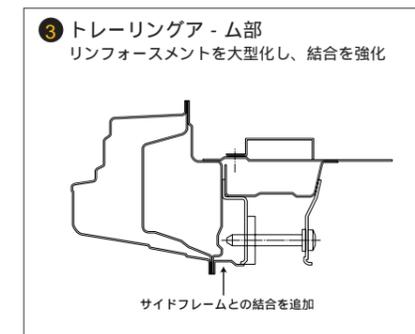
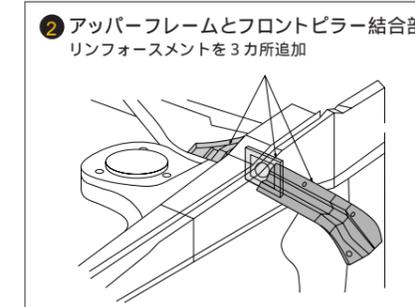
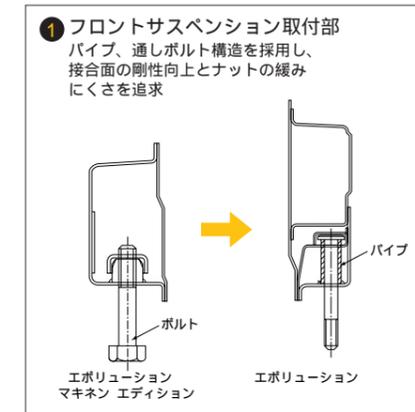
	I	II	III	IV	V	VI	トミー・マキネン エディション	VII
全長	4,310			4,330	4,350			4,455
全幅	1,695			1,690	1,770			
全高	1,395	1,420		1,415			1,405	1,450
ホイールベース	2,500	2,510						2,625
トレッド	前	1,450	1,465		1,470			1,515
	後	1,460	1,470					1,515
最低地上高	150	175		155	150		140	
室内長	1,805							1,880
室内幅	1,415			1,430				1,425
室内高*	1,160			1,175				1,185
車両重量(kg)	1,240	1,250	1,260	1,350	1,360			1,400

数値はGSR。*サンルーフ装着車はI-III1,120mm、IV以降1,140mmですべて共通

走りを極めるための、強靱な基本骨格

フルモデルチェンジしてひと回り大きくなったボディは、エボリューションVIIの開発初期段階から、その走りを極めるための高剛性ボディの構造に、徹底したコンピューターシミュレーションを実施。ボディ骨格の各部位に軽量化を考慮した上で、特に結合部にリンフォースメントや追加溶接などを効果的に採用しています。

この結果、ボディ剛性はボディサイズの大型化にもかかわらず、ねじり剛性は従来車と同等、曲げ剛性においては1.5倍の強さを確保。アップダウンを伴うコースなどさまざまな走行シーンにおける、エボリューションVIIの際立った走りを支えています。





栄光の4G63型 2L 16Vターボエンジンをさらに熟成

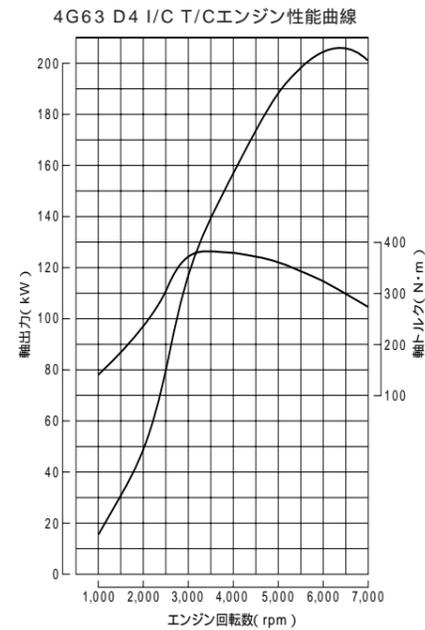
搭載エンジンは、WRCへの出場を通じて得た豊富な実戦経験を細部にわたりフィードバックすることで熟成と洗練を重ねた、栄えある4G63型2L DOHC16バルブ4気筒インタークーラーターボエンジンを継承します。エボリューションVII用4G63型エンジンは、新たにEGRバルブおよびMDPセンサーの追加、触媒容量の拡大を図ることで、平成12年排出ガス規制に対応。その上で今回、ツインスクロールターボチャージャーのタービン側ノズル径断面積(A/R)の縮小によるターボチャージャー仕様の最適化を図り、2,750~5,500rpmにわたる中速域に350N・m(35.6kg-m)を超える安定したトルクバンドを確保。常用域の扱いやすさはもとより、力強く応答性にも極めて優れた中間加速性

能を、余すところなく提供します。しかも最高出力と最大トルクは、2Lクラス最強である206kW(280PS)/6,500rpmと383N・m(39.0kg-m)/3,500rpmを実現。あらゆる領域において他の追随を許さない、圧倒的な実力を発揮します。

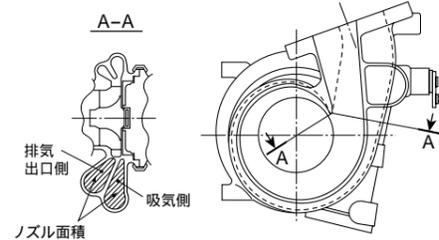


中空カムシャフト

4G63 D4 I/C T/Cエンジン



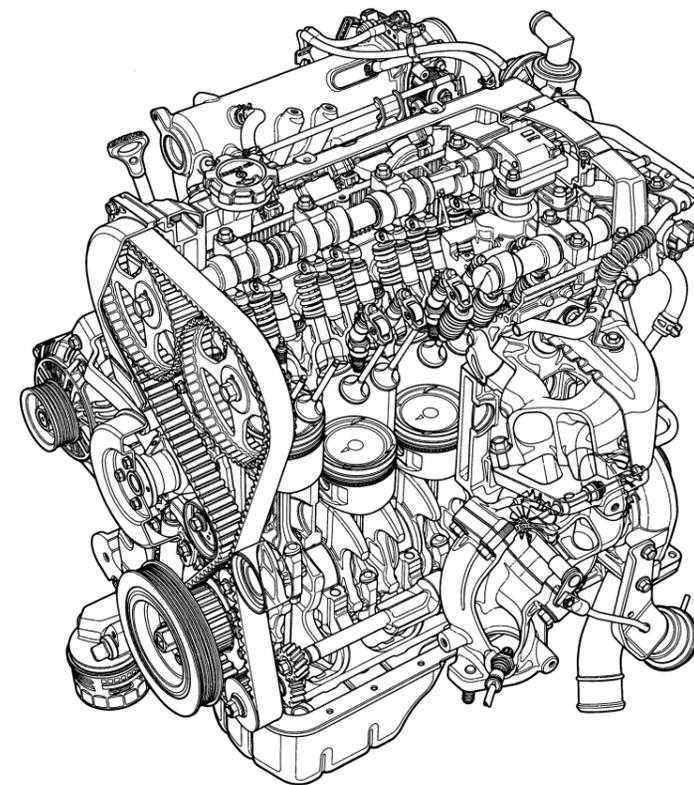
ターボ タービン側ノズルの縮小



吸排気系を細部にわたりファインチューニング

エボリューションVII用エンジンには今回、排気管ストレート化による背圧の低減を図るとともに、常用域の静粛性向上と高回転域の背圧低減を両立する背圧可変式バルブ内蔵ディアルモードマフラーを採用。また、吸気系配管の見直しによる吸気抵抗の20%低減、および吸気取入口配置の見直しなど、きめ細かい吸排気系のファインチューニングを実施しました。

によりエンジンローの慣性モーメントを減少し車体応答性を高める、マグネシウムダイキャスト製ロッカーカバー、および吸排気中空カムシャフトを採用。加えて吸気系パイプ類のアルミ化など、細部にわたる軽量化対策も実施。耐久・信頼性の向上はもとより、ロードコースの扱いやすさを高め、モータースポーツを心ゆくまで堪能して頂くための洗練をさらに突き詰めた、まさに珠玉のエンジンとなっています。



冷却効率の向上

従来車に対してインタークーラーのコア幅を20mmワイド化するとともに、フィンピッチとタンク形状を最適化。また、インタークーラー冷却用スプレーノズル数を従来車の2つから3つへ増加したことに加え、スイッチ操作による手動噴射と、切替可能な2秒噴射/5秒停止の間欠噴射を走行条件に応じて自動的に行うオートモードを設定。優れた吸気冷却性能の確保とともに、競技における利便性を高めています。

一方、オイルクーラーのコアサイズを従来車に比べて約30mm拡大し、基準放熱量を約15%向上したほか、フロントバンパーサイドにアウトレットを設定しコアを通過した冷却風を排出するなど、各種競技のスポーツ走行においても十分なエンジン油温冷却システムとしています。



インタークーラー



インタークーラー スプレースイッチ



オイルクーラー

歴代車エンジン主要諸元

	I	II	III	IV	V	VI	VI トミー・マキネン エディション	VII
型式	4G63 D4 I/C T/C							
気筒・動弁機構	DOHC 16V 直列4気筒							
内径×行程 (mm)	85.0×88.0							
総排気量 (L)	1.997							
圧縮比	8.5		9.0		8.8			
レッドゾーン/オーバーレカット	7,000/7,500					7,000/7,600		
ターボチャージャー型式	TD05H-16G-7		TD05H-16G6-7	TD05HR-16G6-9T	TD05HR-16G610.5T	GSR:TD05HR-16G6-10.5T RS:TD05HRA-16G-10.5T	GSR:TD05HRA-15GK2-10.5T RS:TD05HRA-16G6-10.5T	GSR:TD05HR-16G6-9.8T RS:TD05HRA-16G6-9.8T
ノズル面積 (cm ²)	7			9	10.5			9.8
タービン材質	インコネル					GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金	チタンアルミ合金	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金
コンプレッサー材質	アルミ							
コンプレッサーホイール径	60		68				GSR:65 RS:68	68
最高出力 (kW PS /rpm)	184 250 /6,000	191 260 /6,000	199 270 /6,250	206 280 /6,500				
最大トルク (N・m kg-m /rpm)	309 31.5 >/3,000			353 36.0 /3,000	373 38.0 /3,000		373 38.0 /2,750	383 39.0 /3,500
使用燃料	無鉛プレミアム							
燃料供給装置	電子制御燃料噴射							

さらに進化した高性能フルタイム4WDシステム

三菱自動車は、'87年にVCU付センターデフ採用のフルタイム4WDモデルをいち早く設定し、高性能4WDモデル車の先駆けとしました。その後もたゆまない開発を続け、電子制御の導入などによって、4WDシステムを進化させてきました。

一方、モータースポーツフィールドにおいては、一部のワークスを除き、競技車両用4WDシステムのほとんどがVCUや機械式LSDなど単一特性のものであり、この分野ではさらなる開発の余地が残されていました。そこで三菱自動車は、各種モータースポーツフィールドでも使用できることを前提とした、電子制御アクティブセンターデフを新開発。ランサー エボリューションVIIの走行性能を飛躍的に高めるとともに、モータースポーツフィールドにおける戦闘力をより確かなものとするために、この画期的メカニズムを新採用します。



ACD(Active Center Differential)

ACDは、センターデフの差動制限機構を従来のVCU式から油圧多板クラッチ式に置き換え、その差動制限力をドライバーの操作や走行条件に合わせて適正化する、画期的な電子制御4WDシステムです。

モータースポーツフィールドにおける使用に配慮し、タイム短縮を目指す上で重要なファクターである駆動性能を向上させつつ、操舵応答性も高めるため、ACDでは前輪50対後輪50に駆動力をバランス良く配分するセンターデフを採用。従来のVCU比3倍以上の差動制限力を確保した油圧多板クラッチ機構によるセンターデフの働きにより、あらゆる場面でエンジン駆動力を確実に路面に伝達します。また、この大容量を実現するために、油圧多板クラッチ機構には高面圧下での耐久性と応答性に優れた機械式LSDと同様のスチールプレートを採用。多板クラッチを押しつけるピストン油圧は、各種センサーが検出したドライバーの操作や車両状態に応じてコンピューターで最適制御。これにより、センターデフの差動制限力をフリー状態から直結4WD状態まで、自在に制御可能となっています。

また、この大容量を実現するために、油圧多板クラッチ機構には高面圧下での耐久性と応答性に優れた機械式LSDと同様のスチールプレートを採用。多板クラッチを押しつけるピストン油圧は、各種センサーが検出したドライバーの操作や車両状態に応じてコンピューターで最適制御。これにより、センターデフの差動制限力をフリー状態から直結4WD状態まで、自在に制御可能となっています。

アクセルを踏み込む加速時には大きな差動制限力を発生させて直結4WD状態に近づけることで、駆動力を確実に路面に伝達し加速性能を向上。またハンドルを素早く切り

込むような旋回時には、差動制限力をフリーに近づけることにより、4WDの優れた走行安定性を確保しつつ旋回性能を高めています。

さらに、このACDは、舗装路、未舗装路、雪道の各路面に合わせて最適化を施した3種類の制御モードを持ち、これをドライバーが好みや状況に応じて切替スイッチで選択できるシステムも盛り込みました。加えて、ラリーやジムカーナ等の競技レベル操作にこたえるため、パーキングブレーキを引いた時には差動制限力をフリーに近づける機能も採用。素早いサイドブレーキターンが可能になっています。



ACD



ACDモード切り替えスイッチ



ACDモードインジケーター

ACD制御モード

モード名称	効果的な路面
TARMAC	乾いた舗装路面
GRAVEL	濡れた路面、未舗装路
SNOW	雪道

AYC(Active Yaw Control)

AYCは、リヤデファレンシャル内に設けたトルク移動機構をドライバーの操作や車両状態に応じてコンピューターで最適に制御し、後輪左右間の駆動力差を適正化します。これにより、車体に働くヨーモーメント(旋回力)をアクティブに制御し4輪のタイヤ負担を均等化するとともに、減速感を伴うことなく旋回性能を向上する三菱独自のシステムです。

旋回中に加速した場合は、旋回外輪に駆動

力を移動させてアンダーステアを低減させたり、逆に旋回中に減速した場合には旋回内輪側に駆動力を移動させて減速時の安定性を高めたりします。また、スプリットμ路や低μ路では有効な駆動力確保に寄与するなど、すでにランサー エボリューションIVより採用し、その効果を存分に立証しています。

VIIでは、リヤデフのトルクトランスファ各部をエンジンのトルクアップに合わせて補



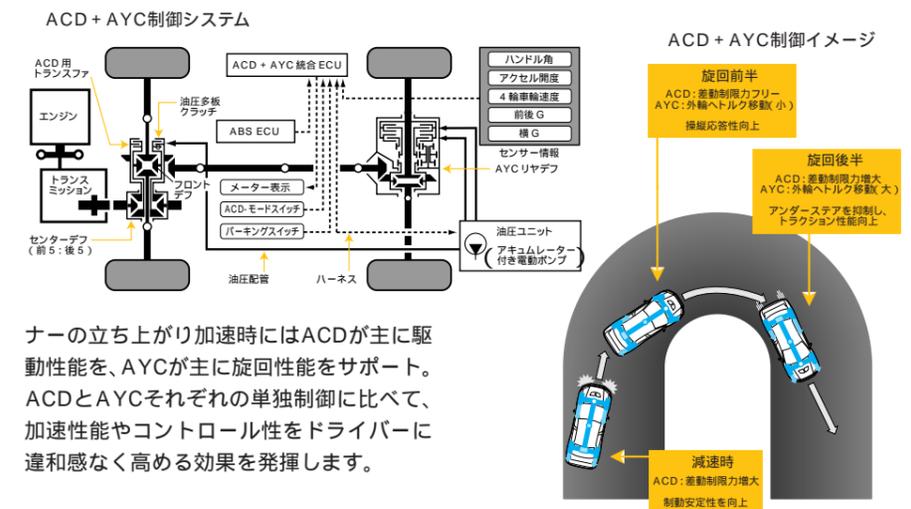
AYC

強するとともに、ブリーザー機構やクラッチ作動耐久性を向上。また、これを制御するコンピューターや油圧ユニット、センサーなどはACDと共用一体化。これにより、軽量コンパクト化を図るとともに信頼性の向上にも寄与しています。

ACD + AYC統合制御

ランサー エボリューションVIIでは、ACDとAYCとを一つのコンピューターで統合制御。ACD制御部は、ハンドル角と車速から求められる基準の車体姿勢に実際の車体姿勢を近づけ、主に車両の安定性を向上させるフィードバック制御部と、ドライバーの加減速操作に応じて素早く反応するフィードフォワード制御部とからなり、両者の最適な組み合わせによってフルタイム4WDの優れた走行安定性を確保。その上で、直結4WD車と同等の優れた駆動性能を実現しつつ操舵応答性を高めています。

ACD制御部の制御情報は、媒介変数を介してAYC制御部に伝達され、センターデフの差動制限力が大きいほどAYCが大きな旋回モーメントを発生させる仕様になっています。こうした緻密な統合制御により、コー



ナーの立ち上がり加速時にはACDが主に駆動性能を、AYCが主に旋回性能をサポート。ACDとAYCそれぞれの単独制御に比べて、加速性能やコントロール性をドライバーに違和感なく高める効果を発揮します。

	ACD	AYC
減速時 (コーナー手前)	急減速ほどセンターデフ差動制限力を強めて、減速時の安定性を向上	(減速しながらの旋回で、旋回内輪に駆動力を移動してタックインを低減)
旋回前半 (コーナー入口)	ハンドル角&ハンドル操作速度に応じ、センターデフの差動制限力を弱めて回頭性を向上	ハンドル角&ハンドル操作速度に応じ、旋回外輪に駆動力を移動させ回頭性を向上
旋回後半 (コーナー出口)	アクセルを踏み込むほどセンターデフの差動制限力を強め、トラクションを高めて駆動性能を向上	アクセルを踏み込むほど旋回外輪に駆動力を移動させ、加速アンダーステアを低減して旋回性能を向上

三菱乗用4WDシステムの変遷

車種	1987年ギャランVR-4	1992年ギャランVR-4	1996年エボリューションIV-VI トミー・マキネン エディション	2001年エボリューションVII
4WD名称	VCU付センターデフフルタイム	電子制御センターデフフルタイム	AYC	ACD + AYC
システム構成				
フロントデフ	ノーマルデフ	ノーマルデフ	ヘリカルLSD	ヘリカルLSD
センターデフ	前後5対5センターデフ + VCU	前後3対7ベース電子制御	前後5対5センターデフ + VCU	前後5対5ベース電子制御
リヤデフ	ノーマルデフ	電子制御	AYC	AYC
特長	高性能4WDとしてベーシックでバランスの取れた性能を發揮。三菱乗用4WDの基本として展開済み	後輪寄りのベース駆動力配分によるセンターデフの電子制御化を実現。特に旋回性能を向上	VCU付センターデフ4WDにAYCを搭載し、駆動性能を維持したまま電子制御センターデフ以上の旋回性能を実現	ACDが主に駆動性能を、AYCが主に旋回性能を向上。2つの統合制御により、それぞれの単独以上の駆動性能を旋回性能を実現

エンジントルクアップにこたえる強靱なドライブトレイン

トランスミッション

歴代エボリューションモデルの開発を通じ、十分な実績と定評を持つW5M51型5速M/Tを採用。エボリューションVIIのエンジントルク向上に伴い、高負荷運転時の耐久・信頼性をより高めるために、一部ギヤに高強度材を採用したほか、1速のギヤ比を深めて（GSR：2.785 2.928）発進性能に配慮。また、エンジントルクの向上を反映して5速ギヤ比を浅くする（GSR・RS：0.761 0.720）ことにより、高速巡航時の快適性・燃費性能の向上を図っています。

クラッチ

エンジントルクの向上に併せて、クラッチカバーの押付け荷重をアップするとともに、クラッチディスク&フライホイール径を大型化しながらも、クラッチカバーを含むトータルでの回転慣性モーメントは、各形状の最適化によって低減を図っています。これらにより、応答性に優れた駆動力伝達性能と優れた耐久性を両立しています。

トランスファ

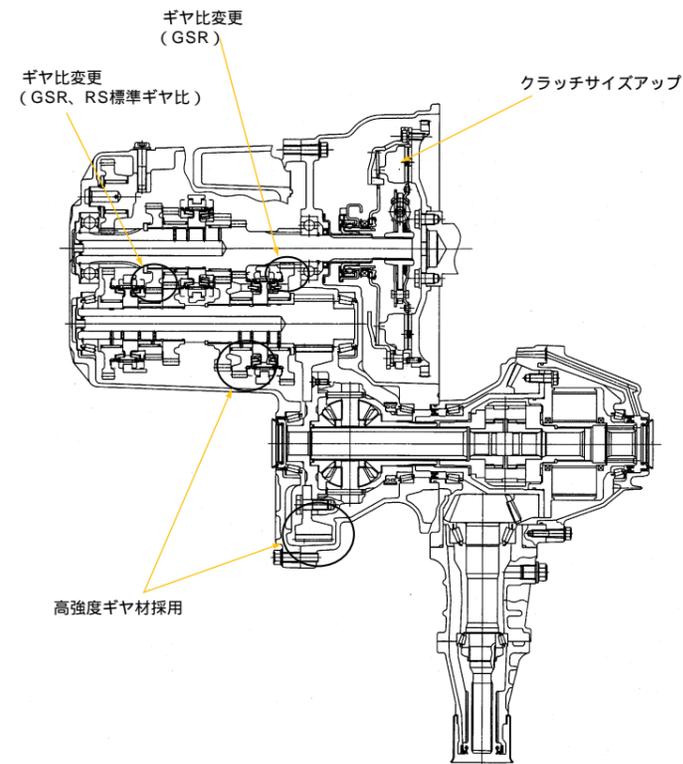
トランスファの耐久信頼性を高めるため、ハイポイドギヤおよびハイポイドピニオンの歯厚アップ、テーパーベアリング容量アップをそれぞれ実施しました。また、フロントデフケースについてもリブ補強などを追加して耐久信頼性を高めています。

プロペラシャフト&ドライブシャフト

プロペラシャフトのスリーブヨーク、カルダンジョイント、レプロジョイントを、容量、サイズともにアップして、エンジントルクの向上に対応しています。また、フロントドライブシャフトのCVジョイントサイズアップとともに、出力側シャフトへ高強度材を採用。スポーツ走行を考慮した十分な強度と耐久性を確保しています。



トランスミッション構造



トランスミッション主要諸元

T/M型式	W5M51 (GSR)		W5M51 (RS)	
			標準	スーパークロスギア
クラッチ	形式	乾式・単板		
	カバー	押付け荷重 (N)	9,320	
	ディスク	サイズ (mm)	240 x 160	
		フェーシング材	G114	
T/M	形式	常時噛み合い式		
	変速比	1速	2.928	2.785
		2速	1.950	
		3速	1.407	1.444
		4速	1.031	1.096
		5速	0.720	0.825
	リバース	3.416		
終減速比	4.529			
デフサイズ	フロント	4.2		
	センター	6.1		

広範囲にわたるきめ細かな最適化によって、優れた操縦安定性と際立った限界性能を実現したサスペンション

フロントサスペンションは、優れた操縦安定性と直進安定性を両立する伝統のマクファーソンストラット式を継承しながら、エボリューションVIIへのディメンション変更を機に広範囲にきめ細かく最適化。トレッドの拡大、ロールセンター高の最適化、バンプストロークの15mm増大等VII専用のウェルバランス化を図ることによって、コーナリング時の初期応答性能から限界性能に至るまで、旋回性能をバランス良くトータルに向上。また、ステアリングギヤボックスの搭載位置を低く設定することによってリニアなトー変化を実現し、旋回中の車両挙動の安定性を高めています。さらに、クロスメンバーのフラット化、左右のロアアーム取付部を2本の補強バーで連結する構造等の採用により、剛性を増大。操舵フィーリングの向上とともに、高G旋回時のロール剛性感の向上を図りました。リヤサスペンションについても、十分な実績と定評のある、ダブルウィッシュボーンをベースとするマルチリンク方式を継承。フロント同様、トレッドの拡大、ロールセンター高さの最適化および、バンプストロークの10mm増大とともにショックアブソーバーの容量アップ、減衰力、バネ定数、ブッシュ特性の最適化も併せて実施。これらにより、コーナリング時の初期応答性能から限界性能に至るまで、旋回性能をバランスよく高めています。



フロントサスペンション



リヤサスペンション

サスペンション諸元

(指示のない単位=mm)

フロント	形式	GSR		RS
		マクファーソンストラット		
フロント	ホイールストローク	バンプ/リバウンド		175 90/85
	スタビライザー径	24		
	イニシャルアライメント	トーイン	0	
		キャンバー(deg)	-1°00' (-1°10')	
		キャスター(deg)	3°55' (4°24')	
	キングピン傾度(deg)	13°45' (14°48')		
トレッド	1,515 (1,510)			1,500 (1,495)
リヤ	形式	マルチリンク		
	ホイールストローク	バンプ/リバウンド		185 110/75
	スタビライザー径	22		
	イニシャルアライメント	トーイン	3	
		キャンバー(deg)	-1°00'	
トレッド	1,515 (1,505)			1,500 (1,490)

()はエボリューションVI トミー・マキネン エディションの諸元で、この記述のないものは共通

タイヤ&ホイール

装着タイヤには、高負荷旋回時の安定したグリップ性能と軽量高剛性を併せて実現するために、高性能ハイグリップコンパウンドとともに、横方向のひずみ耐性に優れた高剛性カーカスを採用する専用タイヤを新開発。加えて、タイヤサイズを235/45ZR (RSは205/65R15 94Hが標準装着)の17インチとして、高G旋回時のグリップ力をいちだんと向上。

ホイールも、リム幅をサイズアップすることにより、高負荷旋回に十分こたえられる性能を確保しています。



17インチ専用タイヤ&ホイール

優れた制動性と操縦性を発揮するブレーキシステム

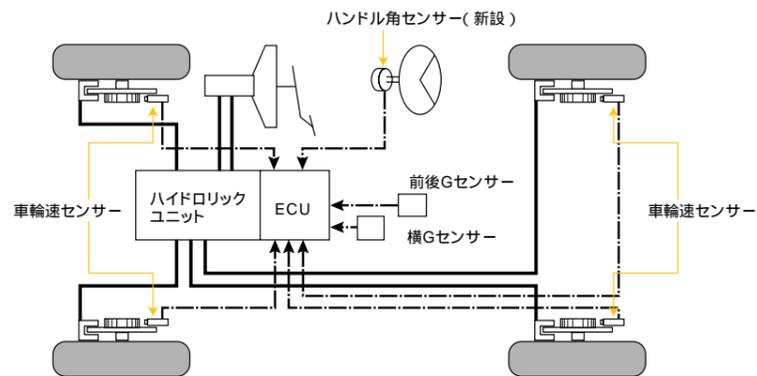
フットブレーキは、フロントにブレンボ製17インチ4ポットディスクブレーキ、リアにブレンボ製16インチ2ポットディスクブレーキを採用。加えて、17/16インチのマスターシリンダーと8+9インチのタンデムブースターを採用することにより、軽い踏力での十分な制動力と、剛性感の向上を両立させました。また、路面状況や積載状態に応じて前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するEBD(電子制御制動力配分システム)の働きによって、常に理想的なブレーキ性能を発揮します。



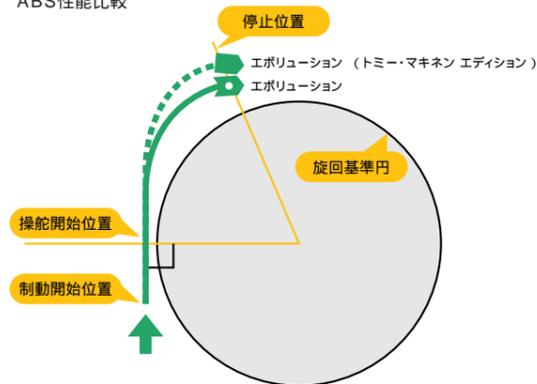
フロントブレーキ

リアブレーキ

スポーツABSシステム構造



ABS性能比較



スポーツ走行時に優れた制動力と制動安定性を両立するスポーツABSを採用

ハンドル角センサーを追加し、ドライバーの操舵を検知するスポーツABSを新たに採用しています。車輪速、前後・横Gの各センサーから得た情報をもとに、ECUがクルマの走行状態を瞬時に判断。ECU一体の小型軽量ハイドリックユニットにより、4輪各輪を独立制御することにより、制動力がかかった状態における旋回中の操舵性能を向上します。

過酷な走りに対応する、ブレーキ冷却システム

過酷な走行条件下でのフロントブレーキの耐フェード性能を向上させるため、冷却風を送り込む大型アンダーカバー体型エアガイド、および冷却導風板をオプション設定しています。



導風板

ブレーキ仕様

	GSR	RS
フロントブレーキ	17インチ4ポット	15インチ2ポット 17インチ4ポット
リアブレーキ	16インチ2ポット	15インチ1ポット 16インチ2ポット
マスターシリンダー	17/16インチ	
パキウムブースター	8+9インチ(7+8インチ)	
ペダル比	3.76(4.0)	
リア液圧制御	EBD(PCV)	PCV<EBD>(PCV*)

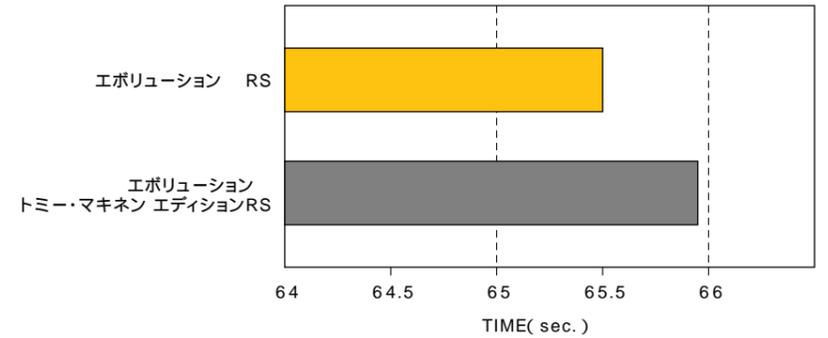
*はオプション、()はエボリューションVI トミー・マキネン エディションの諸元で、この記述のないものは共通。
*トミー・マキネン エディションにEBDのオプション設定なし

動力性能、操縦安定性をさらに高めて、走りの進化を実現

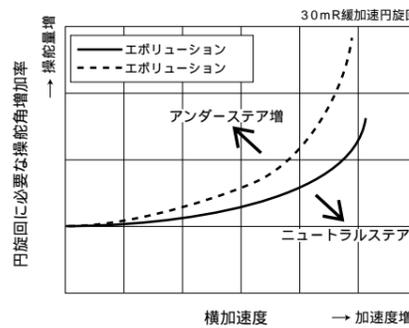
エボリューションVIIは、ベースボディの大型化に伴う重量増加を極力抑制する工夫を随所に図る一方、2Lエンジン最強の出力・トルク値の実現とともに、扱いやすさを兼ね備えたトルク特性の実現により、エボリューションVIベースのトミー・マキネン エディションを超える動力性能を実現しています。

また、運動性能面においてはワイドトレッド化、ボディ剛性の向上、ACD&AYC統合制御の採用による駆動力伝達性の向上、サスペンションの最適化と専用タイヤの設定等の実施により、アンダーステア特性の低減化はもとより、高速操舵時のよりの確かな応答・収斂性の実現、旋回限界の向上など操縦安定性のすべてに従来型を凌ぐ優れたポテンシャルを発揮。新世紀のエボリューションにふさわしい走りのトータル性能を実現して、他車の追従を許さない圧倒的な走りの進化を提供します。

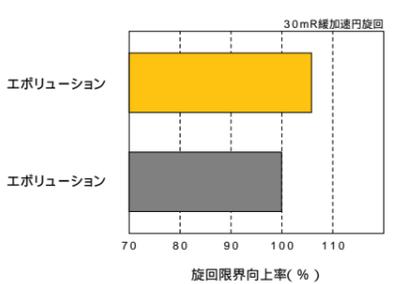
サーキット走行ラップタイム(国内) 参考



旋回時のステア特性



旋回限界



旋回限界：タイヤのグリップを失わないで旋回出来る最大横加速度。この値が大きい程コーナリングは高い。



優れた制動性と操縦性を発揮するブレーキシステム

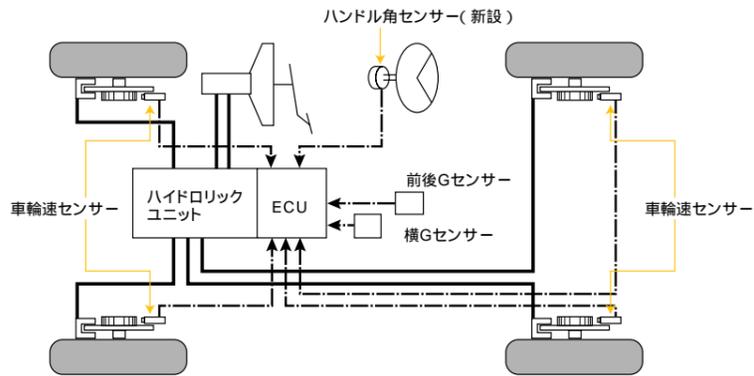
フットブレーキは、フロントにブレンボ製17インチ4ポットディスクブレーキ、リアにブレンボ製16インチ2ポットディスクブレーキを採用。加えて、17/16インチのマスターシリンダーと8+9インチのタンデムブースターを採用することにより、軽い踏力での十分な制動力と、剛性感の向上を両立させました。また、路面状況や積載状態に応じて前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するEBD(電子制御制動力配分システム)の働きによって、常に理想的なブレーキ性能を発揮します。



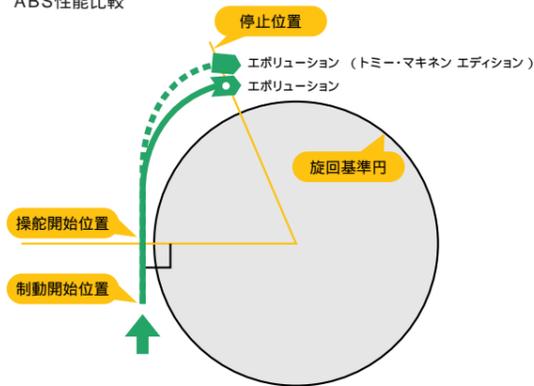
フロントブレーキ

リアブレーキ

スポーツABSシステム構造



ABS性能比較



スポーツ走行時に優れた制動力と制動安定性を両立するスポーツABSを採用

ハンドル角センサーを追加し、ドライバーの操舵を検知するスポーツABSを新たに採用しています。車輪速、前後・横Gの各センサーから得た情報をもとに、ECUがクルマの走行状態を瞬時に判断。ECU一体の小型軽量ハイドリックユニットにより、4輪各輪を独立制御することにより、制動力がかかった状態における旋回中の操舵性能を向上します。

過酷な走りに対応する、ブレーキ冷却システム

過酷な走行条件下でのフロントブレーキの耐フェード性能を向上させるため、冷却風を送り込む大型アンダーカバー体型エアガイド、および冷却導風板をオプション設定しています。



導風板

ブレーキ仕様

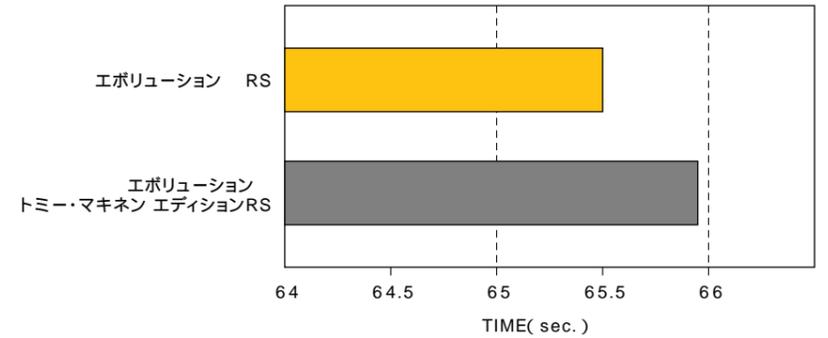
	GSR	RS
フロントブレーキ	17インチ4ポット	15インチ2ポット 17インチ4ポット
リアブレーキ	16インチ2ポット	15インチ1ポット 16インチ2ポット
マスターシリンダー	17/16インチ	
パキユームブースター	8+9インチ(7+8インチ)	
ペダル比	3.76(4.0)	
リア液圧制御	EBD(PCV)	PCV<EBD>(PCV*)

*はオプション、()はエボリューションVI トミー・マキネン エディションの諸元で、この記述のないものは共通。
*トミー・マキネン エディションにEBDのオプション設定なし

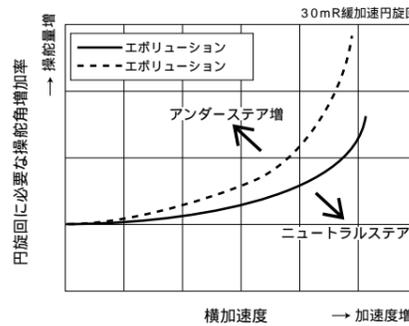
動力性能、操縦安定性をさらに高めて、走りの進化を実現

エボリューションVIIは、ベースボディの大型化に伴う重量増加を極力抑制する工夫を随所に図る一方、2Lエンジン最強の出力・トルク値の実現とともに、扱いやすさを兼ね備えたトルク特性の実現により、エボリューションVIベースのトミー・マキネン エディションを超える動力性能を実現しています。また、運動性能面においてはワイドトレッド化、ボディ剛性の向上、ACD&AYC統合制御の採用による駆動力伝達性の向上、サスペンションの最適化と専用タイヤの設定等の実施により、アンダーステア特性の低減化はもとより、高速操舵時のよりの確かな応答・収斂性の実現、旋回限界の向上など操縦安定性能のすべてに従来型を凌ぐ優れたポテンシャルを発揮。新世紀のエボリューションにふさわしい走りのトータル性能を実現して、他車の追従を許さない圧倒的な走りの進化を提供します。

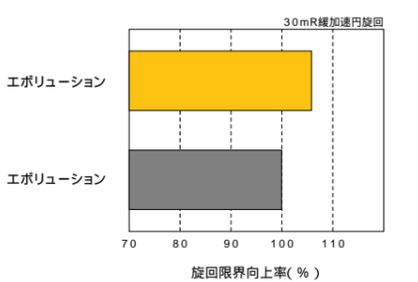
サーキット走行ラップタイム(国内) 参考



旋回時のステア特性



旋回限界



旋回限界：タイヤのグリップを失わないで旋回出来る最大横加速度。この値が大きい程コーナリングは高い。





GSR

走行性能の高さを物語る、精悍かつ高品質な高性能スポーツセダンエクステリア

エボリューションVIIのスタイリングデザインは、その際立った走行性能と存在感を、造形面のすべてを活用して支援。VIIのエクステリアは、まさに新次元の走りを徹底追求した進化の形を、全身で表現しています。まず、短いフロントオーバーハングとともにコーナー部を切りつめたダイヤモンドカットノーズが、車両の取りまわし性を確実に向上。補助灯火も含めて一体化を図った多眼ヘッドランプデザインは、VIIにアグレッシブで迫力ある表情を与え、同時に、ヘッドランプの最適な配光性と大幅な光量アップを実現。夜間走行などにおける優れた視界を確保して、安全性を高めます。また、精悍なウェッジノーズを形成するボンネットフードとともに、ロードハング感

を強調するフロントプリスターフェンダーには、アルミニウム材を適用して軽量化を推し進め、運動性能を向上。同じく軽量アルミニウム製のボンネットフードには、大面積の放熱用アウトレットを設置するとともに冷気導入用NACAダクトの最適配置化を図り、十分な冷却性能を確保することでエンジンの高出力化に寄与。さらに、大型のフロントエクステンションおよびサイドエアダムが車体全体の低重心感を強調するとともに、床下への気流流入を効果的に抑制して優れた車体安定性能を確保。そして、ヘッドランプと共通イメージを与えたクリアタイプの6連リヤコンビランプが、エボリューションVIIならではのスポーツマインドあふれる走りの実力を、走り去る後ろ姿にも強烈に印象づけています。



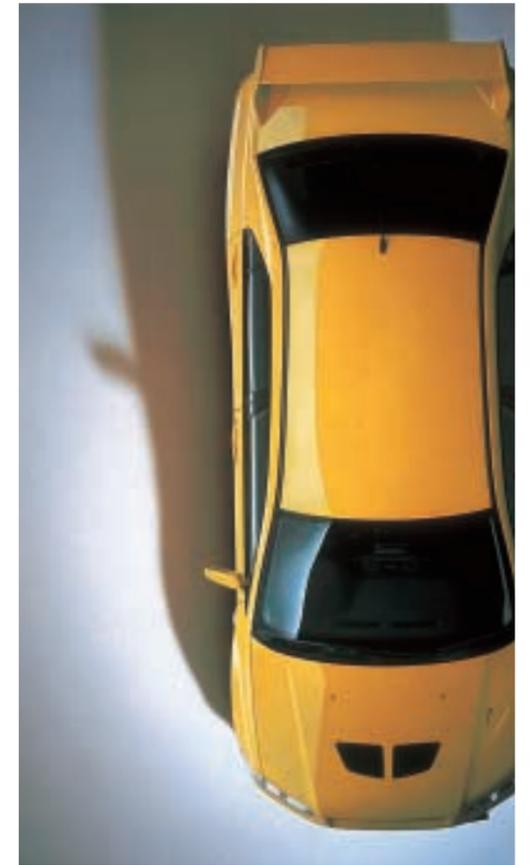
ダイヤモンドカットノーズのフロント部からボディサイドへ回り込む面のつながりを、従来モデルより大幅に滑らかにするとともに、前後フェンダーの各プリスター形状を最適化。ボディ側面気流を整えながら、フロントバンパー側面アウトレットのエア抜け効率アップにも寄与しています。また、エンジンルーム下面を覆う大型アンダーカバーが、空気抵抗と揚力を低減し、動力性能と操縦安定性能の向上に寄与。同時に、アンダーカバーに設けたエアダクトが、前輪ブレーキ、およびトランスファに走行風を導き、冷却性能を高めます。一方、リヤスポイラーはウィッカーを廃止して軽量化を図るとともに、リヤリフトを抑制する翼形最適化と翼面積の拡大を実施。これによって、高速走行時のリヤ周りの揚力を低減してさらに後輪タイヤの接地力を高め、直進安定性および旋回性能の向上に寄与します。



GSR



アンダーカバー



スポーツマインドに満ちた高性能インテリア

エボリューションVIIの卓越した走行性能を存分に実感させる、精悍で機能的なインストルメントパネルをはじめ、素材と形状にこだわった新デザインのRECARO製シートやMOMO製ステアリングホイールなど、スポーツマインドあふれるコクピットデザインを採用。全体をオフブラックモノトーン基調でまとめたインテリアは、大人の感性にふさわしい高質感とともに、知性に富むスポーツドライビングの世界を強調。新世紀の高性能セダンにふさわしいインテリアとなっています。



GSR

スポーティ感を演出する機能的なインストルメントパネル

丸型タコメーターを中央に配置した多連スポーツメーターは、個々のベゼルに厚みを持たせた独立風のデザインが特長。精悍かつスポーティなイメージを強調しながら、ベゼルとガーニッシュパネルを同色でまとめる工夫を施すことにより、横方向への広がり感をアピールします。

また、センタータコメーターダイヤルの3時位置に、電子制御4輪駆動（ACD）の走行モードが一目でわかる走行モードインジケーターを設定（GSR）。あらゆる走路状況における、走行情報の確認を容易にしています。メーター照明には、イグニッションONでレッドライトの指針文字板表示が浮かび上がる、常時照明式を採用。昼間のメーター視認性をより高めました。



GSR

新デザインのMOMO製ステアリングホイールを採用

新デザインを起用した専用のMOMO製本革巻3本スポークステアリングホイールが、コクピットのスポーツフィーリングをいっそう際立たせています。また、シフトノブ、パーキングレバーグリップも本革巻として、素材感を統一。ステアリングパット部に施したリングデザインをシフト部周辺にも採用することによって、エボリューションVII専用インテリアのトータルイメージをより高めています。



MOMO製本革巻ステアリングホイール（TYPE A）

新素材を用いたRECARO製軽量バケットシート

エボリューションVII専用のシートとして、メイン生地にモールファブリック、サイド内側に新素材のシルクウェーブを用いた新デザインのRECARO製バケットシートを採用しました。優れた吸放湿性と帯電防止機能によってスポーツウェア等にも使用されるシルクウェーブを、自動車用シートに初採用することにより、シートの快適性と機能性をいちだんと高めています。

また、シート形状の最適化を図ることによって、前席シートの単体重量を従来車比約3kg軽量化。加えて、低重心の着座姿勢をそのままとしながら、無段階調整可能なクライニング&スライド機構の採用、シートバックおよびシートクッション厚の見直しによるサイドサポート性の向上など、スポーツ走行に最適なシーティングポジションの実現を図っています。



RECARO製スポーツシート（GSR）

GSR



市販歴代モデル

1992年10月
ランサー エボリューションI 誕生



全長4,310mm × 全幅1,695mm × 全高1,395mm、重量1,240kg、ホイールベース2,500mm、前トレッド1,450mm / 後トレッド1,460mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力250PS / 6,000rpm、最大トルク31.5kg-m / 3,000rpm

1995年2月
ランサー エボリューションIII 発売



全長4,310mm × 全幅1,695mm × 全高1,420mm、重量1,260kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,465mm / 後トレッド1,470mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力270PS / 6,250rpm、トルク31.5kg-m / 3,000rpm

1998年1月
ランサー エボリューションV 発売



全長4,350mm × 全幅1,770mm × 全高1,415mm、重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,510mm / 後トレッド1,505mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力280PS / 6,500rpm、最大トルク38.0kg-m / 3,000rpm

2000年1月
ランサー エボリューションVI
トミー・マキネン エディション発売



全長4,350mm × 全幅1,770mm × 全高1,405mm、重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,510mm / 後トレッド1,505mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力280PS / 6,500rpm、最大トルク38.0kg-m / 2,750rpm

1994年1月
ランサー エボリューションII 発売



全長4,310mm × 全幅1,695mm × 全高1,420mm、重量1,250kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,465mm / 後トレッド1,470mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力260PS / 6,000rpm、最大トルク31.5kg-m / 3,000rpm

1996年8月
ランサー エボリューションIV 発売



全長4,330mm × 全幅1,690mm × 全高1,415mm、重量1,350kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,470mm / 後トレッド1,470mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力280PS / 6,500rpm、最大トルク36.0kg-m / 3,000rpm

1999年1月
ランサー エボリューションVI 発売



全長4,350mm × 全幅1,770mm × 全高1,415mm、重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、前トレッド1,510mm / 後トレッド1,505mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力280PS / 6,500rpm、最大トルク38.0kg-m / 3,000rpm

2001年1月
ランサー エボリューションVII 発売



全長4,455mm × 全幅1,770mm × 全高1,450mm、重量1,400kg、ホイールベース2,625mm、前トレッド1,515mm / 後トレッド1,515mm、エンジン型式4G63ターボ、最高出力280PS / 6,500rpm、最大トルク39.0kg-m / 3,500rpm

1992年

'93年

'94年

'95年

'96年

'97年

'98年

'99年

'00年

2001年



ランサー エボリューションI

1993年 第1戦モンテカルロラリー
~1994年 第3戦サファリアラリー参戦
2位 × 2回、3位 × 2回、5位 × 3回、6位 × 1回
出走台数14台、入賞回数8回、入賞率57.1%



ランサー エボリューションII

1994年 第5戦アクロポリスラリー
~1995年 第2戦スウェッシュラリー参戦
1位 × 1回、2位 × 2回、3位 × 1回、4位 × 2回、
6位 × 1回
出走台数10台、入賞回数7回、入賞率70.0%



ランサー エボリューションIII

1995年 第4戦ワールド コルスラリー
~1997年 第1戦モンテカルロラリー、
および第13戦オーストラリアラリー参戦
1位 × 6回、2位 × 1回、3位 × 1回、4位 × 2回、
5位 × 5回、6位 × 1回
出走台数27台、入賞回数16回、入賞率59.3%



ランサー エボリューションIV

1997年 第1戦モンテカルロラリー
~1998年 第4戦ポルトガルラリー参戦
1位 × 6回、2位 × 2回、3位 × 4回、5位 × 1回、
6位 × 1回
出走台数34台、入賞回数20回、入賞率58.8%



ランサー エボリューションV

1998年 第5戦カタニアラリー
~1999年 第4戦ポルトガルラリー参戦
1位 × 7回、3位 × 2回、4位 × 2回、5位 × 2回
出走台数26台、入賞回数13回、入賞率50.0%



ランサー エボリューションVI

1999年 第5戦カタニアラリー
~2000年 第14戦グレートブリテンラリー参戦
1位 × 3回、2位 × 1回、3位 × 6回、4位 × 7回、
5位 × 3回、6位 × 3回
出走台数48台、入賞回数23回、入賞率47.9%

三菱ラリーアートチーム ランサー エボリューション グループA歴代モデル

エボリューションI

それまでギャランVR-4でWRC（世界ラリー選手権）を戦ってきた三菱ラリーチームは、競技車両のさらなるポテンシャルアップとともにWRCの制覇を果たすため、よりコンパクトで軽量のランサー・ベースのラリー車開発を決定。

4ドアのランサーはボディ剛性が高いばかりか、居住性確保のためコンパクトな外寸の割にホイールベースが長く、高速時代のラリーステージを戦うには、好都合なパッケージを持っていました。一方、当時のWRC競技車は、FIA（国際自動車連盟）の定めたレギュレーションにより、カテゴリーグループAの車両が主となっていました。グループA車両には、年間2,500台以上の生産義務づけとともに、生産車の外観を変更してはならないほか、エンジンやサスペンションにも細かく厳しい規定がありました。このため、ベースとなる生産車が勝利の鍵を握るといっても過言ではない、非常にコンペティティブなカテゴリーだったのです。

初代ランサー エボリューションの生い立ちはまさに、三菱ラリーチームがそれまでのWRC参戦を通じて蓄積したノウハウを存分に盛り込み、その過酷なラリーをいちだんと有利に戦うために生み出されたホモロゲーションモデルでした。

WRCに勝つために開発されたエボリューション。パワーユニットはその最大の特長です。もともと1.8Lインタークーラー付ターボ車をラインナップしていたランサーに対して、初代エボリューションにはWRCですでに実績のあったギャランVR-4用2L直4DOHCインタークーラー付ターボユニット4G63型を投入。その上で搭載エンジンは圧縮比を高めるとともにインタークーラーを大



型化。加えてポート形状の改良、インジェクターの変更、クランクシャフトやコンロッド&ピストン等に軽量化等の見直しを実施。VR-4より10PSアップの250PS/6,000rpmと、31.5kg-m/3,000rpmのパワーを確保し、信頼性や耐久性も大幅に高めています。

ドライブトレインはVR-4のものを受け継ぐとともに、ミッションの2速ギヤにダブルコンシンクロを採用して、操作力の軽減と耐久性を向上。同様にクラッチも強化し、操作力を改善しました。ボディは、フロント部のマス増大と大幅な入力増に合わせ、各所に補強を加え剛性を最適化。この結果、ボディのねじり剛性はオリジナル比の20%アップ。また、補強により増大した重量を軽減するため、ボディ静振用アンダーコートは一切省略。この手法はエボリューションVまで引き継がれています（RSのみ）。

サスペンションは、フロント/マクファーソンストラット、リヤ/マルチリンク式で、剛性アップをテーマに最適化を図り、特にリヤサスペンションのアップ&ロアアーム、コントロールリンクのタイヤ側各ブッシュをゴム製からピロボールに変更。

外観は、エアアウトレット付アルミ製ボンネットフードの採用をはじめ、大型インタークーラー格納のため標準車より40mm前方に大型化した、開口部の大きいグリル一体式専用バンパーを適用。リヤトランクに大型スポイラーを装着することによって、リヤリフトの18%低減も図っています。

重量面はギャランVR-4の1,350kgに対して、1,170kg（RS）と大幅に軽量化。加えてエンジンパワーの10PSアップにより、極立った走行性能を発揮。優れた完成度を持つ今までにない高性能スポーツセダンの誕生となりました。（販売目標台数2,500台、追加販売目標台数2,500台）

エボリューションII

'93年に登場したエボリューションIIは、主に操縦安定性の改良を中心とするパフォーマンスアップを図っています。エンジン面の改良については、モデルごと10PSアップという当初計画の通り、過給圧アップとともに排気系の背圧低減化、バルブリフト量の増大を実施。260PS/6,000rpmと31.5kg-m/3,000rpmのパワースペックを実現しました。

一方、WRCのステージにはターマック路が増え、ハンドリングに対する性能向上が要求。このため、タイヤサイズのアップを実施したほか、フロントホイールセンターを10mm前進させてホイールベースを拡大するとともに、タイヤ幅を広げてトレッドも5~10mm前後で拡幅化。タイヤ直径の拡大により、車高も25mm高めています。

これらの変更に関連して、フロントサスペンションのロアアームを新設するとともに、ストラット長も変更。また、フロントスタビライザー取付点を直付けとし、ステアリングのクイック化も実施。アライメントも、フロントキャンバーに変更を加えています。このほか、ショックアブソーバーのストローク見直しを図るなど、細部にわたる改良の結果、エボリューションIIのハンドリング性能は画期的に高まり、特にターマック路において、よりクイックかつ高いコーナリング限界性能を発揮することが可能となりました。

外観的には、フロントバンパー下部にエアダムを追加。また、リヤトランクリッド上にリヤスポイラーの効果をも高めるためのウィッカーを新設して、空力特性を向上。加えて、ラリーイメージの強いOZ製デザインのアルミホイールを採用するなど、スタイリングもより魅力的に進化しています。（販売目標台数5,000台）



エボリューションIII



'95年、ランサー エボリューションは3代目へと進化。IIIでもやはり、10PSの出力向上を図っています。エキゾーストのフロントパイプ部の外径アップに加えて、メインマフラーの圧損を低減する等、トータル背圧を減少するとともに、ターボチャージャーのコンプレッサー形状見直しによる仕様変更を実施。圧縮比も高めることによって270PS/6,250rpmを発揮。最大トルク31.5kg-m/3,000rpmはそのままに、エンジン特性をやや高回転型としました。

IIIのもっとも大きな改善面は空力。ハイスピード化するラリーステージからのエアロパーツに対する高性能化要求にこたえるため、IIIではすべての空力パーツをリデザインしています。

フロントバンパー開口部のさらなる拡大とともに、エアダムも大型化。エアダムには、ブレーキ冷却用ダクトとトランスファ冷却用のスリットを新設。グランドクリアランスを詰めることで、ボディ下面への空気流入を防ぎ、ダウンフォースを得ています。また、このエアダムラインはサイドへとつながり、大型サイドエアダムを経てリヤホイールハウス後方へと導かれ、リヤサイドエアダムとして車体後部を引き締めます。さらにリヤスポイラーとウィッカーを大型化することにより、全体的に大きなダウンフォースを発生する仕様としました。これらはホモロゲーションとして認定され、その成果をWRCで大いに発揮しました。

ボディ剛性、サスペンションに関してはIIをそのまま継承する一方、インタークーラー冷却用ノズルを追加して2つとし、より安定感の高い優れた走行性能を実現。前期エボリューションの集大成モデルとなっています。（販売目標台数5,000台）

エボリューションIV



ランサー・シリーズのフルモデルチェンジに伴い、エボリューションも完全リメイク。搭載エンジンは4G63型を継承しながら、その内容を大幅に変更。高速型カムプロフィールの採用やピストン軽量化はもとより、気筒間排気干渉を防いでターボの応答性を高めるとともに過給圧特性を向上させて低中速域のトルクアップを図る、ツインスクロールターボチャージャーを新採用しました。また、インテークマニホールド形状のストレート化、高圧縮比や高過給圧に耐えるメタルガスケットも採用。さらに、減速時にターボチャージャーのタービン側上流部に加圧空気を導入して負圧低減を図り、タービンの回転低下を防いで減速から加速に転じた時の過給圧応答性を高める、2次エア導入システムを採用。これら新機構の採用によってパワースペックは280PS/6500rpmを達成。トルクも36.0kg-m/3000rpmと大幅に高まっています。トランスミッションも標準のクロスレシオ5速M/Tに加え、さらに各ギヤのレシオ接近を図ったスーパークロスレシオ5速M/Tを設定。加えて、High/Low2種類のファイナルを用意することで競技用コースの適応性を高めています。また、より競技ベース車両としての要求が強いRS用として、4WD車のフロント用としては世界初のトルク感応式ヘリカルLSDを設定。リヤデフには、やはりエボリューションIVが世界初採用するAYC (Active Yaw Control) を新開発。これによってコーナリング時の回頭性向上や、ブレーキング時の安定性確保などを実現しました。エボリューションIVから、開発テストのステージとしてオンロードのコースも多く選ばれるようになり、ラリーだけでなくレースシーンにおいても十二分に通用する強力なマシンへと進化を遂げました。(販売目標台数6,000台、追加販売目標台数3,000台)

エボリューションV

FIAが新たに競技車両として、WRC専用カテゴリー「WRカー」の新参入規定を承認。これに対して、ランサー エボリューションは従来通り、市販車との構造的共通性をより重視するカテゴリーグループA規定に従い参戦することを決定。そのためエボリューションVは、WRカーに対してハンディとなるトレッドの拡大を実施。前1,510mm、後1,505mmのワイドトレッドを確保するとともに、規定車幅1,770mmいっぱいの膨らみを持たせたアグレッシブなアルミ製フロントプリスターフェンダーとリヤオーバーフェンダーを採用。標準装着タイヤも、225/45ZR17インチへと、大幅に拡大しています。また、エアロダイナミクス面にも変更を加え、フロント部はラジエター大型化に伴うグリル開口部の拡大とともに、カナード形状のバンパースポイラーを新設。アルミ製ボンネットもエアアウトレット面積の拡大と熱気排出効率の高い形状を採用。リヤ部はデルタ型ウィッカーを継承しながら、スポイラー配置の最適化と迎角調整式のアルミ製ウィングを採用しました。サスペンションも、ワイドトレッド化に伴い変更。フロントには、キャンバー調整機構とともに倒立式ストラットを新採用。各部剛性アップとストロークの増大化、ステアリングギヤボックス配置変更などによるジオメトリーの最適化、軽量化対策を実施しています。リヤも、ボディ側、ホイール側共に全ポイントを改良。最適ジオメトリーの設定、軽量化、剛性増大化をきめ細かく実施する一方、リヤロールセンター高を見直すことにより、いっそうシャープで応答性に富む挙動と、接地性向上を実現。ブレーキも、タイヤサイズ拡大に伴い前17インチ4ポッド、後16インチ2ポッドによるブレンボ製高性能システムを採用しています。エンジンも、ターボチャージャーのノズル面積拡大によって、主に高速域の伸びと、最大トルクの向上 (38.0kg-m/3000rpm) が図られました。(販売目標台数6,000台)



エボリューションVI

'99年度のWRCレギュレーション変更 (空力付加物のサイズ制限) に伴い、エボリューションVIでは、よりきめ細かく洗練したボディエアロダイナミクスの実現と、徹底したクーリング性能の向上を実施しています。前部ライセンスプレートのオフセット配置化や、フォグランプの小型化によるバンパーの有効冷却開口面積の拡大を図り、バンパーのオイルクーラーベンチレーター、エアフローダクトを新採用して、オイルクーラーの冷却効率を向上。半球面状フォグランプカバーの採用で空気抵抗の低減を推し進めるとともに、リヤスポイラーの2段翼化によって、サイズの小型化によるダウンフォースの減少をカバーしました。出力・トルク値はVと同様ながらエンジンに信頼性と応答性を高める改良をきめ細かく実施。ターボチャージャーに世界初のチタンアルミ合金製タービンを採用 (RS) してアクセルの応答性向上を図るとともに、ピストンのクーリングチャンネル追加で信頼性を向上。また、冷却水路レイアウトの変更による冷却水循環流量増大によって耐キャビテーション性を高め、さらにオイルパンバッフルプレートの改良やオイルクーラーの大型化により、高負荷時の油温の安定化を図っています。サスペンションは、フロントナックルの鍛造化による高剛性化とともに、ボールジョイント位置をアルミ鍛造ロアアーム部からナックル部へと移動することでロールセンターを低下し、タイヤの接地性を向上。リヤサスペンションも、ロア、トレーリング、トーコントロール各アームをアルミ鍛造化し、パネ下重量を低減。リバウンドストロークの拡大を図り、接地性を高める等きめ細かい改良を実施。ボディも、130カ所にわたるスポット溶接点の追加と構造用接着材の追加、および板厚の一部見直しを実施し剛性を強化。これらによって応答性や接地性を高め、操縦安定性能のさらなる玉成を図りました。(販売目標台数7,000台)



エボリューションVI トミー・マキネン エディション



ランサー エボリューション (グループA仕様) を駆り、'99年WRCにて史上初の4年連続ドライバーズチャンピオンに輝いたトミー・マキネン選手の偉業を讃えた記念モデル。エボリューションVIをベースに、WRCワークスカーをイメージとする専用エクステリアデザイン&装備、専用カラーリング、専用インテリアデザイン&装備を採用。しかも、ターマック (舗装路) ステージをイメージした、エンジンとハンドリング両面における応答性重視の専用チューニングを施しています。エクステリアは、大型フロントバンパーから補助灯火類の常装を省き、空力性能面を強調した専用デザインを採用。標準装着ホイールには、WRCワークスカーと同じデザインの17インチアルミホイールを採用しました。エクステリアのカラーリングには、ワークスカーのディテールを再現したスペシャルカラーリングパッケージをオプション設定。インテリアは、やはりWRCワークスカーに採用のレッド基調インテリアカラーとともに、Tommi Makinenのロゴを刺繍した専用RECARO製バケットシート、グリップ部にレッドステッチを配する専用MOMO製ステアリングホイール&シフトノブ、ブラック盤面にレッド文字をデザインした専用メーターデザインなども採用しています。走行性能面は、エボリューションVI (RS) に設定のチタンアルミ合金製タービン・ツインスクロールターボチャージャーをベースに、コンプレッサー側ホイールサイズと翼形状を最適化。エンジン吸気温を下げるエアインテークダクトをフロントバンパーに新設。また、排気圧損と排気音を低減する専用大口径テールパイプのスポーツマフラー、高G旋回時の燃料片寄りをさらに抑えた新形状リザーバーカップ付燃料タンクなども採用し、専用チューニングを際立たせています。サスペンションも全高を10mm低めるとともに、フロント&リヤのロールセンター高を最適化。加えて、フロントストラットタワーバーの採用と、ステアリングギヤレシオのクイック化により、操舵応答性をいちだんと高めました。(販売目標台数2,500台)



93モンテカルロラリー K.エリクソン総合3位(エボリューションIデビュー)



94アクロポリスラリー A.シュワルツ総合2位(エボリューションIIデビュー)



95スウェディッシュラリー K.エリクソン総合優勝(エボリューションII、エボリューションとして初優勝)



94サファリラリー 篠塚建次郎総合2位(エボリューションII)



95ワールド コルスラリー A.アギーニ総合3位(エボリューションIIIデビュー)



96オーストラリアラリー T.マキネン総合優勝(初のドライバーズ・チャンピオン獲得、エボリューションIII)

三菱ラリーアートチーム ランサー エボリューション グループA リザルト

1993年(デビュー) マニファクチャラーズ / 5位
 ドライバーズ / K.エリクソン... 5位
 A.シュワルツ... 12位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	K.エリクソン / S.パーマダー	3位
	A.シュワルツ / N.グリスト	6位
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)		欠場
第3戦 ポルトガル(ポルトガル)	K.エリクソン / S.パーマダー	5位
	A.シュワルツ / N.グリスト	リタイア
第4戦 サファリ(ケニア)	篠塚建次郎 / P.クッカラ	リタイア
第5戦 ツールド コルス(フランス)		欠場
第6戦 アクロポリス(ギリシア)	K.エリクソン / S.パーマダー	リタイア
	A.シュワルツ / N.グリスト	3位
第7戦 アルゼンチン(アルゼンチン)		欠場
第8戦 ニューゼランド(ニューゼランド)		欠場
第9戦 1000湖(フィンランド)	K.エリクソン / S.パーマダー	5位
	A.シュワルツ / N.グリスト	9位
第10戦 オーストラリア(オーストラリア)		欠場
第11戦 サンレモ(イタリア)		欠場
第12戦 カタニア(スペイン)		欠場
第13戦 RAC(イギリス)	K.エリクソン / S.パーマダー	2位
	A.シュワルツ / N.グリスト	8位

エボリューション

1994年 マニファクチャラーズ / エントリーせず
 ドライバーズ / A.シュワルツ... 7位
 K.エリクソン... 12位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	K.エリクソン / S.パーマダー	5位
	A.シュワルツ / C.ピカ	7位
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)		欠場
第3戦 サファリ(ケニア)	篠塚建次郎 / P.クッカラ	2位
第4戦 ツールド コルス(フランス)		欠場
第5戦 アクロポリス(ギリシア)	K.エリクソン / S.パーマダー	リタイア
	A.シュワルツ / C.ピカ	2位
第6戦 アルゼンチン(アルゼンチン)		欠場
第7戦 ニューゼランド(ニューゼランド)		欠場
	K.エリクソン / S.パーマダー	4位
	A.シュワルツ / C.ピカ	3位
第8戦 1000湖(フィンランド)		欠場
第9戦 サンレモ(イタリア)	A.シュワルツ / C.ピカ	リタイア
	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア
第10戦 RAC(イギリス)		欠場

エボリューション

1995年 マニファクチャラーズ / 2位(2勝)
 ドライバーズ / K.エリクソン... 3位
 T.マキネン... 5位
 A.アギーニ... 7位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	4位
	A.アギーニ / S.ファルノッチア	6位
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	K.エリクソン / S.パーマダー	1位
	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	2位
第3戦 ポルトガル(ポルトガル)		欠場
第4戦 ツールド コルス(フランス)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	8位
	A.アギーニ / S.ファルノッチア	3位
第5戦 ニューゼランド(ニューゼランド)	K.エリクソン / S.パーマダー	5位
	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア
第6戦 オーストラリア(オーストラリア)	K.エリクソン / S.パーマダー	1位
	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	4位
第7戦 カタニア(スペイン)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア
	A.アギーニ / S.ファルノッチア	5位
第8戦 RAC(イギリス)	K.エリクソン / S.パーマダー	リタイア
	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア

エボリューション

1996年 マニファクチャラーズ / 2位(5勝)
 ドライバーズ / T.マキネン...チャンピオン獲得
 R.バーンズ... 9位

第1戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	1位
第2戦 サファリ(ケニア)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	1位
	篠塚建次郎 / P.クッカラ	6位
第3戦 インドネシア(インドネシア)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第4戦 アクロポリス(ギリシア)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	2位
第5戦 アルゼンチン(アルゼンチン)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	1位
	R.バーンズ / R.リード	4位
第6戦 1000湖(フィンランド)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	1位
第7戦 オーストラリア(オーストラリア)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	1位
	R.バーンズ / R.リード	5位
第8戦 サンレモ(イタリア)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	リタイア
	D.オリオール / D.ジロデ	8位
第9戦 カタニア(スペイン)	T.マキネン / S.ハルヤンヌ	5位
	R.バーンズ / R.リード	リタイア

エボリューション



97ポルトガルラリー
T.マキネン総合優勝(エポリユーションIV 初優勝)



98グレートブリテンラリー R.バーンズ総合優勝(初のマニファクチャラーズチャンピオン獲得、エポリユーションV)



97フィンランドラリー T.マキネン総合優勝(エポリユーションIV)



99サンレモラリー T.マキネン総合優勝(エポリユーションVI)



00フィンランドラリー T.マキネン総合4位(エポリユーションVI)



99オーストラリアラリー
T.マキネン総合3位(4年連続ドライバーズチャンピオン獲得、エポリユーションVI)

1997年 マニファクチャラーズ / 3位(4勝)
ドライバーズ / T.マキネン...チャンピオン獲得
R.バーンズ...7位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	3位
	U.ニッテル / T.ターナー	(5位*)
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	3位
	U.ニッテル / T.ターナー	リタイア
第3戦 サファリ(ケニア)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	2位
第4戦 ポルトガル(ポルトガル)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	1位
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第5戦 カタリニア(スペイン)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	1位
第6戦 ツールド コルス(フランス)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	リタイア
	U.ニッテル / T.ターナー	8位
第7戦 アルゼンチン(アルゼンチン)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	1位
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第8戦 アクロポリス(ギリシア)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	3位
	R.バーンズ / R.リード	4位
第9戦 ニューゼランド(ニューゼランド)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	4位
第10戦 フィンランド(フィンランド)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	1位
	U.ニッテル / T.ターナー	7位
第11戦 インドネシア(インドネシア)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	4位
第12戦 サンレモ(イタリア)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	3位
	U.ニッテル / T.ターナー	リタイア
第13戦 オーストラリア(オーストラリア)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	2位
	R.バーンズ / R.リード	4位
	篠塚建次郎 / P.クックラ	(リタイア*)
第14戦 RAC(イギリス)	T.マキネン / S.ハルヴァンヌ	6位
	R.バーンズ / R.リード	4位

(*エポリユーションIII)

1998年 マニファクチャラーズ / チャンピオン獲得(7勝)
ドライバーズ / T.マキネン...チャンピオン獲得、
R.バーンズ...6位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	5位
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	R.バーンズ / R.リード	15位
第3戦 サファリ(ケニア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	1位
第4戦 ポルトガル(ポルトガル)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	4位
第5戦 カタリニア(スペイン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	R.バーンズ / R.リード	4位
第6戦 ツールド コルス(フランス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第7戦 アルゼンチン(アルゼンチン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	R.バーンズ / R.リード	4位
第8戦 アクロポリス(ギリシア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第9戦 ニューゼランド(ニューゼランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	R.バーンズ / R.リード	9位
第10戦 フィンランド(フィンランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	R.バーンズ / R.リード	5位
第11戦 サンレモ(イタリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	R.バーンズ / R.リード	7位
第12戦 オーストラリア(オーストラリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	R.バーンズ / R.リード	リタイア
第13戦 グレートブリテン(イギリス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	R.バーンズ / R.リード	1位

1999年 マニファクチャラーズ / 3位(4勝)
ドライバーズ / T.マキネン...チャンピオン獲得
F.ロイクス...8位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	F.ロイクス / S.スミーツ	9位
第3戦 サファリ(ケニア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	失格
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第4戦 ポルトガル(ポルトガル)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	5位
	M.グロンホルム / T.ラウティエイネン	リタイア
第5戦 カタリニア(スペイン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	4位
第6戦 ツールド コルス(フランス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	6位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第7戦 アルゼンチン(アルゼンチン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	4位
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第8戦 アクロポリス(ギリシア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	4位
第9戦 ニューゼランド(ニューゼランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第10戦 フィンランド(フィンランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	10位
第11戦 チャイナ(中国)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第12戦 サンレモ(イタリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	F.ロイクス / S.スミーツ	4位
第13戦 オーストラリア(オーストラリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	4位
第14戦 グレートブリテン(イギリス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	5位

2000年 マニファクチャラーズ / 4位(1勝)
ドライバーズ / T.マキネン...5位
F.ロイクス...12位

第1戦 モンテカルロ(モナコ)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	1位
	F.ロイクス / S.スミーツ	6位
第2戦 スウェディッシュ(スウェーデン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	2位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第3戦 サファリ(ケニア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第4戦 ポルトガル(ポルトガル)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	6位
第5戦 カタリニア(スペイン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	4位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第6戦 アルゼンチン(アルゼンチン)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	5位
第7戦 アクロポリス(ギリシア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第8戦 ニューゼランド(ニューゼランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第9戦 フィンランド(フィンランド)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	4位
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第10戦 キプロス(キプロス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	5位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第11戦 ツールド コルス(フランス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	リタイア
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第12戦 サンレモ(イタリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	8位
第13戦 オーストラリア(オーストラリア)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	失格
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア
第14戦 グレートブリテン(イギリス)	T.マキネン / R.マニゼンマキ	3位
	F.ロイクス / S.スミーツ	リタイア

EQUIPMENT

主要装備	GSR	RS
エクステリア		
大型エアアウトレット付専用アルミフード		
フロントグリル-体型専用カラー/シルバー		
大型フロントバンパー-エクステンション		
大型サイドエグザム		
リアアンダーボイラー-体型専用カラー/シルバー		
迎角調整式大型リアスポイラー		
薄板ボディ仕様		OP *1
バータイドハンドル	ボディ色	ブラック
ディスプレイヘッドランプ(光軸角度調整付)&フロントフォグランプ	OP *2	OP *2
リヤウインドウサンシェード		
電動フロント&サイドガラスサンルーフ	OP	
電動格納式16インチドアミラー(ボディ色)		
ヒーター付ドアミラー	OP *3	
フロント側窓式ワイパー(ミスト付)	可変式	
リヤ側窓式ワイパー&ウォッシャー	OP *4	
RECAROデカール		
大径径テールパイプ		
235/45ZR17タイヤ+17インチアルミホイール		OP *5
205/65R15 94Hタイヤ+15インチスチールホイール		
シート		
RECARO社製フルバケットシート(フロント)		
スポーツシート(フロント)		
運転席&助手席エアリフト		
リヤシート	ハイバック	ローバック
リヤセンターアームレスト(カップホルダー付)		
計器類		
MOMO社製本革巻ステアリングホイール(TYPE A)		OP *6
MOMO社製本革巻ステアリングホイール(TYPE B)		
本革巻シフトノブ(ブルーステッチ)		
シフトレバー(ブルーステッチ)		
本革巻パーキングブレーキレバー		
ACDモード切換えスイッチ		OP *6
専用メーター(レッド透過照明常時点灯タイプ)		
キシリンダー(ルミネーション)		
MMCS(三菱マルチコミュニケーションシステム): 7インチワイドセンターディスプレイ		OP
AM/FM電子同調ラジオ付カセット+6スピーカー		
2DINオーディオ対応カセット+6スピーカー	OP *7	
アンテナ	ルーフ	ポール
フルオートエアコン		
インテリア		
ドアクリム生地貼り		
トランクルームドーム		
フロアコンソール	リッド(生地貼付)	
センターパネルボックス	リッド付	
運転席&助手席ナビカメラ		
機能装備		
チタンアルミ合金ターボチャージャー	OP	
ACD(アクティブ・センター・デフアレンシャルシステム)		OP *5
AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)		OP *5
スポーツABS(EBD:電子制御制動力配分装置付)		OP *5
クイックステアリングギヤレシオ		
倒立式ストラット		
フロント&リアスタビライザー		
フロントスタビライザー		
フロントクロスメンバー補強バー(フロント側&リヤ側)		OP *5
リヤエンドクロスバー		
プレッソ社製ブレーキ		
フロント17インチベンチレーテッドディスクブレーキ(対向4ポット) &リヤ16インチベンチレーテッドディスクブレーキ(対向2ポット)		OP *5
フロント15インチベンチレーテッドディスクブレーキ(2ポット) &リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ(1ポット)		
インタークーラースプレー(3ヶ所)		
ブレーキ冷却エアガイド付フロント大型アンダーカバー		
スーパークロスギヤ		OP *5
フロントヘリカルLSD		OP *5
リヤ1.5WAY機械式LSD		*5
運転席&助手席SRSエアバッグシステム		
セーフティ機構付パワーウィンドウ		OP *8
セントードアロック		OP *8
マルチモードキーレスエントリーシステム (パワーウィンドウ制御機能付)*9		
寒冷地仕様	OP *3	OP

*1:競技用に設定したオプションです。ルーフパネル、トランクリッドアウトターパネルが薄板化されます。*2:ロービームのみディスチャージタイプ。ハイビーム、フォグランプはハロゲンです。*3:GSRではヒーター付ドアミラーと寒冷地仕様はセットオプションです。寒冷地仕様の詳細は営業スタッフにお問い合わせください。*4:リヤワイパーを装着するとリヤウインドウガラス厚は標準仕様となります。*5:RSのメーカーオプションの組み合わせにつきましては、装備表横の組み合わせ表をご覧ください。*6:取付方法が従来の縦線取付から横線取付に変更となります。*7:エアコンヒーターコントロールパネルは下方へ移設となります。*8:オーディオも装着できます。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。*9:販売会社でおこなうカスタマイズ操作により、パワーウィンドウ開閉機能を追加することができます。

全車標準安全関連装備
UVカットガラス(フロント合わせガラス・フロントドアガラス)熱線プリントリヤガラス/ハイマウントストップランプ/フォースリミッター&プリテンション付フロント3点式ELR付シートベルト/リヤ3点式ELR付シートベルト(左右両リヤ中央2点式シートベルト/アジャスタブルシートベルトアンカー(フロント)シートベルト非装着ウオーニング/キー抜き忘れ防止プザーチャイルドロック/テイクション

全車標準装備
ドアサッシュブラックアウトハロゲンヘッドランプ/ワイライトランプ/熱線吸収グリーンガラス/タコメーター/液晶式トリップ&オドメーター-燃料残量警告灯/オーディオフィッティングキット/デジタル時計/フロントドアポケット/フロントカップホルダー(フロアコンソール)マップランプトランクルームランプ/防眩式ルームミラー/フットレスト/チルトステアリング/パワーステアリング

複数台の組み合わせはできない場合があります。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。メーカーによっては車種ごとに文時に申し受けます。メーカーの工場装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

RSメーカーオプションの組み合わせは — はセットオプション

オプション項目	RS
235/45ZR17タイヤ+17インチアルミホイール	
ACD(アクティブ・センター・デフアレンシャルシステム)	
AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)*	
スポーツABS(EBD:電子制御制動力配分装置付)	
フロントクロスメンバー補強バー(フロント側&リヤ側)	
プレッソ社製ブレーキ	
スーパークロスギヤ	
フロントヘリカルLSD	

*:AYCを装着した場合、リヤ1.5WAY機械式LSDは非装着となります。

SPECIFICATIONS

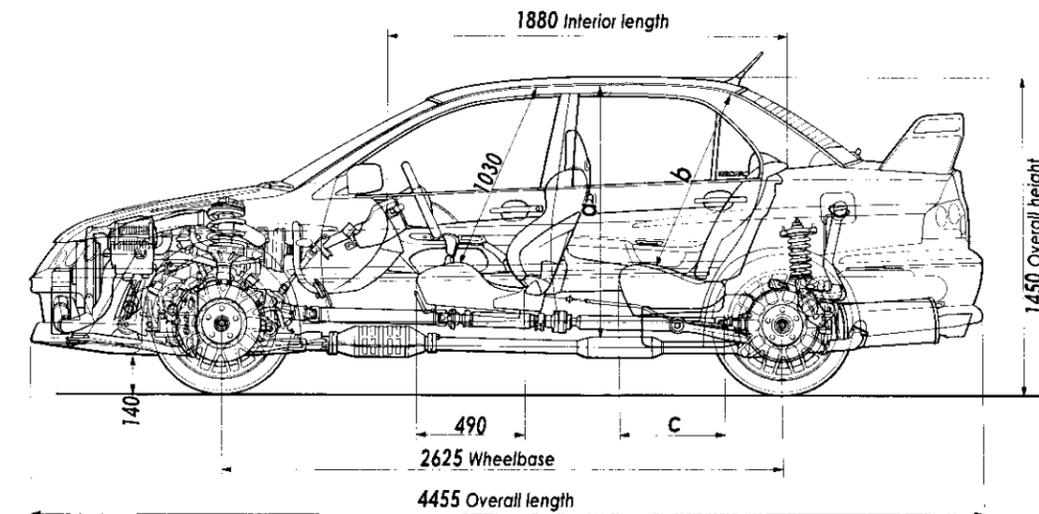
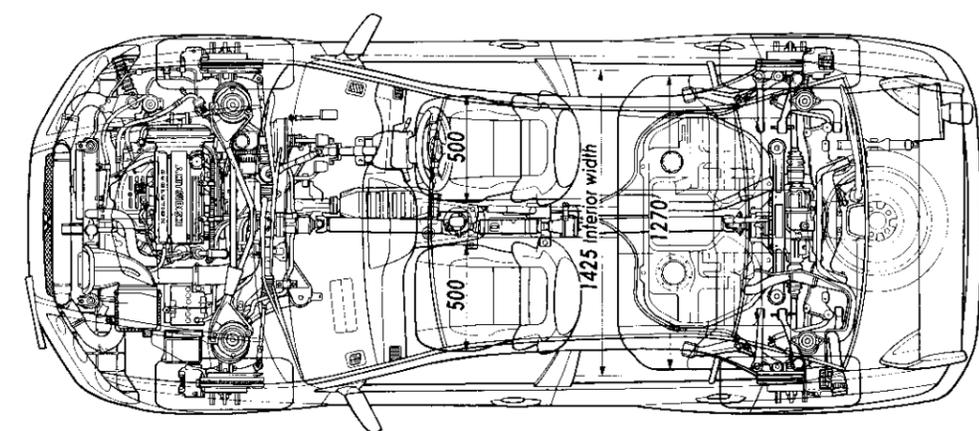
主要諸元	
駆動方式	フルタイム4WD
車名・型式	三菱・GH-CT9A
	SNGFZ SNGDFZ
類別	2000 DOHC 16 VALVE インタークーラーターボ
	GSR RS
	5M/T
寸法・重量	
全長 (mm)	4455
全幅 (mm)	1770
全高 (mm)	1450
ホイールベース (mm)	2625
トレッド 前 (mm)	1515
トレッド 後 (mm)	1515
最低地上高 (mm)	140
室内長 (mm)	1880
室内幅 (mm)	1425
室内高 (mm)	1185
車両重量 (kg)	1400
乗車定員 (名)	5
性能	
最小回転半径 (m)	5.9
10・15モード燃料消費率 (km/l)	9.6
(国土交通省審査値) 3	
主要燃費向上対策	-
エンジン	
型式	4G63ターボ
弁機構・気筒数	DOHC 16 VALVE 4気筒
内径×行程 (mm)	85.0×88.0
総排気量 (l)	1.997
圧縮比	8.8
最高出力(4ネット)	206kW(280PS)/6500rpm
最大トルク	383N・m(39.0kg-m)/3500rpm
燃料供給装置	ECI-MULTI(電子制御燃料噴射)
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量 (l)	48
動力伝達装置	
変速機形式	5速マニュアル
第1速	2.928
第2速	2.785
第3速	1.950
変速比 第3速	1.407
第4速	1.407 [1.444]*
第5速	1.031
第6速	1.031 [1.096]*
最終減速比	0.720
最終減速比	0.720 [0.825]*
最終減速比	3.416
最終減速比	4.529
走行装置	
ステアリング形式	ラック&ピニオン(パワーステアリング)
サスペンション形式	前 マクファーソンストラット
	後 マルチリンク
ブレーキ形式	前 ベンチレーテッドディスク
	後 17インチ 15インチ
	ベンチレーテッドディスク
	16インチ 15インチ
タイヤサイズ	235/45ZR17 205/65R15 94H

*[]はRS用スーパークロスギヤ(メーカーオプション)の変速比
仕様変更は発表なく実施することがあります。なお本仕様は国土交通省届出数値です。ボディカラー、内装、シート色は、フィルム、印刷インキの性質上実際の色と異なって見えることがあります。1:17インチタイヤ装着時は、前後とも1515mm。2:サンルーフ装着時は1140mm。3:燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率は異なります。4:エンジン出力表示にはネット値とグロス値があります。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態と同条件で測定したものであり、「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりも、約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。
kW(キロワット)、N・m(ニュートンメートル)は、S(国際単位系)に準拠した表示です。

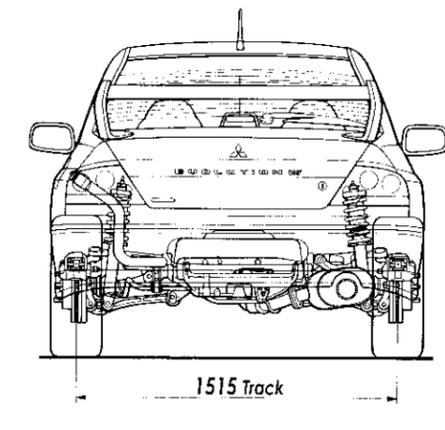
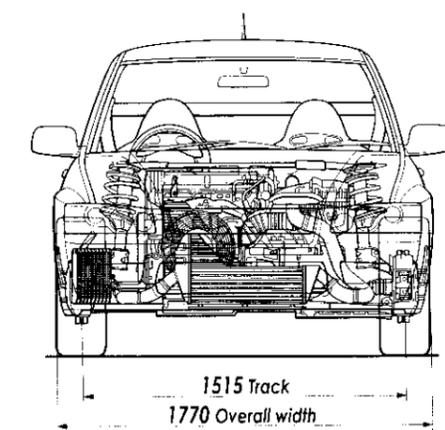
GSR 2000 DOHC 16 VALVE INTERCOOLER TURBO 4WD 5M/T **299.8万円** (メーカー希望小売価格)

RS 2000 DOHC 16 VALVE INTERCOOLER TURBO 4WD 5M/T **251.8万円** (メーカー希望小売価格)

価格には寒冷地仕様代は含まれません。寒冷地仕様代(1.2万円)は別途申し受けます。



a: 1185 Interior height b: 885 (860: Center seat) c: 470 (455: Center seat)



GSR(単位=mm)

環境仕様		
排出ガス	適合規制	平成12年排出ガス規制適合
	規制値(10・15モード走行) (g/km)	0.08/0.09/0.67
	NOx/HC/CO	
温室効果ガス	CO2排出量(10・15モード燃費換算) (g/km)	247
	HFC134aエアコン冷媒の使用量 (g)	550
オゾン層破壊物質	CFC	使用せず
車外騒音	加速走行騒音(適合規制値) (dB-A)	76

部品に使用している環境負荷物質	鉛(1996年比)	使用(1/3以下)
リサイクル関係	水銀	使用せず (オプション装着時極微量使用)
	アジ化ナトリウム	使用せず
	樹脂部品への材料表示	有り
	リサイクル材の使用	エアクリーナーケース、エアダクト、吸音材、造音材など

10・15モード燃料消費率と実際の走行燃費について

カタログ記載の10・15モード燃料消費率は、図のように、アイドリング・加速・減速など10通りの走り方を組み合わせた市街地走行パターンと、15通り組み合わせた都市内高速走行パターンとで測定されます。しかも、2名相当乗車、エアコンOFFなど、法令で定められた一定の試験条件にそって測定されたものです。したがって、10・15モード燃費値に対し、実際の走行時の燃費値はその走り方や条件(主にアクセルの踏み方、エアコンON/OFF、平均車速、短距離走行の繰り返しなど)に応じて異なってきます。

LANCER
EVOLUTION VII