

# LANCER

# V

## EVOLUTION

*Overall length:4350mm.Overall width:1770mm.Overall height:1415mm.Wheel base:2510mm.  
Front tread:1510mm(GSR).Rear tread:1505mm(GSR).Engine:2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO.  
MaxPower:280PS/6500rpm(NET).MaxTorque:38.0kgf-m/3000rpm.*



# V次元の、瞬発力。

最強のスポーツセダンへ。運動性能をさらに高めて、「V」新登場。

IVからVへ、ランサーGSRエボリューションはさらなる進化を遂げた。

WRC(世界ラリー選手権)という過酷なレーシングフィールドからフィードバックされたノウハウをもとに、

トルクアップしたエンジン、ブレンボ社製ブレーキをはじめ、強化した足まわりなどによって運動性能を一段とグレードアップ。

三菱がめざすクラスを超えた最強のスポーツセダンとして誕生した。

LANCER  
EVOLUTION  
V



より遅くなった脚力とブレーキシステムが、  
ドライビングフィールを変革する。



第5の進化は脚力から始まった。そう新言してよいほどエボリューションMの脚力はポテンシャルを上げた。トレッドの拡大、タイヤのインチアップ、イタリア・ブレボ社製ブレーキの採用など多岐にわたる強化内容がその進化のほどを雄弁に物語る。+2.0kgf-mのトルクアップを果たしたエンジンパフォーマンスを受け止め、それを踏面へ確実に伝えるために、そして、モータースポーツでの勝利をめざしてファイトするために、脚力の強化はどうしても必要なチューニングだった。そこから生み出される瞬発力は、まさに真次元。一瞬のうちにライバルを捉え、ルームミラーから消し去っていく。Mの肉体はそのとき、全身感力になる。



DOHC16V1Aブレイクサーターターボチャージャーエンジン  
大径インタークーラーをラインアップロードターボチャージャーを  
搭載したエボリューションMの1700ccエンジンは、高い回転率を誇る  
4043エンジンにさらに進化。ターボチャージャーのノズル面積  
拡大、ピストンの軽量化をはじめ、エンジン内部のメンテナンスにより、  
Mに於いて2.0kgf-mのトルクアップを実現。中低回転域でのトルクある  
パワーと高いトルクを駆使しての、まさに目の覚めるような加速  
が味わえる。

**強化されたトランスミッション&クラッチ**

モータースポーツでの高い粘り力をめざすエボリューションに  
ふさわしく、中高速を重視しながら低速域のつなぐりをよくした  
ギア比を設定。シフトフェーリングはスポーツでダイレクト  
感得れるものとした。また、エンジンのトルクアップに对应して  
シフトロッドの増大、ギアのショットピーニング処理など各部肉を  
強化。

**モータースポーツで顕著されたギアベシジョンシステム**

さらなる進化を遂げるマフラーレスストラット式フロントサ  
スペンションシステムをリアマフラーレスサスペンション、レッド系  
大径に拡大(フロント45mm、リヤ35mm×Q5増大)すること  
により、コーナリング剛性を向上させた。そして、アーム部材  
は高の強度によりサスペンションジオメトリーを改善し、コー  
ナリング時の車軸の安定や操縦性を向上させている。さらに新  
たにフロントに獨立式ストラットを採用し、キャンバー剛性を大  
幅に増大している。また、フロントを名のロウアーム取付位置  
を確保して連結して操縦性を増大、操縦フィールやコーナ  
リング時の操縦感も向上させている。

**イタリア・ブレボ社製ブレーキシステム構築**

モータースポーツレースにおいても高いキヤパシティを誇る、  
高性能ブレーキシステムをイタリア・ブレボ社と共同開発。早  
に採用した(GSR)に付随機構、ABSにオプション設定)、フロントは  
17インチ実径4ポットディスク、リアは15インチ2ポットディスクと  
Mからサイズアップしている。パッド材はイタリア・カルフオー  
社製を採用。耐フェード性が高い大型ブレーキディスクも選定  
も安定した制動力を發揮する対向型キャリパーを採用、ハイビ  
ードから確実な止まる制動性を実現した。

**A/C(アクティブヨーコントロールシステム)・フロントヘリカルLSD**

複雑な走りの制動力を、アクティブにコントロールすることで、  
クルマの旋回力(ヨーモメント)を制御する三菱の独創の新技術、  
A/C(アクティブヨーコントロールシステム)、そこに前輪のタイ  
ヤの能力を引き出すフロントヘリカルLSDをプラスすることによ  
って4輪によるトルク配分が可能になった。これによって、高次  
元の旋回性能を実現、リアよりコーナリングをスポイルさせるこ  
となく、コーナー立ち上がり時のトラクションを向上させている。

**225/45ZR17タイヤ&OZ社デザインアルミホイール**

エボリューション専用開発された高性能タイヤを採用。  
高いG値を発生するコーナリングでも、粘り強いグリップ力を受  
得し、操縦を高めている。ホイールは、専用のOZ社デザインに  
よる高剛性1ピースアルミホイールを採用した。



**2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO**  
Max Power:280PS/5500rpm(NET)  
Max Torque:38.0kgf-m/2800rpm

1.エンジン:性能値は車検時(2リットル)の値。2.インテーク:ターボ。3.大径インタークーラー。4.A/C(アクティブヨーコントロールシステム)。5.フロント:17インチ実径4ポットディスク。6.リア:15インチ実径2ポットディスク。7.タイヤ:225/45ZR17タイヤ。8.OZ社デザインアルミホイール。

新概念エアロボディとスポーティなドライバーズ環境が、  
スパルタンな走りをバックアップする。



まさに瞬間移動体ともいえるエボリューションV。その速さを生むのは心臓と脚だけではない。  
しなやかで強いボディと、その内側において意のままに操るドライビングエリアからも、速さは生まれる。そして、ここでも当然のごとく  
ラリーステージからのフィードバックが生かされた、世界最高峰ラリーで磨つためのノウハウを背にして走る。  
その行為がたまたまなくモータースポーツなのだ。もちろん、コクピットには、RECAROシートもある。MOMOステアリングもある。  
真次元の走りで五感を揺さぶるすべてが、ここには備わっている。

COCKPIT for EVOLUTION V



●PHOTO: GSR EVOLUTION V ●メーカー:三菱自動車工業 ●販売店:三菱自動車販売(株) ●販売地域:全国



## エボリューションスピリッツを極めれば、「RS」になる。

純粋にモータースポーツに参加するために仕上げられた競技用ベース車、それがRS EVOLUTION V。

### RS EVOLUTION V SPECIFICATION (注文生産)

- FULLTIME 4WD
- 2000DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO
- 車両重量：1260kg
- タイヤサイズ：205/16R15 91H
- フロアレスシフトレバーニッパル



●PHOTO: RS EVOLUTION V ●BODY COLOR: エボリューションホワイト



●写真提供: フォルダ・モータースポーツ・チーム

### RS EVOLUTION V EQUIPMENT

- フロントエンドクロスバー ●リヤエンドクロスバー ●フロントストラットタワーバー ●ディスクスタックアップキック ●スーパーダクトホイール (High/Low) ●エアロパッケージ ●ABS エレクトロニック制動システム ●ABS 4輪駆動用ベース車として生産しているため、通常車よりも大幅に減速、減力、減振効果により安定した走りを実現。また、制動距離も短縮される。

### DEALER OPTION

【メーカーオプションについての詳細は各販売店にお問い合わせください。】



●フロントストラットタワーバー ●リヤストラットタワーバー ●ディスクスタックアップキック ●スーパーダクトホイール ●ABS エレクトロニック制動システム ●ABS 4輪駆動用ベース車として生産しているため、通常車よりも大幅に減速、減力、減振効果により安定した走りを実現。また、制動距離も短縮される。 ●ABSは、あくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSが誤作動した場合、ブレーキの手動による減速が必要であり、ムラや減速感には対応できません。安全運転をお願いします。



RECARO製 アルミバックシート

ラリーで争った新構造エアロボディ。ボディのエアロダイナミクス化は、ラリーステージでは必須のテーマ。エボリューションVのボディは、歴代エボリューションで培ったノウハウを各部に受け継ぎながら勝利を届けるラリーベース車としての進化をみごとに遂げた。エアロパーツを細部にわたリリファイン。空気抵抗、減力、冷却性能を考慮して最適形状を採った。とりわけ注目すべきは、互逆のデジタル型ウィッカーに新形状の改良調整式大型リヤスポイラーをセットした新概念エアロダイナミクスシステム。低速から高速まであらゆるコースで最適なセッティングを可能とするこのシステムは、Cdの増大を最小限にすることによって的確なダウンフォースを獲得。

### 軽量化

- アルミ製部品採用部位
- ボンネットフード ●フロントワイドファンダー ●フロントロウアーム & リヤアップアーム ●リヤガラスメンバー ●リヤデフサポートメンバー (RS) ●リヤエンドクロスバー (RS) ●リヤスポイラー (ウィング部)
- その他の軽量化項目
- ウインドシールドガラス、フロント&リヤダガラス、リヤガラスの軽薄化

### RECARO社製新形状バケットシート (GSR)

4点式シートベルト調整可能な、ホールド性を重視したスポーツマインド溢れるヘッドレスト一体型シート。無段階リクライニングが可能。シートポジションは、体格に合わせて最適ポジション可能な長尺調節式。シート生地は透りにくく、上質感のある「エクゼス」を採用。

※「エクゼス」は、車内での使用を前提とした生地です。

### 運転席 & 助手席SRSエアバッグシステム (GSR)

衝撃吸収性に優れたボディ構造と頑強なキャビン構造のエボリューションVには、運転席助手席SRSエアバッグシステムが採用された。これは、車両前方からの衝突の際に、エアバッグが瞬時に膨らみ、顔部への衝撃を緩和するシステムで、シートベルトを補助する安全装置として、高い効果を発揮する。

### 4ABS (GSR)

フルタイム4WD、4輪ディスクブレーキとともに、三菱ならではのオールホイールコントロールに貢献する4ABS (4輪アンチロックブレーキングシステム)。4チャネル制御により、直前直中やウェット路面でのブレーキング時でも、ホイールロックを防止して、安定した車体姿勢を確保するように機能する。

### MOMO社製本車専用ステアリングホイール & 本車専用シフトノブ

ステアリングホイールは、MOMO社製3本スポーク本車専用ステアリングを採用。太グリップで確実かつクイックな操作が可能。GSRは運転席SRSエアバッグ能A込み。本車専用シフトノブは、小変位を限り、シフトフィーリングを向上。

### ホワイトメーター

視認性にすぐれ、スポーツマインドに溢れるホワイトメーターを採用。スパルタンなイメージをドライバーに与えてくれる。

### 充実の快適装備 (GSR)

風量、風向きを自動制御して、四季を通じて快適な室内温度に保つフルオートエアコンや電卓式カーレスエントリー、電動格納式リモコンドアミラー、セーフティ機構付パワーウィンドウなどが標準装備。また、AMステレオに対応し、FMダイバーシティアンテナを備えた、AM/FM電子同調ラジオ付フルジョックカセット6スピーカーシステムもオプション設定されている。



