

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 16 VALVE INTERCOOLER TURBO.
Max Power: 280PS/6500rpm (NET). Max Torque: 38.0kgf-m/3000rpm.*



三菱自動車

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。そう断言してよいほどエボリューションV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、それを路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機動力は、まさに真次元一躍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。Vの肉体はそのとき、全身筋力になる。



DOHC16バルブ・インタークーラー・ターボチャージャー・エンジン
大型インタークーラーをフィンスタールターボチャージャーを
搭載したエボリューションVの1470ccエンジンは、高い回転数を誇る
4043エンジンさらに進化し、ターボチャージャーのメタルシール
拡大、ピストンの軽量化をはじめ、エンジン内部の摩擦低減により、
Vに対して2.0kgf・mのトルクアップを実現。中低回転域での余裕ある
パワーと高いトルクを駆使して、まさに驚かせるような加速
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駆動力を要するエボリューションに
ふさわしく、中低速を重視しながら高回転域のつながりをよくし
たギア比を設定。シフトフォ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際して
シフトレバーの増大、ギアのシャフトベアリング高剛性など各箇所を
強化。

※駆動軸に、100kg以上の重量が加わると、シフトレバーの操作が難しくなる。駆動軸に100kg以上の重量が加わると、シフトレバーの操作が難しくなる。

モータースポーツで顕著されたギアベアリングシステム

さらなる進化を遂げるマフラー・インストラクト式フロントサ
スペンション&マフラーインストラクト式サスペンション・レドを
大幅に拡大（フロント40mm、リヤ35mm（G544））すること
により、コーナリング剛性を向上させた。そして、アーム取付
地点の位置によりサスペンションジョイントリーを最適化し、コー
ナリング時の車体の安定や操縦性を向上させている。さらに前
方にフロントに傾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、フロントを右のロウアーム取付点
を前後バーで連結して剛性を増大、操縦フィールやコー
ナリング時の操縦性を向上させている。

イタリア・ブレボ社製ブレーキシステム構築

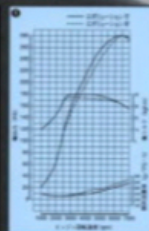
モータースポーツユースにおいても高いパフォーマンスを要する、
高性能ブレーキシステムをイタリア・ブレボ社と共同開発。V
に採用した（GSR）は、摩擦係数、ABSにオプション設定）、フロントは
17インチ貫通4ポットディスク、リヤは12ポットディスクと、
両方からサイズアップしている。パッド材はセラミック・カルバー
ナ製を採用。耐フェード性能が高い大型ブレーキディスクを採用して
も安定した制動力を発揮する対向型キャリパーを採用、ハイスイ
ピードから確実に止まる制動性を実現した。

AYC（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

後輪の左右の駆動力差を、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3重の制御の新技術、
AYC（アクティブヨーコントロールシステム）、そこに前後のタイ
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、リア側はコーナリングをスポイルすること
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V専用にも開発された高性能タイヤを採用。
高いG値を生むコーナリングでも、粘り強いグリップ力を受
け、操縦性を高める。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。



（左）エンジン性能向上に貢献した2000DOHC16Vインタークーラー・ターボエンジン（右）高剛性フロント・リアサスペンション・レド（左）高剛性フロント・リアサスペンション・レド（右）高剛性フロント・リアサスペンション・レド（左）高剛性フロント・リアサスペンション・レド（右）高剛性フロント・リアサスペンション・レド

（左）高剛性フロント・リアサスペンション・レド（右）高剛性フロント・リアサスペンション・レド

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、
スバ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、その内側にあっ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ためのノウハウを背にして走る。
その行為がたまた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。
異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 ●ステアリング:MOMOカー・ステアリング ●内装素材:アルカンターラ ●シート:RECAROによる提供

