
LANCER
GSR
IV
EVOLUTION
Overall length:4330mm. Overall width:1690mm. Overall height:1415mm.
Wheel base:2510mm. Front tread:1470mm. Rear tread:1470mm. Engine:2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO.
MaxPower:280PS/6500rpm(NET). MaxTorque:36.0kg-m/3000rpm.
三菱自動車

ランサーの走り、ここに極まる。

ランサーGSRエボリューションⅣ誕生

単なる進化形ではない。それは、三菱が提示した
クラス最強のスポーツセダンとして誕生した。ランサーGSRエボリューションⅣ。
WRC(世界ラリー選手権)という過酷なフィールドからフィードバックされた走行データ。
そこから構築された280PSのエンジンパワー、足まわり、ボディ…
いま、かつてないスペックを身につけたストリートランナーが、街を駆ける。



●PHOTO:GSR EVOLUTION Ⅳ ●BODY COLOR:スティールシルバー

LANCER GSR EVOLUTION IV



クラス最強を誇る、最高出力280PS。そして、わずか3000回転で発生する
最大トルク36.0kg-mという数値がランサーGSRエボリューションⅣのパフォーマンスを物語る。
さらに、進化したフロントサスペンション＆新開発リヤサスペンションや、
剛性と空力特性を一段と高めたボディ、そして、三菱独自のAYC
(アクティブヨーコントロールシステム)が、その動力性能をさらにバックアップ。
真のスポーツセダンとして完成した。

●PHOTO:GSR EVOLUTION Ⅳ ●BODY COLOR:スティールシルバー

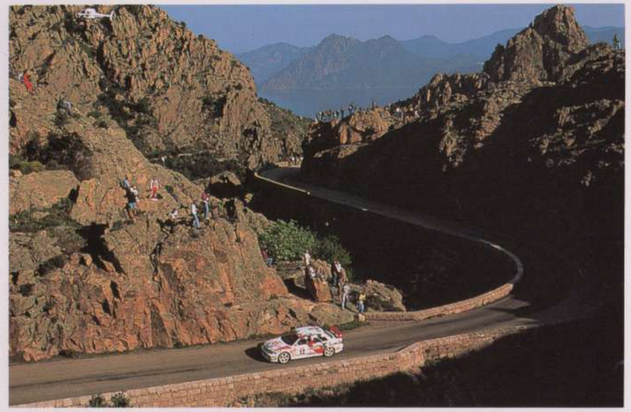
POWER for EVOLUTION

ENGINE
2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO
1997cc 4-valves/cylinder, Bore×Stroke:85.0×88.0, Compression ratio:8.8
Max.Power:280PS/6500rpm(NET), Max.Torque:36.0kg-m/3000rpm

INTERCOOLER
Size:470mm×294mm×65mm
Inner fin pitch:3.5/2, Outer fin pitch:3.5/2

FRONT SUSPENSION & STEERING
Macpherson strut Independent Suspension





“ライバルに勝つこと”。それがWRC(世界ラリー選手権)を
初めとするモータースポーツへの参戦を前提に開発されるランサーの
エボリューションモデルの宿命だとするならば、まさにこのことこそ
連綿と受け継いだ勝利への情熱そのものといってよいだろう。
フィードバックされたデータから新しいアイデアやテクノロジーを
生み出す。そして、再びラリーシーンへ、ストリートへと送り出してゆく。
その原動力となるのは、絶え間ない勝利へのチャレンジングスピリットであり、
はたまたエンジニア達の熱い想いでもある。
この数字をじっくり見ていただきたい。最大出力280PS、
最大トルク36.0kg-m。エボリューションⅣの誇るスーパースペックだ。
このピュアスポーツカーなみの圧倒的な数値は確かに魅力的だが、
しかし、それだけではない。三菱の開発陣は、このクルマにスペックを
超えた才能をも兼備させた。たとえばハンドリング。280PSの大パワーを
いかに路面に伝えるか、それをいかに意のままに操るか。
理想のハンドリングをめざすドライバーのために、新開発の
リヤサスペンションを搭載、ギアをクロスに設定した。ボディ剛性を高め、
空力特性は前後ともゼロリフトとした。そして一方では、三菱独自の
AYC(アクティブヨーコントロールシステム)を採用した。
これらはすべてハンドリングの冴えという一点に集約される。
280馬力を思うがままに御す歓び。クルマと共有する濃密な一体感。
この真の意味でのスポーツドライビングを現実のものとしたのは、
ライバル達との熾烈な闘いの中で磨いた、三菱の技術力にほかならない。

高効率ツインスクロールターボ採用をはじめとし、
効率を極限にまで高めることによる、パワー、トルクの大幅向上。
そこで語られるものは、数値のもつ単なる「強大さ」だけではない。
ラリーフィールドで培われたエンジンテクノロジー。
そして、その質の高い完成度が、空気を切り裂くように駆ける
エボリューションⅣの走りを生み出す。



レヴカウンターの針がレッドに近づくと、そこから先は、ドライバーの官能領域だ。

DOHC16バルブ・インタークーラーターボエンジン

エボリューションⅣのパワーユニットは、高い完成度を誇る4G63をさらに進化。排気系、冷却系を中心に高度なチューニングを施し、一方では、各所に軽量化、小型化を進めながら最高出力280PS/6500rpm(NET)、最大トルク36.0kg-m/3000rpmという大幅なパワーアップを達成した。まず、その中核として、ツインスクロールターボチャージャーの採用が上げられる。排気マニホールドからタービンホイールに至るまで完全にデュアル構造とし、排気干渉を防ぐことによって、低中速でのトルクやレスポンスを向上している。さらに大口径エキゾーストパイプや、低背圧マフラー、大口径楕円シングルテールパイプを採用、背圧低減による効率向上を狙った。このエンジンの特徴として3000rpmで最大トルク36.0kg-mを発揮するという点に着目しよう。大パワーをもちながら、日常もっとも使用頻度の高い回転数での加減速がパワフルであること、つまり使いやすいエンジンであることを示しているのだ。

大容量インタークーラー

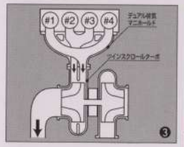
ターボチャージャーによって圧縮され、高熱化した空気を冷却し、過給効率をさらに高めるのが、インタークーラーの役割。それによってエンジンの高出力化が決まる。エボリューションⅣには、サイズアップされた大容量インタークーラーを採用。チューブ・フィン形状の最適化により高効率・低圧損を達成。これによって理想的な過給システムを実現した。また、他の冷却機構としては、大型ラジエーターの採用がある。コアサイズも大きめとし、空冷式エンジンオイルクーラー装着と相まって冷却性能を一段と向上した。また、素材をアルミ製とすることで軽量化も同時に実現している。他にも高性能ウォーターポンプの採用などによって冷却性の向上が図られている。

写真中②のスイッチは、センターコンソール部にあり、2つのスプレーによりインタークーラーに噴射し、冷却性の向上を図っている。

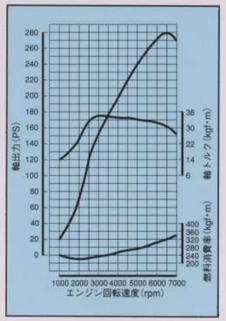


Engine:2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO.
Max.Power:280PS/6500rpm(NET). Max.Torque:36.0kg-m/3000rpm.





①大容量インタークーラー
②インタークーラー冷却スイッチ
③ツインスクロールターボ



●4G63ターボ型エンジン性能曲線
*エンジン出力表示はネット値

高出力テクノロジー

圧倒的な動力性能を得るために、ハイパワー化を目的とした最先端のエンジンテクノロジーが導入された。三菱独自の新型カルマン渦式エアフローセンサーは、画期的な検出法の採用により、圧損を大幅に減少。軽量化、小型化を達成しながら、パワーアップに貢献している。さらに、クランク軸直接検出式クランク角センサと大容量高機能マイコンによる精密な制御や、セミダイレクト点火システム、白金プラグの採用など多岐にわたる配慮がなされた。また一方では、高出力化に伴い、耐久性や信頼性の追求もなされている。メタルシリンダーヘッドガスケットは、燃焼圧力を確実にシールし、高い信頼性を確保した。そして、ピストンは、鍛造ピストンを採用し、剛性を上げるとともに、全長短縮、スチールストラット廃止などにより軽量化を図った。また、コネクティングロッドの強度もさらに向上させている。

トランスミッション＆クラッチ

モータースポーツでの戦闘力を高めたエボリューションⅣにふさわしく、中高速を重視しながら、一方では各変速段のつながりをよくしたギア比が設定された。さらにエンジンの高出力化に対応して、各部所が補強を受けている。第1速・第2速・第3速には、ダブルコーンシンクロを採用。操作力を大幅に軽減し、ドライバーの操作力を軽くすることによって、正確で、クイックなシフト操作を可能とした。また、このシンクロ機構の強化と合わせて、リンク機構の改善を計り、シフトストロークを短縮、スポーティ感に溢れたクイックなシフト操作とした。クラッチは、モータースポーツでの過酷な使用を考慮に入れ、小型サイズで高回転での切れ特性のよいプルタイプを採用。クラッチペダルの踏力も軽減している。*競技ベースのRSエボリューションⅣには、各種競技の使用状況に応じてエンジンのパワーバンド域を効果的に活用できるように、2種類のスーパークロストランスミッションがオプション設定されている。

変速比(RS用スーパークロス5M/T:メーカーオプション)

	1速	2速	3速	4速	5速	後退	最終減速比
Low	2.785	1.950	1.444	1.096	0.825	3.416	4.875
High							4.529

その圧倒的な動力性能を生かすために、
新技術、AYC(アクティブヨーコントロールシステム)を採用。
かつてない旋回性能とスムースな加速性能をもった。
ドライバーが、その挙動変化の分かりやすさ、リニアな操舵感に
酔いしれる時、熟成されたハンドリングテクノロジーとともに
意のままにコントロールする愉しみやセーフティへの信頼が、
そこに存在することを知る。



30R、2速フルパワー。そこに、ドライバーをバックアップする技術があった。

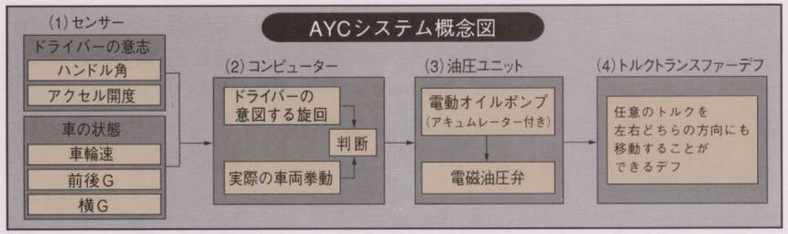
AYC(アクティブヨーコントロールシステム)

エボリューションⅣのもつ、280PSという強大なエンジンパワーを路面に有効に伝達し、しかも安全、確実にドライバーのコントロール下に置くこと。三菱の独創の新技術、AYC(アクティブヨーコントロールシステム)はそのために開発された。4WD固有の特性である強烈なトラクションを、走行状況の如何にかかわらず発揮させたい。そうした願いから、いまだかつてないヨーコントロール・システムが誕生した。その基本的な考え方は、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(ヨーモーメント)を制御するというもの。これによって、ドライバーのアクセルワークに対して、リニアで安全な旋回とスムースな加速が得られ、さらにハンドリングも小さく、ゆとりをもった修正操舵が可能となる。

●GSRに標準装備、RSにオプション設定

トルクトランスファーデフ

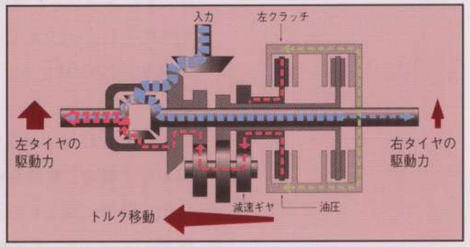
トルクトランスファーデフとは、デフ機構(差動装置)に、増速ギヤと減速ギヤを備えたギヤ機構と、それぞれにつながる左右2組の湿式多板クラッチを追加したもの。たとえば、右に旋回する場合、一般にはデフの働きによって、左側の車輪を速く回転させることによって、車はスムースにコーナリングすることができる。しかし、デフ機構は、左右一輪が空転した場合、もう一輪にもトルクが伝わらなくなるため、全車輪のトラクションが小さくなり、加速できなくなるという欠点があった。そこで片輪が空転状態になった場合、差動を制限し、トラクションがかかるようにしたのがLSD(リミテッドスリップデフ)である。ところが、たとえばグリップ走行で右旋回する場合、左車輪の回転が速いため、LSDの構造上、右車輪のトルクが大きくなり、旋回を妨げる力が働く。それによって、アンダーステア状態になりやすい。一方、このトルクトランスファーデフの場合は、減速ギヤにつながる左クラッチを使って右車輪のトルクを小さく、左車輪のトルクを大きくする。この働きによって、急な曲がり道などでも、アンダーの出にくい、スムースなコーナリングが可能となる。



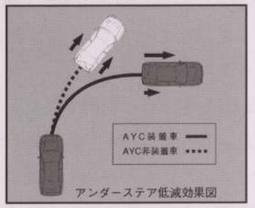
AYC(リヤデフカットモデル)



トルクトランスファーデフ左クラッチ作動図

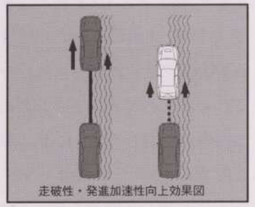


AYCの制御効果



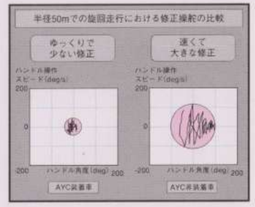
アンダーステア低減効果図

●アンダーステア低減効果
加速しながらコーナリングする場合、横Gと加速度の大きさに比例したトルクを、旋回外輪に移動することによって、アンダーステアを抑制し、狙い通りのラインをトレースすることが可能になる。

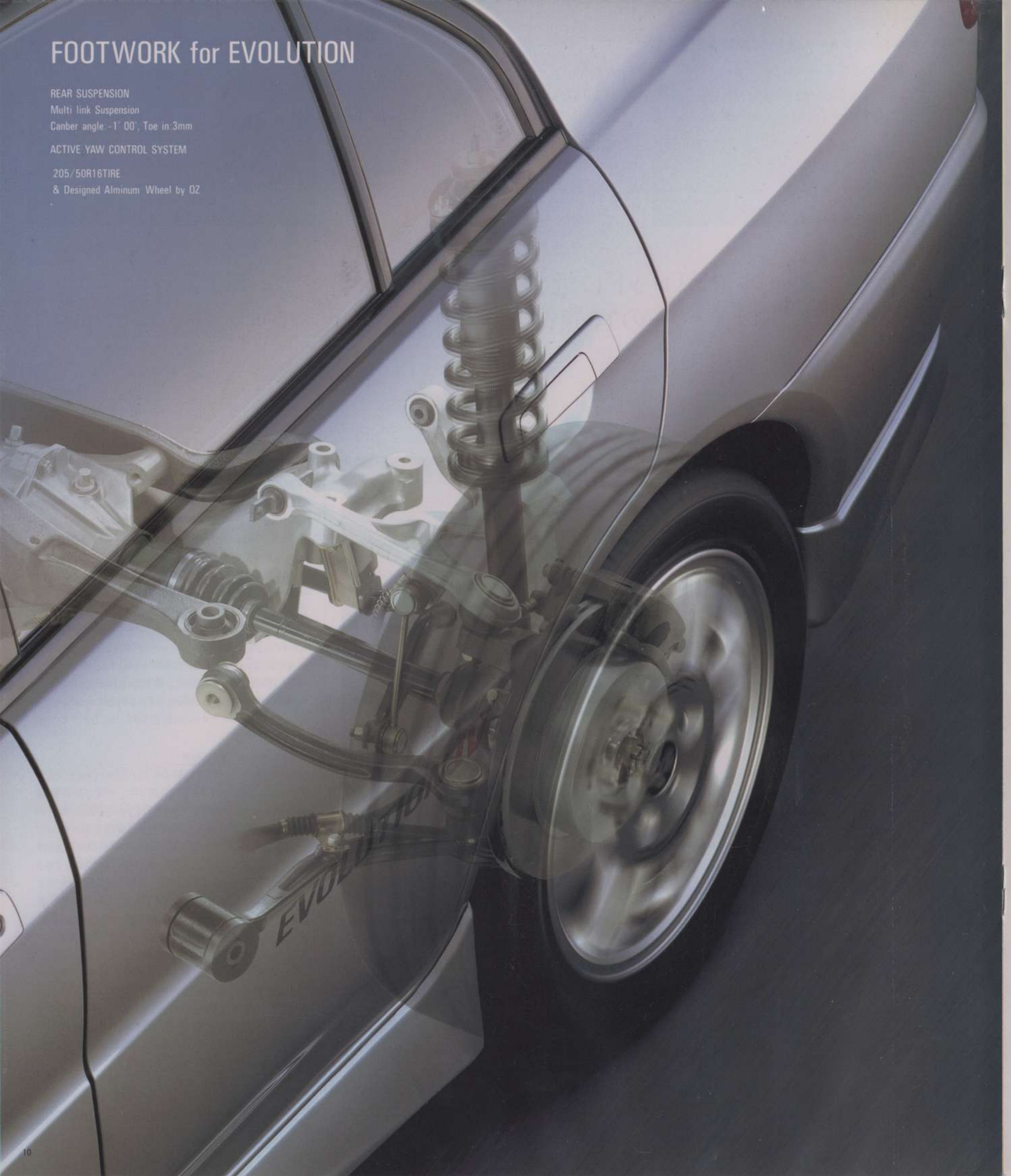


走破性・発進加速性向上効果図

●走破性・発進加速性向上効果
μの異なるスプリット路や荒れた路面では、スリップしていない車輪側にトルクを移動して、安定した走りやスムースな発進ができるようにする。



上の図は、旋回中の加減速に対する車体姿勢の安定性を評価したもの。半径50mの円周上を、アクセルの全開、全閉を繰り返し走行した場合のハンドル操作の忙しさを表しています。AYC装着車は、修正操舵が少なく、車体姿勢が安定していることが分かります。



強大なエンジンパワーに負けない、卓越した運動性能を求めて、
フロントサスペンションは、ジオメトリーを再構築。
リヤサスペンションは、新開発のマルチリンクを搭載。
限界時の路面追従性、高速直進安定性を向上させながら
挙動変化の分かりやすいハンドリング特性をもった。
路面から確かな手応えが返ってくる。
走りのプロセスが楽しくなる高次元シャシーの完成だ。



1ミリセコンドの、路面との対話。
そのとき、ハンドリングのすべてが見えてくる。

フロントサスペンション

ドライバーとクルマ、そして、クルマと路面との良好なコミュニケーションによって、理想のハンドリングを完成させるため、エボリューションⅣの足回りには、いくつものチューニングが施された。フロントサスペンションは、マクファーソンストラット方式を踏襲。トレッドの拡大、イニシャルアライメントの見直し、ロールステア特性の変更等により、高速直進性と機動性のバランスを実現した。また、ロールセンター高を低く設定することで旋回中の内輪側のトラクションを確保しながら、自然なロール感が得られるようにした。その他にもスタビライザーをロアアーム付けとし、リニアな操舵フィールを確保。さらにクロスメンバーのロアアーム取付け部の横剛性を増大、かつアクスルには、キャンバー剛性の高いユニットベアリングを採用し、シャープな操舵とともに旋回中の横剛性も向上させた。ストラットは、曲げ剛性を増大、競技での使用を考えて、減衰力設定自由度も向上した。もちろん、ストラット減衰力、バネ定数などのファインチューニングも忘りなく、初期応答性から限界性能まで大幅な機能向上を実現している。

新開発マルチリンク式リヤサスペンション

モータースポーツからのノウハウを生かして、新開発のダブルウィッシュボーンベースのマルチリンク式リヤサスペンションを採用。構造・ジオメトリーを見直し、従来のトレーリングアームベースのマルチリンク式に較べて、路面に対する追従性のよいストローク感あるサスペンションとした。ハード走行にも耐え得るように、すべてのサスペンション取付け点をピボット(ボールジョイント結合)としても成立するサスペンション形式とし、安定したアライメント変化を得るようにした。これらによって剛性を十分確保しながら、上下ストローク時のフリクションを低減、バネ下追従性も大幅に向上した。その他にも、クルマの挙動を安定させるために、トー変化特性、アンチスクワット特性を最適化し、また、旋回時大ストローク域でのキャンバー変化を大き(対地キャンバー小)とり旋回性能を向上させている。そしてまた、剛性アップや軽量化も当然ながら配慮されている。サスペンションアームは、すべて鍛造品とし、ナックル側取付け部には、ボールジョイントおよびピローボールを採用することにより、剛性を向上。クロスメンバーは、アルミ鋳造製、アッパーアームは、アルミ鍛造製とし、軽量化も同時に図っている。また、ショックアブソーバの徹低速域での減衰性能、バネ定数などの最適チューニングにより、初期応答性から限界性能まで向上した。

4輪ディスクブレーキ&4ABS

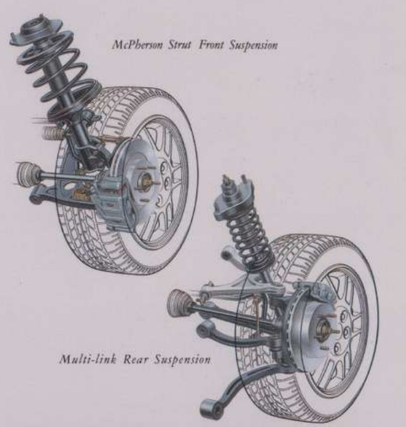
フロントには、2ポットキャリパー・16インチベンチレーテッドディスクブレーキ(GSRに標準装備、RSにオプション)を。リヤには、パーキングブレーキ内蔵式15インチドラムインベンチレーテッドディスクブレーキを採用。冷却性を一段と高めながら高い制動力を発揮する。フロントブレーキパッドには、耐フェード性、高速制動性にすぐれた材質を採用。速く確実な制動力を発揮するとともに耐久性、信頼性も向上している。さらに4ABS(4輪アンチロックブレーキングシステム)も搭載(GSR)。旋回時や濡れた路面でのブレーキングでも、タイヤロックを防ぎ、安定した姿勢を確保する。

205/50R16タイヤ&OZ社デザインアルミホイール

タイヤは、エボリューションⅣ専用に新開発。高いGでのコーナリングでも粘り強いグリップを発揮し、限界を高めている。ホイールも専用に新開発。高剛性のOZ社デザインアルミホイール(GSR)を採用した。

フロントヘリカルLSD&リヤ機械式LSD

ホイールの空転を防ぎ、エンジンパワーを確実に路面に伝えるために、フロントには、4WD用ヘリカルギア式LSDを採用(4WD前輪では世界初。RSにオプション設定)。回転差感応型の従来のビスカス式LSDに対し、差動制限力が大きくとれ、効きもシャープで大舵角時の旋回性能が向上、直進性能にもすぐれている。リヤは、従来の機械式LSD(RSに標準装備)を踏襲、減速側の差動制限力を弱めて、コーナー進入時の回頭性の向上をはかり、スポーツ走行に適した仕様とした。



McPherson Strut Front Suspension

Multi-link Rear Suspension



①205/50R 16 87V+アルミホイール(GSR)
②205/60R 15 91H+スチールホイール(RS)
③フロント16インチベンチレーテッドディスクブレーキ(GSR)
④リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ

BODY for EVOLUTION



FRONT COLORED BUMPER ON GRILL & FRONT AIRDAM

DELTA WICKER & REAR SPOILER



REAR UNDER SPOILER

CD:0.30 CLF/CLR:0.00/0.00



SIDE AIRDAM

固有の空気力学理論がこのクルマに与えたもの。
それは、速く走ることを運命づけられたスポーツセダンとしての資質。
空気抵抗値、揚力値、冷却性能の追求と
軽量、高剛性ボディが融合したトータルインテグレートデザイン。
エボリューションⅣのスパルタンな走りは、
風を味方にした最適形状が創造する。



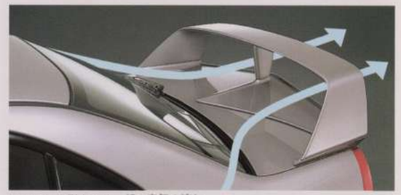
CD 0.30、CLF/CLR 0.00。
風を味方にした者が、ウィナーになる。

空気力学を駆使した、エアロボディ

高速化しつつあるラリーステージにおいて、ボディのエアロダイナミクス化は、勝利のためのセオリーとなっている。エボリューションⅣは、こうしたトレンドに対応しながら、三菱独自の空気力学を駆使し、スポーツセダンとしての研ぎ澄まされたボディシェイプをもった。エアロダイナミクスを進めていく上で、エアロパーツの設計を細部にわたり見直し、空気抵抗、揚力、冷却性能など考えられる限りの最適形状化を図った。まず注目すべきは、新概念のデルタ型ウィッカー(デルタ形状整流板)＆大型リヤスポイラー。デルタ型ウィッカーは、左右ピラーからの風の巻き込みを抑え、後部上方へ空気の流れを導き、リフトを低減させる。その形状は風洞試験によって高さ、幅、長さをCD値に影響の出にくいように最適化した。また、ウィング部は、空気抵抗を抑えながらダウンフォースを発生させる形状に設計。迎角は、実車走行によるチューニングを重ねながらCD値に影響の出にくい角度にセット。横風特性も十分考慮されている。また、整流効果を発揮するエアダムも、風の流れをトータルな視点から考えた設計となっている。フロントには、ブレーキ冷却口をもったシャープでスポーティなフロントエアダムやインテグレートデザインのPIAA製フォグランプを装備。さらにエンジンやインタークーラーへの冷却機能を考え、空気抵抗＆冷却性能のバランスを追求したグリル一体型フロントバンパーがセットされた。ボンネットには、開口部を負圧にしてエンジンルームの放熱効果を向上させるアルミ製の大型エアアウトレットを設置、軽量化とともに、さらなる冷却機能の向上を図った。力強いフォルムを演出するサイドエアダムは、断面形状を大型化し、側面から床下への巻き込み気流を防ぐデザインとなっている。また、リヤアンダースポイラーは、同様に断面形状を大型化し、フロントエアダムとともに、床下面への整流効果を発揮する。その他バンパー側面など、ボディ各部にフラッシュサーフェス化がなされているのはいうまでもない。こうしたトータルなエアロダイナミクス設計によって、空気抵抗係数0.30、前後揚力係数0.00という理想的なエアロボディが完成したのである。

速く走るための、軽量高剛性ボディ

想像を絶する、過酷なフィールドにおいて強靱さを発揮するためには、ボディは、耐久性だけではなく、すぐれたハンドリング特性にも貢献しなければならない。エボリューションⅣは、軽量で高い剛性を誇るランサーのセダンボディをさらに進化、各所に強度アップを施した。リヤシェルフまわりや、アッパーフレーム、フロントスプリングハウス＆カウルトップの結合部にリーンホースメントを追加。ドア開口部のスポット溶接の箇所は、標準車に較べ大幅に増やしている。また、フロント及びリヤサスペンション取付け部には、リーンホースメントと補強バーを追加。さらに、RSにはフロントストラットタワーバーやフロントエンドクロスメンバーも追加された。逞しいだけではない。速く走るためのレシピが注入されているのである。

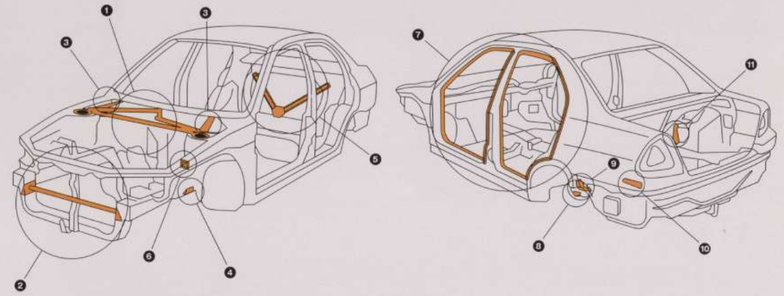


●リヤデルタ型ウィッカー部の空気の流れ



●フロントストラットタワーバー(RSに標準装備、GSRにオプション)

●主なボディ強度アップ内容



①フロントストラットタワーバー追加(RS)※GSRには、メーカーオプション ②フロントエンドクロスバー追加(RS) ③フロントスプリングハウス&カウルトップ結合部リーンホースメント追加
④フロントサスペンション取付け部にリーンホースメント追加 ⑤リヤシェルフにリーンホースメント追加
⑥アッパーフレームにリーンホースメント追加 ⑦ドア開口部にスポット溶接増し打ち(標準車に対し約200点追加) ⑧トーコントロールリンクブラケットにリーンホースメント追加
⑨アッパーリンクブラケットの大型化 ⑩リヤサスペンション取付け部に補強部品追加 ⑪リヤスプリングハウスにリーンホースメント追加

以上の補強によりねじれ剛性が15%アップしました。

COCKPIT for EVOLUTION





●PHOTO:GSR EVOLUTIONⅣ ●オーディオはオプション●内装基調色/ブラック●カットボディによる撮影

そこは、操る者を昂らせる空間でなければならない。
最強マシンの室内は、スポーツスピリッツを限りなくチューンするために
構成された。コンペティションを意識したレカロ社製フルバケットシート、
MOMO社製ステアリングホイール、ホワイトメーター…
そして、SRSエアバッグシステムやABSなどのセーフティ装備もまた、
そのスポーツスピリッツをしっかりとバックアップする。



タイトコーナーを攻める瞬間、
スポーティは、セーフティとともにあることを知る。

コクピットの進化（GSR）

コンペティションを意識したクルマならば、卓越した運動性能を100%生かし切る、仕事場としての空間が必要だ。エボリューションⅣには、操るものをその気にさせるドライビング環境が用意された。視認性、操作性、快適性…また、内装は、ブラックを基調として、レッド系のアクセントを配し、上質なスポーティ感を狙いながら、あくまでドライバーがコンセントレーションを高めることができるように演出している。

RECARO社製新形状バケットシート（GSR）

シートは、ホールド性が向上した、スパルタンイメージ溢れる、RECARO社製の新形状フルバケットシートを採用。無段階リクライニングが可能で、日常ユースでの使い勝手もすぐれている。ショルダーサポート部及び、クッションサイド部の形状変更により、滑りにくいバックスキン調生地と相まってホールド性が一段と向上。横Gに対しても安定した姿勢で操作が行えるようにした。

運転席＆助手席SRSエアバッグシステム（GSR）

衝撃吸収性にすぐ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Ⅳ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、頭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）

エボリューションⅣは、三菱のオールホイールコントロール理念に基づき、基本性能として高水準のアクティブセーフティ能力をもっているが、フルタイム4WD、4輪ディスクブレーキをはじめ、この4ABS（4輪アンチロックブレーキングシステム）もまたその中の一要素といえる。4チャンネル制御により、旋回中やウェットな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。



運転席&助手席SRSエアバッグシステム（オプション装着車）



①フルオートエアコン
②AM/FM電子同調ラジオ付フルロジックカセット&6スピーカー
③ホワイトメーター
④MOMO社製本革巻ステアリングホイール
⑤RECARO社製フルバケットシート
⑥本革巻きシフトノブ

ホワイトメーター

インパネまわりは、視認性にすぐれ、スポーツマインドに溢れた演出が必要になる。エボリューションⅣには、コンパクトでしかも見やすい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。

MOMO社製本革巻きステアリング

ステアリングホイールは、イタリアの名門、MOMO社製の3本スポーク本革巻き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には、運転席SRSエアバッグシステムが組み込まれている。

アメニティの充実（GSR）

グランドツーリングカーとしての側面をもつエボリューションⅣは、ドライバーをもてなす快適装備を備えている。風量、風向きを自動制御して、快適な室内温度に保つフルオートエアコンや電波式のキーレスエントリーなどが標準装備されている。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ロジックカセットステレオ&6スピーカーシステムもオプション設定されている。

セーフティの熟成

走りの頂点を極めるクルマならば、安全性においても一線を画していなければならない。クルマ側からの働きであらかじめ事故を回避しようとするアクティブセーフティ。そして、万一の場合、ダメージを最小限に食い止めようとするパッシブセーフティ。エボリューションⅣは、そのいずれの面でも高いレベルで満足している。ここにも数多くのモータースポーツフィールドで学んだノウハウが生かされているのである。

●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非装着車と同様に、カーブ等の手前では充分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。
●SRSエアバックシステム（SRS＝Supplemental Restraint System）は、横方向や後方向からの衝撃には作動しません。前方向からの、設定以上の衝撃を感知したときのみ作動します。SRSエアバックシステムは、あくまでもシートベルトを着用することを前提としたシステムですので、必ずシートベルトをご着用ください。

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
ファイティングマシン。それがRS EVOLUTION Ⅳだ。
考えられるだけの贅肉をそぎ落とし、
パワーウェイトレシオ4.50を達成した。
ピュアスポーツカーを凌ぐこの、ソリッドなパフォーマンスは、
まさにエボリューションの中のエボリューションだ。



RS EVOLUTION Ⅳ (注文生産車)

●フロントストラットタワーバー/フロントエンドクロスバー/クイックステアリングギヤレシオ標準装備。



●ボディカラー:スコーティアホワイト●RSエボリューションⅣのボディカラーは、スコーティアホワイト(内装基調色:ブラック)のみとなります。
※RSエボリューションⅣは、あくまで競技用ベース車両として生産しているため、遮音材などを大幅に削減。車内騒音・振動などは一般車に比べて劣りますので、あらかじめご了承ください。





●カットボディによる撮影





●さまざまなモータースポーツシーンで活躍するランサーRSエボリューション。「Ⅳ」の新たなるチャレンジにご期待ください。

●PHOTO:RSエボリューションⅣレース仕様車(装備品・ステッカーなどは撮影のため特別に用意したものです)

DEALER OPTION (ディーラーオプションについての詳細は営業マンにお問い合わせください)



●ニーレスト



●マッドフラップ



●スポーツペダル



●スポーツマフラー



●サスペンションキット



●シェードフィルム

GSR EVOLUTION Ⅳ



BODY COLOR:パルマーレッド



BODY COLOR:アイセルブルー

EQUIPMENT

■主要装備　●標準装備　OPメーカーオプション

類別	GSR Evolution Ⅳ	RS Evolution Ⅳ
■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	●	●
フロントグリル一体専用カラーバンパー	●	●
大型フロントエアダム	●	●
大型サイドエアダム&リヤアンダースポイラー	●	●
リヤデルタ型ウイッカー&大型リヤスポイラー	●	●
エアダムレス		OP※1
ドアサッシュブラックアウト	●	●
リヤガーニッシュ	●	
ハロゲンヘッドランプ	●	●
PIAA製大型フロントフォグランプ	●	OP※2
熱線吸収グリーンガラス	●	●
電動テルト&スライドガラスサンルーフ	OP	
電動格納式リモコンドアミラー(カラーキー)	●	
ドアミラーヒーター	OP※3	
フロント開欠式ワイパー&ウォッシャー	●可変	●
ワイパーフィン(運転席)	●	●
リヤ開欠式ワイパー&ウォッシャー	●	OP※2
大型楕円マフラーカッター	●	●
205/60R15 91Hタイヤ		●
205/50R16 87Vタイヤ	●	OP※4 ※10
OZ社デザイン16インチアルミホイール	●	OP※4 ※10
■シート仕様		
スポーツシート		●
RECARO社製フルバケットシート	●	
一体型リヤシートピロー	●	
リヤセンターアームレスト	●	
■計器盤まわり		
MOMO社製本革巻ステアリングホイール	●エアバッグ付	●エアバッグ無
本革巻シフトノブ	●	●
メーター透過照明	●	●
ホワイトメーター	●	●
液晶式トリップ&オドメーター	●	●
キーシリンダーイルミネーション	●	
オーディオフィッティングキット※5	●4スピーカー対応	●2スピーカー対応
AM/FM電子周調ラジオ付フルロジックカセット(AMステレオ機能付・CDチェンジャー対応型)&4スピーカー	OP※6	
アンテナ	●リヤガラス	●ポール
FMダイバーシティ	OP※6	
デジタル時計	●	
フルオートエアコン	●	
■インテリア		
ドアトリムシート生地貼り	●	
トランクルームトリム	●	
フロアコンソールボックス	●大型・リッド付	●標準
パーソナルポケット	●	●
ガムポケット		●
カップホルダー	●	
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	●	●
助手席バニティミラー	●	
フットレスト	●	●
■機能装備		
運転席&助手席SRSエアバッグシステム	●	
チルトステアリング	●	●
パワーステアリング	●	●
クイックステアリングギヤレシオ		●※7
セーフティ機構付パワーウィンド	●	
センタードアロック	●	
電波式キーレスエントリーシステム	●	
寒冷地仕様	OP※3	OP
フッ素樹脂塗装※8	OP	
フロント&リヤスタビライザー	●	●
フロントストラットタワーバー	OP	●
フロントエンドクロスバー		●※9
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)		●
フロント16インチベンチレーテッドディスクブレーキ(2ポット)	●	OP※10
リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●
ブレーキエアダクト(フロント)	●	●
4ABS(4チャネルアンチロックブレーキングシステム)	●	
スーパークロスレシオ5M/T(Low/High)		OP※10
フロントヘリカルLSD		OP※10
リヤ1.5WAY機械式LSD		●※7
AYC(アクティブヨーコントロールシステム)	●	OP※7※10

※1:エアダムレスは大型フロントエアダム、大型サイドエアダム、リヤアンダースポイラー、ブレーキエアダクトをセットでレス。また、寒冷地仕様以外のオプションとの組み合わせはできません。※2:PIAA製大型フォグランプとリヤ開欠式ワイパー&ウォッシャーはセットでオプション。その場合、ガムポケットは装着されません。※3:ドアミラーヒーターと寒冷地仕様はセットオプション※4:16インチタイヤと16インチアルミとi16インチブレーキはセットオプション※5オーディオ装着のための、アンテナ、ハーネス、オーディオブラケットのキットです。※6:FMダイバーシティはCDチェンジャー対応型カセットとセットオプション※7:AYC装着時はクイックステアリングギヤレシオとリヤ機械式LSDはレスとなる※8スコーティアホワイトとパルマーレッドのボディカラーは除きます。※9:エアコン装着時はフロントエンドクロスバーはレスとなります。※10:単品ではオプション設定できませんので下記組み合わせオプションを参照ください。

全車標準安全関連装備

●サイドドアビーム●フロント合わせガラス●熱線プリントリヤガラス●ハイマウントストップランプ(LED式)●フロント3点式ELRシートベルト●リヤ3点式ELRシートベルト(左右席)●リヤ中央2点式シートベルト●シートベルトバックル組み込み式フロントシート●アジャスタブルショートベルトアンカー(フロント)●難燃性シート&内装素材●シートベルト非装着ウォーニング●キー抜き忘れ防止ブザー●チャイルドプルーフ●2重アクセルリターンスプリング●ロールオーバーバルブ●樹脂製ねじ込み式フューエルキャップ

●RS用組み合わせオプション表

●AYC ●i16インチアルミホイール&205/50R16タイヤ&フロントi16インチベンチレーテッドディスクブレーキ	
●フロントヘリカルLSD ●i16インチアルミホイール&205/50R16タイヤ&フロントi16インチベンチレーテッドディスクブレーキ	
●スーパークロスレシオ5M/T(High) ●フロントヘリカルLSD ●i16インチアルミホイール&205/50R16タイヤ&フロントi16インチベンチレーテッドディスクブレーキ	
●スーパークロスレシオ5M/T(Low) ●フロントヘリカルLSD	
●スーパークロスレシオ5M/T(Low) ●フロントヘリカルLSD ●i16インチアルミホイール&205/50R16タイヤ&フロントi16インチベンチレーテッドディスクブレーキ	

注:スーパークロス5M/T(High)は、サーキット走行用のセッティング。
スーパークロス5M/T(Low)は、ラリー、グートライアル、ジムカーナー用のセッティングです。また、競技用に設定したギヤですので、エンジンの回転数が高くなり、騒音、燃費が標準仕様にくらべ劣りますのでご了承ください。

●ボディカラー(GSR)　○RSはスコーティアホワイトのみの設定となります。



スコーティアホワイト



スティールシルバー(メタリック)



ピレネーブラック(パール)



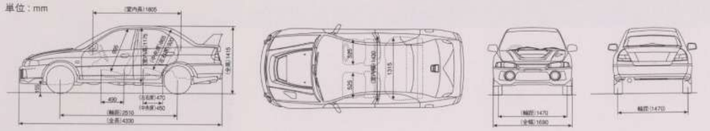
パルマーレッド



アイセルブルー(パール)

■外観四面図
(GSR EVOLUTION Ⅳ)

単位:mm



●仕様変更は、発表するごなく実施することがあります。なお、本仕様は運輸省届出数値です。●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。
■詳細については、営業マンにお問い合わせください。

SPECIFICATIONS

■主要諸元

駆動方式		FULLTIME 4WD	
車名・型式		三菱E-CN9A	
		SNGF	SNDF
車種		GSR Evolution Ⅳ	RS Evolution Ⅳ
		2000 DOHC 16VALVE EGI-MULTI INTERCOOLER TURBO	
		5M/T	
■寸法重量			
全長	(mm)	4330	
全幅	(mm)	1690	
全高	(mm)	1415	
ホイールベース	(mm)	2510	
トレッド 前	(mm)	1470	
後	(mm)	1470	
最低地上高	(mm)	155	
室内長	(mm)	1805	
室内幅	(mm)	1430	
室内高	(mm)	1175※1	
車両重量	(kg)	1350	1260
乗車定員	(名)	5	
■性能			
最小回転半径	(m)	5.5	
10・15モード燃料消費率※2(運輸省審査値)(km/ℓ)		9.7	10.2※3※5
60km/h時燃料消費率(運輸省届出値)(km/ℓ)		17.4	
■エンジン			
型式		4G63ターボ	
弁機構気筒数		DOHC 16V・4気筒	
内径×行程	(mm)	85.0×88.0	
総排気量	(cc)	1997	
圧縮比		8.8	
最高出力[ネット]※4 (PS/rpm)		280/6500	
最大トルク(kg-m/rpm)		36.0/3000	
燃料供給装置		ECI-MULTI(電子制御燃料噴射)	
燃料+タンク容量(ℓ)		無鉛プレミアム・50	
■動力伝達装置			
変速機形式		5速マニュアル	
			スーパークロスレシオ※5 Low / High
変速比	1速	2.785	2.785
	2速	1.950	1.950
	3速	1.407	1.444
	4速	1.031	1.096
	5速	0.761	0.825
	後退	3.416	3.416
最終減速比		4.529	4.875 / 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	
主ブレーキ形式	前	ベンチレーテッドディスク	
		16インチ	15インチ
	後	ベンチレーテッドディスク(15インチ)	
タイヤ		205/50R16 87V	205/60R15 91H

※1:GSRエボリューションⅣにサンルーフを装着した場合、室内高は1140mmとなります。※2:燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備の状況)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。※3:装備類のオプション装着により、車両重量が1265kgを超えた場合、標準ギアでは、9.7km/ℓとなります。※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ほぼ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)となります。※5:スーパークロスレシオはメーカーオプション。※6:燃料消費率は、10・15モード9.7km/ℓ(車両重量が1265kgを超える場合、9.2km/ℓ)、60km/h時16.0km/ℓになります。



THREE-SOME SUPPORT

三菱自動車から
「スリー・サム・サポート」サービス
営業マン・サービスアドバイザー・営業マネージャーの
3人編成のチームで
3つのベストクオリティ・サービスをお約束します

シートベルトをしめて、スピードをひかえめに。
安全運転は三菱の願いです。

このカタログに関するお問合せはお近くの販売会社、または下記のお客様相談センターへどうぞ。

三菱自動車工業株式会社
お客様相談センター
(Customer Relations)
全国共通フリーダイヤル
(Toll Free)
0120-324-860
●オープン時間：月曜～金曜(除く所定の休日) 9:00～12:00 13:00～17:00

※クルマのお取り扱いは、所定の取扱説明書などをよくご覧のうえ、
定められた点検・整備等を確実に実施し、安全で快適なドライブをお楽しみください。

あなたと創る Creating Together 三菱自動車

三菱自動車工業株式会社／〒108 東京都港区芝五丁目33番8号

3SGGB8A967