

# LANCER EVOLUTION VI

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.

次の頂点へ、進化していく。

# EVOLUTION VI

macpherson strut front suspension, multi link rear suspension,  
brembo brake system (front: 17inch 4pot disk brake/rear: 16inch 2pot disk brake),  
4 antilock braking system, active yaw control system & front helical LSD.



# EVOLUTION VI

aerodynamics bumper, variable twin rear spoiler, oilcooler air outlet,  
air blow duct, oilcooler ventilator, 225/45ZR17 radial tire,  
new design OZ 17inch aluminum wheel, offset license plate.



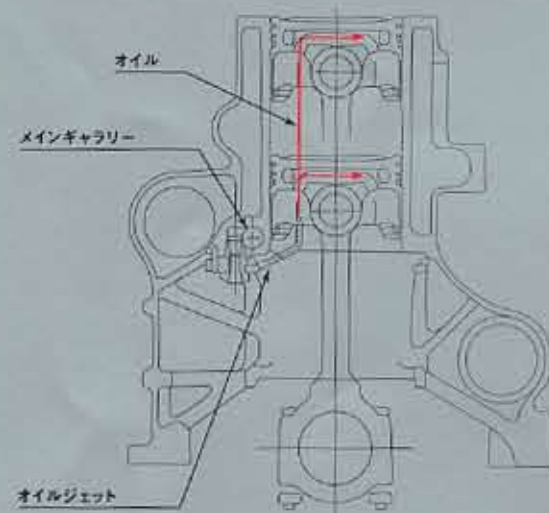


# Technology note

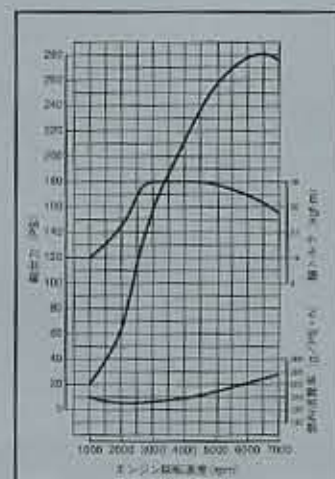
## Power Unit

### さらにポテンシャルをアップした DOHC16バルブ・インタークーラーターボエンジン

大容量インタークーラー&ツインスクロールターボチャージャーを搭載したエボリューションⅥのパワーユニットは、高い完成度を誇る4G63をさらに熟成。エンジンの細部にわたってファインチューニングが施された。そのひとつがターボチャージャー。大型ラジエーターや空冷式エンジンオイルクーラー、高性能ウォーターポンプなどあいまって4G63のポテンシャルを効率的に引き出すエボリューションの過給システム。



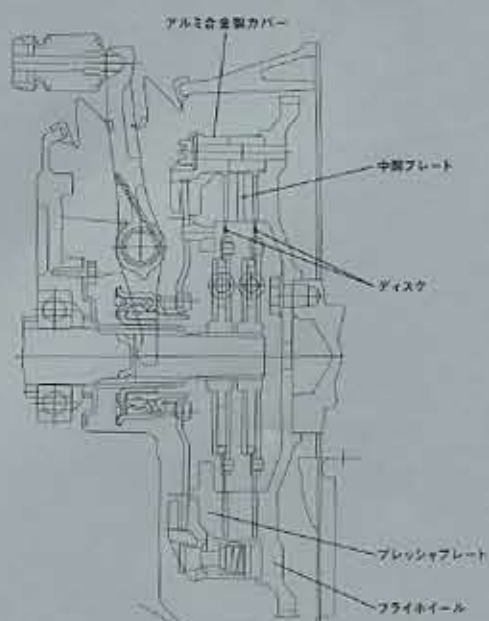
Ⅵにおいては、さらに入念に手が加えられた。コンプレッサの入口径を拡大。RSにおいてはタービンホイールをチタンアルミ合金化(量産車世界初)し、イナーシャ(慣性力)を50%低減した。これによって高回転域における性能とレスポンスの向上が実現した。そして、もうひとつにクーリング性能の進化がある。エンジンへのストレスが極限に達する過酷なモータースポーツ競技、とりわけWRCラリーなど世界のフィールドで戦うための冷却テクノロジーが注入された。まず、ピストンのクーリングチャンネルの導入。これはピストン内部に設けられたオイル流入路に強制的にオイルを噴射してピストンの温度を低下させるというもの。これによってピストンの耐久性が向上するとともに、重量の軽量化(Vに対して-7%)にも寄与している。他にも高回転時の冷却性能向上のため、オイルクーラーの大型化・フルダクティング化・オイルパン内の攪拌抵抗の低減など、きめ細かなチューニングがなされている。このクーリング性能の進化がもたらすエンジンのポテンシャルアップは、街乗りでも、競技でも、確実に実感できるだろう。



大容量インタークーラー  
写真中①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とラジエーターに水を噴射し、冷却する。この冷却システムによって、低・中域のエンジン出力を向上させている。

### モータースポーツで高い戦闘力を発揮する トランスミッション&クラッチ

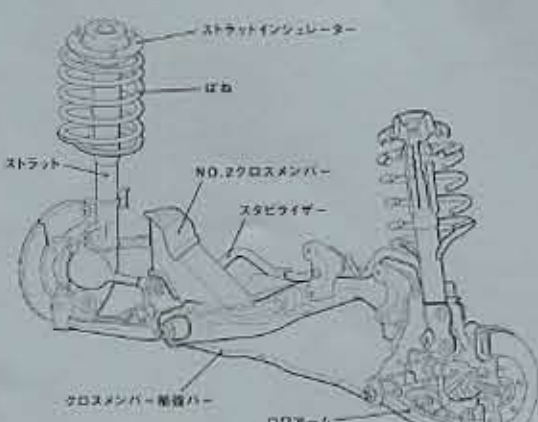
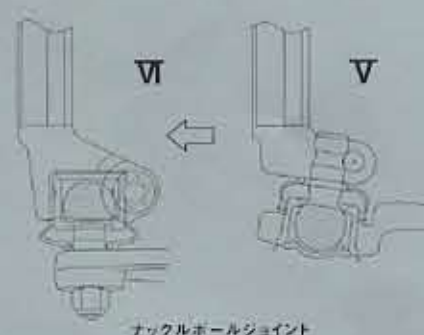
中高速を重視しながら各変速段のつながりをよくしたギア比。シフトフィーリングはスポーティでダイレクト感溢れるものとなっている。1速、2速、3速にダブルコーンシンクロを採用。操作力が軽く、正確でクイックなシフト操作が可能。また、クラッチは、モータースポーツユーザーのためにRSにツインプレートクラッチをオプションで設定。アルミ合金製クラッチカバーとベンチレーテッド式中間プレートを採用。クラッチ摩擦材は耐熱性・耐フェード性の高いセラミックメタル。シングルタイプに較べクラッチトルク容量が1.3倍アップし、過酷な走行においても、エンジンのトルクを確実に伝えることができる。  
※競技ヘースのRSには、2種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ます。



## Footwork

### 高次元のハンドリングを、さらに磨いたサスペンションシステム

進化し続けるマクファーソンストラット式フロントサスペンション&マルチリンク式リヤサスペンション。エボリューションⅥでは、イニシャルアライメントはそのままに、フロント、リアともにファインチューニングが施された。まずフロントでは、ボールジョイント部をロワアーム側からナックル側へ移動することにより、ロールセンター高を低くした。これによってコーナリング性能が高まるとともに直進安定性が向上している。リヤにおいては、ロワアーム、トレーリングアーム、トーコントロールアームをアルミ鍛造化。バネ下重量の低減によって、ハンドルを握るドライバーは、軽やかなフットワークを体感できる。そして、機軸にわたる変更も見逃せない。フロントのナックルを鋳造から鍛造へ、リヤのロワアームブッシュをゴム入りヒポボールブッシュへ変更することでコーナリング時の剛性感をアップしている。また、リヤのリバウンドストロークを15mm増やし、接地性を上げることによって、路面への追従性とコーナリング限界を向上させている。



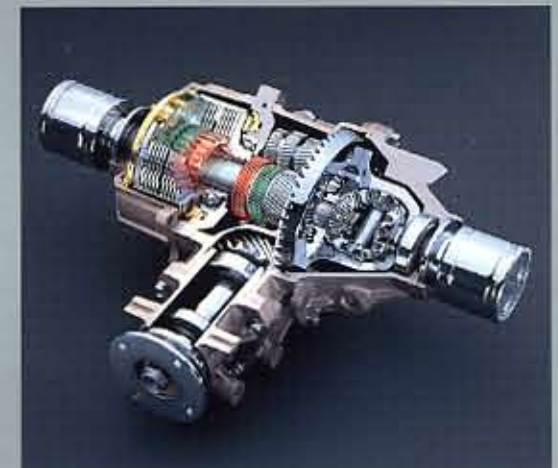
### イタリア・ブレンボ社製ブレーキシステム採用

Ⅵには、イタリア・ブレンボ社と共同開発した高性能ブレーキシステムを採用。(GSR)モータースポーツユースにおいても高いキャパシティを発揮する。フロントは17インチ異径4ポットディスク、リヤは16インチ2ポットディスク。パッド材はイタリア・ガルファー社製を採用。耐フェード性が高い大型ブレーキディスク、形状を見直し、さらに剛性をアップした対向型キャリパーを採用。ハイスピードから確実に止まる制動性を実現している。



### 高次元の旋回性能を発揮する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、クルマの旋回力を制御する三菱の独創の新技术、AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)。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輪へのトルク配分が可能になり、高次元の旋回性能を実現した。(GSR)



AYCのパフォーマンスをより高いものにしてるのは、ヘリカル式のフロントLSD(リミテッドスリップデフ)ビスカス方式に較べ牽制能力が大きくとれ効きがシャープなのが特徴です。大舵角時の旋回性能が向上し直進安定性にも優れるためスポーツ走行に適したLSDといえます。(GSR)

### 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を発生するコーナリングでも、粘り強いグリップ力を発揮。限界を高めている。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。(GSR)

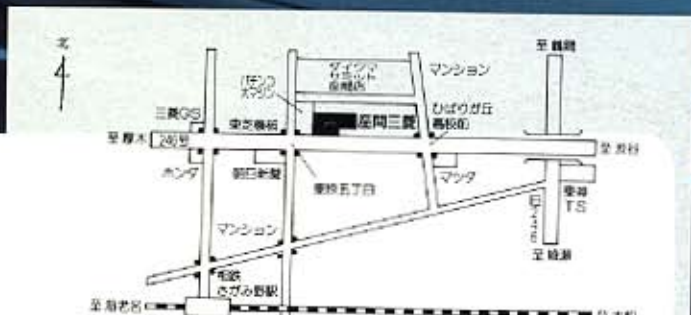




インターネットで  
最新情報と欲しいクルマを探そう! <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/>

〈ホームページアドレス〉

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。




**座間三菱自動車販売株式会社**  
〒228-0003 神奈川県座間市ひばりが丘4丁目6231番地3  
TEL.0462-55-3773 FAX.0462-56-7482



三菱自動車から  
「スリー・サム・サポート」サービス  
営業スタッフ・サービスアドバイザー・空車マナーの  
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。

三菱自動車  
お客様相談センター  
(Customer Relations)  
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には、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。

いいものながく  **三菱自動車**