

三菱自工

ランサーGSR エボリューションⅡを限定発売

三菱自動車工業(株) (中村 裕一社長) では、WRC (世界ラリー選手権) を始めとするモータースポーツ参戦で培われた高い技術力を生かし、“走る・曲る・止まる” というクルマの基本性能を更に進化させた高性能スポーツセダン「ランサーGSR エボリューションⅡ」を開発、明年1月17日より全国のギャラン系販売会社から限定発売する。

三菱自工では昨年9月にWRC参戦を照準に、大型アウトレット付アルミフード、大型リヤスポイラ等を装着した「ランサーGSR エボリューション」を開発、僅か3日間で当初目標台数の2500台を完売、追加発売した2500台も完売し、大好評を得ている。

今回発売する「ランサーGSR エボリューションⅡ」はWRCを頂点とするラリー参戦によって得た技術をフィードバック、エンジン性能やサスペンション等を中心に更に改良を施し、ドライバーの意のままに走ることができるクルマとした。

三菱チームでは今年からランサーエボリューショングループA仕様車でWRCに参戦、RACラリー総合2位、アクロポリスラリー総合3位、モンテカルロラリー総合4位と上位入賞を果たしている。また、安全性向上のための改造のみで争われるグループN、殆ど改造の許されない国内ラリー、ダートトライアル等でも好成績をあげ、そのポテンシャルの高さを実証している。

なお、今回発売の「ランサーGSR エボリューションⅡ」をベースとしたラリー仕様車での WRC 参戦は 94 年半ばからの予定である。

◎主な商品概要

「ランサーGSR エボリューションⅡ」は昨年発売の「GSR エボリューション」に対し次のような変更を施した。

1. 走行性能

- ①超大型インタークーラ及び空冷式オイルクーラを装着した 2.0LDOHC ターボエンジンを搭載。マフラー排圧低減、過給圧アップ、バルブリフト量アップ等の改良を施し、出力を従来より 10PS アップの 260PS/6000rpm とした。
- ②クロスレシオトランスミッションを採用。1 速、2 速をローギアード化し加速性能向上を図るとともに、3、4 速にダブルコーンシンクロを採用、クラッチディスクの材質改良等を行い、操作性、耐久性の向上を図った。
- ③205/60R15 タイヤを装着。リヤホイールアーチも併せて拡大し、サイズアップしたタイヤに余裕をもって対応できるようにした。
- ④ホイールベース (+10 mm)、トレッド (前+15 mm、後+10 mm) を拡大し、操縦安定性を向上させた。
- ⑤サスペンションは、スタビライザ、ロアアーム、ショックアブソーバ等細部の改良、チューニングの見直しを施し、コーナリング中の限界性能向上を図った。
- ⑥高出力化に伴い、ブレーキパッドを改良するなどブレーキ性能を向上させた。
- ⑦機械式リヤ LSD を新たに採用し、コーナー進入時の回頭性を向上させた。
- ⑧ステアリングギア比の変更、パワステポンプの改良により操舵応答性を向上させた。

2. エクステリア

- ①フロントエアダムエクステンション、リヤウイッカーを装着し、揚力低減をはかると共に精悍なイメージの外観とした。
- ②リヤフォグランプを標準装備した。
- ③WRC 参戦車両と同デザインの OZ 社製アルミホイールを装着した。

3. インテリア

- ①ホールド性を大幅に向上した新デザインのレカロ社製バケットタイプシートを採用した。

4. その他

- ①電波式キーレスエントリー、AM/FM 電子同調ラジオ付フルロジックカセット&6 スピーカ（AM ステレオ機能付）を装着、長距離ドライブを快適に過ごせる装備内容とした。
- ②フルオートエアコンに新冷媒（R134a）を施した。
- ③併せてモータースポーツ競技用のベース車両「RS エボリューションⅡ」を受注生産車として設定、ボディ重量の軽量化を徹底的に図った仕様とした。

◎限定販売台数

ランサーGSR エボリューションⅡ 5,000 台
 (RS エボリューションⅡを含む)

◎メーカー希望小売価格

(単位:千円)

車 種	東京・大阪・名古屋・岡山	札幌	金沢	福岡
ランサーGSR エボリューションⅡ (5M/T)	2,898	2,943	2,908	2,916
〃 RS エボリューションⅡ (5M/T)	2,308	2,353	2,318	2,326

以 上