

DATE 2003 年 01 月 29 日

『ランサーエボリューション VIII』を発売

三菱自動車は、高性能 2L インタークーラーターボエンジン、6 速マニュアルクロスミッション、先進かつ独自の電子制御 4WD システムなどを搭載したスポーツセダン『ランサーエボリューション VIII』(GSR:329.8 万円、RS 5MT 仕様:274 万円、RS 6MT 仕様:316 万円)を、1 月 31 日(金)から全国の系列販売会社より発売します。『ランサーエボリューション』は、92 年 10 月に発売。以降、約 10 年間にわたって改良を積み重ねて、『ランサーエボリューション VIII』まで進化しました。従来同様、モータースポーツ競技のベース車として「速さ」を追求すると同時に、あらゆる速度域や路面状況でもドライバーと車の一体感を高める「走りの質感」についても向上させています。

今回の主な改良点は、下記の通り。

- 280PS(206kW)[従来同様]、40.0kg-m(392N・m)[従来+1.0kg-m]というクラストップレベルの動力性能の実現と、その性能を余すことなく引き出す 6MT の採用。
- 先進の電子制御 4WD システムをさらに進化させ、「ACD^{*1}+スーパーAYC^{*2}(新開発)」としたことにより、旋回性能とトラクション性能をいっそう向上。【GSR、RS はメーカーオプションで設定。】
- 新形状の大型のフロントバンパー、アンダーカバー、4 ドア量産セダン初のカーボン繊維強化樹脂製リヤスポイラーの採用などにより、空力性能を向上。

*1 ACD …… Active Center Differential

*2 AYC …… Active Yaw Control System



ランサーエボリューション VIII GSR

1. 商品概要

(1) エクステリア

- 新生三菱自動車のデザインアイデンティティをフロントグリルに盛り込みながら、よりアグレッシブなデザインとし、同時に空力性能、冷却性能を向上させました。
- シルバーのスリーダイヤをフロントグリル中央の台座に配し、その台座上部からボンネットフード先端へスリーダイヤから連続する伸びやかな一筋の稜線をあしらうことによって、新生三菱自動車の

デザインアイデンティティを主張しています。

- フロントバンパー中央部の開口部面積を 10%拡大することによって、インタークーラー冷却効率を向上。また、バンパー左右下部の開口部は、中央部からスムーズに冷却風を導くダクト形状として、エンジンオイルクーラーの冷却効率を向上させました。
- 新形状の大型アンダーカバーは、ダウンフォース発生量を大幅に向上。また、トランスミッションとトランスファーへ冷却風を導くディフューザーを追加。さらに、従来同様にブレーキへ冷却風を導くエアガイドも設置しました。
- リヤスポイラーは、CFRP(カーボン繊維強化樹脂)を水平翼・垂直翼の全面に 4ドア量産セダンとして世界初採用。軽量かつ高剛性という CFRP の特長を活かし、翼断面形状を最適化。空気抵抗を増やすことなくダウンフォースの発生量を増大させています。

(2) インテリア

- オフブラックのモトーンを基調色として、ダークチタン調塗装のパネルを随所に配することで、スポーツドライビングに相応しい機能的でスポーティな空間を演出しています。
- インstrumentパネル上部の水平方向にあしらったオーナメントは、ブルー系の塗装としてシート生地とのカラーコーディネートを図りました。
- センターパネルはダークチタン調の塗装として、GSR では 2DIN オーディオ対応キット、RS では 1DIN オーディオ対応キットを標準装備としました。
- タコメーターを中央に配置したスポーツマインド溢れる多連スポーツメーターには、今回から新たに設定した米国仕様とスピードレンジを共通化した 270km/h フルスケールスピードメーターを採用しました。(スピードリミッターは、従来通り 180km/h で作動します。)
- シフトノブは、操作性を追求した小径の球体形状を採用。さらに、6MT 車のシフトレバーパネルには、リヤスポイラーと同じカーボン繊維を用いた“Evolution”ロゴプレートをあしらっています。
- RECARO 社製フルバケットシートは、サイドのサポート部の形状を見直すとともに、エンボス加工を施した光沢のあるブルー系のニット生地を採用しました。

(3) エンジン

- 4G63 型 2.0L 16バルブ DOHC 4気筒インタークーラーツインスクロールターボエンジンを改良して、280PS(206kW)/6,500rpm[従来同様]、40.0kg-m(392N・m)/3,500rpm[従来+1.0kg-m]というクラストップレベルの動力性能を実現しました。
- ツインスクロールターボチャージャーの過給特性を見直して 40.0kg-m/3,500rpm という 2L クラストップレベルの最大トルクを実現するとともに、3,000~5,000rpm の厚くフラットなトルクを、さらにアップさせています。
- このトルクアップに対応して、ウォーターポンプの容量アップとターボチャージャーの水室拡大による冷却性能の向上、さらに、アルミ鋳造製ピストンと鍛造鋼製コンロッドの高強度化により、耐久信頼性を向上させています。
- 細部にわたって軽量化を図り、エンジントータルで約 2.5kg の軽量化(エアコン装着車)を達成。これにより動弁系の慣性モーメント低減に加えて、バルブスプリングの荷重を軽減することが可能となり、動弁系のフリクションも低減しています。
- 燃料タンクは、米国仕様の燃料タンクを流用することで、GSR では日常での航続距離を重視した 55L(+7L)に、RS では軽量化及び各種モータースポーツでの使用状況を考慮した 50L(+2L)に、それぞれ容量を増大させました。

(4) トランスミッション

- 卓越した動力性能をより有効に使うため、6速マニュアルクロスミッション(6MT)を GSR に標準装備。RS は、各種モータースポーツのニーズを考慮し、17インチタイヤ等とのセットで 6MT を採用した仕様と、5MT を標準装備とした仕様の 2仕様を設定しました。
- 発進加速を重視した 1速、追越加速とギヤの繋がりを重視した 2~5速、最高速向上を狙った 6速の設定としてエンジン性能を余すことなく引き出すとともに、10・15モード燃料消費率では 9.7km/L と従来の 5MT 車に対して 0.1km/L 向上させています。

- リバースギヤへは誤操作を防止するため、プルリングタイプの誤操作防止機構を採用しています。
- RS(5MT仕様)の5速マニュアルトランスミッションは、今回よりスーパークロスギヤを標準装備化。エンジンのトルク向上に伴い、耐久強度と剛性を向上させました。

(5) オールホイールコントロールシステム

- “走る” “曲がる” “止まる”の運動性能を飛躍的に向上させる三菱自動車独自のオールホイールコントロールシステム「ACD(Active Center Differential)+AYC(Active Yaw Control system)+スポーツABS」は、今回、新たに開発した「スーパーAYC」を採用することによって、さらに優れた運動性能を実現しています。
- スーパーAYCは、デファレンシャル機構をベベルギヤ式から遊星ギヤ式に変更することで、後輪左右のトルク移動量を従来のAYCに対して約2倍に増大させることにより、旋回性能とトラクション性能を同時に向上させました。
- ACDのみを標準装備したRSにおいては、ACDの各モードの制御をラリー、ダートトライアル、ジムカーナ、スノートライアルなどの競技用に特化させ、トラクション性能を重視した専用の設定とすることで、戦闘力を高めています。

(6) ブレーキ

- ブレーキは従来同様、フロントにbrembo社製17インチ4ポッドディスクブレーキ、リアにbrembo社製16インチ2ポッドディスクブレーキを採用しています。
- また、操舵状態を検知するハンドル角センサーによって得られた情報をもとに、コンピューターが4輪をそれぞれ独立して制御し、制動状態における操縦性能を向上させるスポーツABSを従来同様、採用しています。
- さらに、従来同様、前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するEBD(電子制御制動力配分システム)によって、路面状況や積載状態の変化に対しても常に安定した制動性能を発揮します。

(7) ボディ

- 操縦安定性と走りの質感を向上させるため、最小限の重量増で最大の効果が得られる部位に的を絞った、ピンポイントのボディ補強を施しました。
- センターピラー下部のインナー及びアウター両側のパネルに大型リーンフォースメントを追加し、ボディ全体のねじり剛性に寄与度の高いアッパーボディとアンダーボディの結合を強化しました。
- フロントストラット上部とリアホイールハウス上面及び側面へのリーンフォースメントの追加と、スポット溶接の増し打ちによるボディパネル同士の結合の強化に加え、ストラットタワーバー中央部とボディ側の取付部分も補強し、サスペンション取付部の剛性を向上させました。

(8) サスペンション

- マクファーソンストラット式フロントサスペンション&マルチリンク式リアサスペンションの細部にわたって最適化し、高められたボディ剛性とあいまって、限界領域での操縦安定性の向上に加え、通常領域から限界領域までの走りの質感を向上させました。

(9) タイヤ&ホイール

- タイヤは、ハイグリップコンパウンドと高剛性カーカスを採用した235/45ZR17サイズのタイヤ(ADVAN A046)をGSRとRSの6M/T車に、従来車から引き続き採用。
- ENKEI社製の6本スポーク17インチアルミホイールをGSRとRSの6MT仕様に採用。新製法の採用により強度を確保できた結果、4本合計で3.2kgの軽量化を達成。バネ下重量の低減によって、運動性能の向上に寄与しています。
- RSの5MT仕様は従来同様、205/65R15 94Hタイヤ&15インチスチールホイールを標準装備とし、GSRと同様の235/45ZR17タイヤ&17インチアルミホイールをメーカーオプション設定としていま

す。

(10) 軽量化

- 操縦安定性の向上に効果の高い車体前部・上部、バネ下を中心に更なる軽量化を推進しました。
- GSRは、従来車と同等の装備・燃料搭載量の比較で、6MT化による重量増加10kgを相殺して、ほぼ同等の重量を達成。
- RS(5MT仕様)は、競技ベース車両として装備と遮音仕様の最適化を図り、従来車の同仕様と同等の燃料搭載量の比較で、約20kgの軽量化を達成しました。

(11) 盗難防止

- あらかじめ登録されたキーでしかエンジンがかからないイモビライザーを全車に標準装備したほか、GSRにはキーレスエントリーシステム以外で解錠した場合に警報が鳴るセキュリティーアラーム機能を、販売会社でのカスタマイズにより追加設定可能としました。

2. 販売概要

(1) 取り扱い販売会社

- 全国の系列販売会社

(2) 販売目標台数

- 5,000台

(3) メーカー希望小売価格(車両本体)

(単位:千円)

類別(型式)	T/M	エンジン	駆動	タイヤサイズ	メーカー希望小売価格
GSR(GH-CT9ASJGFZ)	6MT	DOHC 2L インタークーラー ターボエンジン	フルタイム 4WD	235/45ZR17 (アルミホイール付き)	3,298
RS (GH-CT9ASJDFZ)				3,160	
(GH-CT9ASNDFZ)	5MT			205/65R15	2,740

- 希望小売価格(車両本体価格)は、参考価格です。価格は各販売店にお問合せ下さい。
- 販売店でセットする付属品は、別途扱いとなります。
- 保険料、税金(含む消費税)、登録に伴う費用は別途申し受けます。