

DATE 2004 年 02 月 04 日

三菱自動車、高性能 4WD スポーツセダン『ランサーエボリューション VIII MR』を発売

三菱自動車は、高性能 4WD スポーツセダン『ランサーエボリューション VIII MR*1』(GSR 6M/T、RS 5M/T、RS 6M/T。価格帯は 274.0~339.8 万円)を、2 月 13 日(金)より全国の系列販売会社から発売する。同車は、1 月 24 日(土)より 3 月 28 日(日)まで展開中のキャンペーン「三菱とことん、ご納得の春」における高性能シリーズの目玉商品という位置付けで、昨年の第 37 回 東京モーターショーでは参考出品車として展示し、来場者から大好評を博していた。

尚、『ランサーエボリューション』は、昨年 1 月より北米市場で販売を開始し、米国の「オートモービル」誌及び「スポーツコンパクトカー」誌の選ぶ 2004 年カー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど高い評価を得ている。また、本年 1 月から欧州市場でも販売を開始している。



『ランサーエボリューション VIII MR』

『ランサーエボリューション VIII MR』は、国産の量産車では初となるアルミ製ルーフパネル、BILSTEIN 社との共同開発によるショックアブソーバー、BBS 社製の鍛造軽量アルミホイール(メーカーオプション)などを採用し、エンジンも中~高速域重視の出力特性としながら 2L クラストップレベルの最大トルク 40.8kg-m(400N・m)/3,500rpm を実現。また、電子制御 4WD システム・ACD+スーパーAYC+スポーツ ABS の制御を細部にわたり改良し、ドライバーとクルマとの一体感を高めた、質感の高い卓越したドライビングプレジャーを提供する。

三菱自動車は、モータースポーツ活動の統括会社 MMSP GmbH の設立を含むモータースポーツ活動の再構築と、ワールドラリーカー規定の車両開発に専念するため、昨年 1 年間、世界ラリー選手権(WRC)におけるワークス参戦を休止していたが、先に開催の 2004 年 WRC 開幕戦モンテカルロラリーでは新開発の『ランサー WRC04』で復帰。尚、『ランサーエボリューション VIII MR』は、国内各種モータースポーツのみならず、ホモロゲーションを取得次第、プロダクションカー世界ラリー選手権(PWRC)をはじめとする海外のモータースポーツシーンにも、プロ・アマ問わず多くのユーザーからの参戦が見込まれる。

1. 商品概要

(1)エクステリア

- 従来車に対して外観の形状変更は見送ったものの、カラーリングの変更や専用パーツの採用により、超高性能車にふさわしい戦闘的で精悍な専用外観とした。
- ヘッドランプとリヤコンビランプのエクステションをブラック塗装とすることで、目元を引き締めた。また、ヘッドランプ外側のプロジェクターレンズをブルーとして、精悍さを引き立てた。
- リヤスポイラーのアウトターパネル(翼端板の外側)を、ボディ同色の塗装から、水平翼のカーボン素材に近いダークグレーの塗装とした。
- トランクリッド左下に配した“LANCER”のエンブレムと、右下に配した“Evolution MR”のエンブレムの“Evolution”部をダークグレーの塗装とし、“MR”部のみをレッドの塗装とすることで、その登場感をアピールした。
- マフラー後端のテールパイプ外周部に光輝処理を施すことで質感を向上させ、リヤ周りでのアクセントとした。(「RS」5M/T 仕様車を除く)
- BBS 社製の鍛造アルミホイール(メーカーオプション設定)はフィンタイプのデザインとし、剛性を確保

しながらも1本あたり約1.25kgと最大限の軽量化を図った。また、全体との統一を図ったダークグレーの塗装とした。

- ルーフ後端で意図的に縦渦を発生させることで、空気抵抗を低減させながらリヤスポイラーのダウンフォースを高める新発想のボルテックスジェネレーターをディーラーオプションで設定。また、リヤスポイラーアウターパネルと同色のダークグレーの塗装とすることで、その他外観パーツとの統一感も持たせた。
- ボディカラーは、新色のミディアムパープリッシュグレーマイカ、コーポレートカラーをモチーフとしたクールシルバーメタリック、レッドソリッド、そして競技車としてベーシックなホワイトソリッドという、各外観特長パーツとの相性の良い4色の設定(「RS」はホワイトソリッドのみ)とした。

(2)インテリア

- エクステリア同様、超高性能車にふさわしい戦闘的で精悍なイメージを表現するため、各部をダークなトーンでコーディネートしたスポーティなインテリアとした。
- 従来のオフブラックモトーンの内装基調色はそのままし、インストルメントパネルにはカーボン調のオーナメントをあしらひ、センターパネルは虚飾を廃したブラックとした。
- MOMO社製ステアリングホイールのスポーク部をブラック塗装、リング部をダークチタン調塗装とし、インストルメントパネルの色調に合わせた。
- REGARO社製のフロントシートは、滑りにくい上質なブラックモトーンのスエード調生地を採用するとともに、ショルダーサポート部に発泡樹脂コーティングを施したニットを採用することで、ホールド性を高めた。
- シートと同様のスエード調生地をドアトリムにも採用し、統一感を持たせた。
- フロアコンソールには、「LANCER Evolution MR」のロゴをあしらったプレミアム感あるステンレス製のプレートを採用。尚、トランクリッドのエンブレムと同様、「MR」部はレッドとすることで、その存在感をアピールした。

(3)エンジン

- ※4G63型2.0L4気筒DOHC16バルブインタークーラーターボエンジンを細部にわたって改良。従来からの長所である、低速からの扱いやすいフラットなトルクバンドはそのままに、中～高速域で厚みの増した出力特性とした。
 - ※ターボチャージャーのタービンズル径を拡大し、それに合わせてカムシャフトのプロファイルを変更。『ランサーエボリューションVIII』に対して中～高速域重視の出力特性とした。
 - ウエストゲートソレノイドを2個に増設して、※過給圧制御を最適化することで、低～中速域のトルク特性をいっそう安定化させるとともに、2Lクラストップレベルの最大トルク40.8kg・m(400N・m)/3,500rpmを実現した。
 - ※シリンダーヘッドの水室の形状変更や熱処理変更による補強、シリンダーヘッドガスケットの3層から5層構造化、ピストンリングのイオンプレーティング化などにより、耐久信頼性を高めた。
 - ※サイレントシャフトを軽量化し、エンジンレスポンスの向上を図った。
 - コアを2段増設した大型のオイルクーラーを採用して冷却性能を向上した。
- ※印はすべて「RS」5M/T仕様車を除く

(4)ボディ

- スチール製モノコックボディの国産車では初めてアルミ製ルーフパネルを採用し、ルーフパネルで約4kgの軽量化を実現した。重心位置から遠く高い部材の軽量化により、重心高の低下とロールモーメントの低減を実現し、ハンドリング性能を大幅に向上させた。
- アルミ製のルーフパネルとスチール製のモノコックボディの結合には、SPR(Self Pierce Rivet)というクサビ状の特殊なリベットと構造用接着剤を併用した。
- 熱膨張率の異なるアルミとスチールを結合させるために製造工程で発生するルーフパネル外観の熱歪みに対して、ルーフパネルの左右縦方向に一筋のデザインビードを設けることで対応。また、これによりルーフパネルの重量増加を最小限に止めた。
- フロント、センター、リヤの各ピラーとルーフパネルとの結合部に、筋交い状の部材で効果的な補強

を行い、キャビン剛性を高めた。

- 左右前後のドア内部のインパクトバーをスチール製からアルミ製に変更し、従来と同等の衝突安全性を確保しながら、合計で約 3.5kg の軽量化を実現した。

(5)サスペンション

- ロードホールディング性能の向上を狙い、BILSTEIN 社との共同開発により、応答性に優れる専用のショックアブソーバーを開発した。
- 前後とも単筒式ショックアブソーバーとして専用の減衰力セッティングを施し、リヤのバンプストッパーの形状を最適化することによって、卓越した操縦安定性とロードホールディング性能、そしてスポーティな乗り心地を実現した。

(6)電子制御 4WD システム

- 様々な試験やモータースポーツ競技からのフィードバックにより、電子制御 4WD システム・ACD^{*2}＋スーパーAYC^{*3}とスポーツ ABS^{*4}の協調制御をよりきめ細かくすることで、実戦に即した、よりスポーティなセッティングとした。
- 従来は、ACD＋スーパーAYC の制御は ABS 作動を優先した制御としていたが、制御を路面状況に応じた最適なセッティングを施すことで、乾燥した舗装路などの高 μ 路においては、スポーツ ABS 作動時にも ACD＋スーパーAYC の制御を通常通り持続させることによって、ターンイン時の回頭性とトレース性を向上させた。
- スーパーAYC のクラッチケースをスチール製からアルミ製に変更するとともにクラッチディスクの肉厚を見直すことで、約 0.8kg の軽量化を実現。また、エンジンのトルク向上に対応するため、デファレンシャルのハイポイドギアを高強度鋼に変更して、疲労強度を約 1.2 倍に高めた。

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

- 3,000 台

(3)全国メーカー希望小売価格

(単位:万円)

グレード	駆動方式	エンジン	変速機	価格
GSR	フルタイム 4WD	2.0L DOHC 16バルブ インタークーラーターボ	6M/T	339.8
RS			5M/T	327.5
				274.0

*1: MR は Mitsubishi Racing の略。三菱自動車で量産車初の DOHC エンジンを搭載した初代『コルトギャラン GTO』で初めて採用して以来、『ランサー』、『GTO』など、高性能スポーツカーのトップモデルに与えてきた伝統ある名称。

*2: ACD(Active Center Differential)

センターデフの差動制限装置に電子制御の油圧多板クラッチを採用して、ECU により走行状況に応じて前後輪の差動制限力をフリー状態から直結状態までコントロール。操舵応答性とトラクション性能を高次元で両立させるシステム。制御は、乾いた舗装路を想定した TARMAC、濡れた路面や未舗装路を想定し

た GRAVEL、雪道を想定した SNOW の 3 モードの設定。スーパーAYC とは、一つの ECU で統合制御。

*3: スーパーAYC(Super Active Yaw Control)

AYC は、リヤデフ内に設けたトルク移動機構により、ECU で走行状況に応じて左右後輪の駆動力差をコントロール。車体に働くヨーモーメント(旋回力)を制御し、旋回性能を向上させるシステム。これを進化させたスーパーAYC は、デフ機構をベベルギヤ式から遊星ギヤ式に変更して、最大トルク移動量を AYC の約 2 倍に増大、アンダーステアの軽減はもとより、限界旋回を向上させて LSD のようなトラクション性能も発揮。ACD とは一つの ECU で統合制御することで、単独制御以上の効果を得ている。

*4: スポーツ ABS(Sport Antilock Braking System)

車輪速センサーに加え、車両の減速度と旋回状態を検出する G センサーと、操舵状態を検知するハンドル角センサーにより得た情報をもとに、ECU で 4 輪をそれぞれ独立して制御し、制動状態における操舵性能を向上させるシステム。また、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、限界領域でのブレーキング時に後輪の制動力配分を増やして前輪の負担を軽減し、耐フェード性能を向上させたのに加え、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する。