

## 高性能4WDスポーツセダン『ランサーエボリューションIX』を発売

三菱自動車は、2Lインタークーラーターボエンジンや電子制御4WDシステムなどを搭載して、“走る”、“曲がる”、“止まる”の運動性能を極限まで高めた、高性能4WDスポーツセダン『ランサーエボリューションIX』(2,940,000～3,570,000円、消費税込み)を、3月3日(木)から全国の系列販売会社より発売する。

『ランサーエボリューションIX』は、1992年10月に発売した初代『ランサーエボリューション』以来、オートマチックトランスミッション搭載車を含めて、シリーズで12モデル目となり、今回はエンジンの吸気側に連続可変バルブタイミング機構(MIVEC)を採用したほか、ターボチャージャーの改良によって、トルクやレスポンスの向上などエンジン性能を全域で高性能化を図った。また、これに合わせ、前後バンパーのデザインを一新し、空力特性を考慮しながら高い冷却性能も確保した。

グレード展開は、ACD\*1+スーパーAYC\*2+スポーツABS\*3による先進の電子制御4WDシステムと6M/Tを採用した最上級グレード「GSR」や、専用の軽量ボディに、新開発のチタンアルミ+マグネシウムターボチャージャー、5M/TとACD+リヤ機械式LSDを採用したモータースポーツベースグレード「RS」に加え、今回より「GSR」と同様の遮音性能を向上させた快適なボディ仕様に「RS」と同様のターボチャージャーと駆動系システムを採用した新規設定グレード「GT」をラインアップ。そのほか、メーカーオプション、ディーラーオプション、そしてRALLIARTパーツを豊富に設定して、様々なお客様のニーズにお応えできるようにした。



ランサーエボリューションIX

### 1. 商品概要

#### (1) エクステリア

- フロントバンパー(グリル一体型)は、スリーダイヤの台座を廃したシンプルなデザインに一新し、開口部を大きく設けて十分な冷却性能を確保し、不要な箇所は塞ぐことで空力特性に配慮した。
- 下部をディフューザー形状とした新デザインのリアバンパーを採用して、コーナー部の処理など空力特性を考慮しながら、軽快かつスポーティで特徴的なデザインとした。
- リヤスポイラー垂直翼はボディ同色の樹脂製としながら、カーボン製の水平翼を中空化することで、重心高の低減を図った。
- ヘッドランプ及びリヤコンビランプのエクステンション部にダーククリア処理を施し、プレミアム感を向上させた。
- ENKEI社製5本ツインスポークデザインの軽量アルミホイール(17×8JJ)を新たに採用した。尚、今回のアルミホイールは従来と比較して、1本あたり0.15kgの軽量化を実現した。【GSR/GT】
- エアダムエクステンションとガーニーフラップをディーラーオプションで設定。双方の同時装着により、前後輪の揚力を大幅に、しかもバランスよく低減することで、高速走行時の操縦安定性を向上した。

#### (2) インテリア

- インストルメントパネルには、カラークリアコーティングを施した深みのあるカーボン調オーナメントを採用した。

#### 【GSR/GT】

- アクセル、ブレーキ、クラッチの各ペダルにアルミペダルを採用して、スポーツドライビング時の操作性を考慮しながら、レーシーな雰囲気を出した。【GSR/GT】
- 座面には滑りにくく長時間の運転でも快適なアルカンターラを配し、前面サイドには滑りがよく乗降性に優れるだけでなく上質なアクセントともなる本革を配したRECARO社製フロントバケットシートを採用した。【GSR】
- シフトレバーパネルには、カーボン製のロゴプレートをあしらった。【GSR】
- 高密度ダッシュサイレンサーや2重ウエザーストリップを採用して、車内の騒音レベルを低減した。【GSR/GT】

#### (3) エンジン及びトランスミッション

- 吸気側に連続可変バルブタイミング機構(MIVEC)を採用したことで、高回転域における高い性能を確保しながら、燃費を向上。GSRでは、国土交通省審査値の10・15モード燃料消費率で約3%向上にあたる10.0km/Lを実現した。
- ターボチャージャーにおけるコンプレッサーハウジングのディフューザー形状を改良して、低中速回転域のトルク向上(GSRで最大トルク400N・m{40.8kg-m}/3,000rpm)し、全域でレスポンスも向上(平均で約5%)させた。
- ターボチャージャーのコンプレッサーホイールの材質をアルミニウム合金からマグネシウム合金に変更して、レスポンスを更に向上させた。尚、これに組み合わせる5M/Tはトルク容量が大きいいため、最大トルクを407N・m{41.5kg-m}/3,000rpmに設定した。【GT/RS】
- 5M/Tは、従来のクロスミッションをベースとして、5速の変速比を変更して高速クルージング性能を考慮した設定とした。【GT/RS】

#### (4) その他

- リヤのスプリングを変更して車高をわずかに下げることで、リヤのスタビリティを向上させるとともに(GSR/GT)、スーパーAYCの効果をもより有効に引き出し、操舵応答性も向上(GSR)させた。
- 先代モデル・ランサーエボリューションⅧ MRのアルミルーフなどを採用した軽量かつ高剛性のボディ(全車)、応答性に優れたBILSTEIN社製ショックアブソーバー(GSR/GT)、ACD\*1+スーパーAYC\*2+スポーツABS\*3の電子制御4WDシステム(GSR)、brembo社製ベンチレーテッドディスクブレーキ(GSR/GT)などを、引き続き継承した。

#### \*1: 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。

#### \*2: 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。

#### \*3: 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。

## 2. 販売概要

### (1) 販売目標台数

5,000台

(2) 取り扱い販売会社  
全国の系列販売会社

(3) メーカー希望小売価格（車両本体、消費税込）

エンジン … 全車 2.0L DOHC 16バルブ 4気筒 MIVEC インタークーラーターボ

グレード	変速機	駆動方式	メーカー希望小売価格 (車両本体、消費税込)
GSR	6M/T	電子制御フルタイム4WD	¥3,570,000
GT	5M/T	フルタイム4WD	¥3,318,000
RS	5M/T	フルタイム4WD	¥2,940,000

以上