

2005年9月7日

## 三菱自動車、“高性能4WDスポーツワゴン”『ランサーエボリューションワゴン』を発売

三菱自動車は、先進かつ独自のオール・ホイール・コントロール(AWC)技術を採用した『ランサーエボリューションIX』の卓越した運動性能と、『ランサーワゴン』のラゲッジルームまわりのユーティリティを融合させた、“高性能4WDスポーツワゴン”『ランサーエボリューションワゴン』(3,412,500~3,465,000円、消費税込み)を、9月7日(水)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ワゴン』は、同シリーズ初のワゴンモデル。本年発売の『ランサーエボリューションIX』(セダン)をベースに、『ランサーワゴン』のボディサイドパネルやルーフパネルなどを結合させ、リヤ周りを重点的に補強した軽量かつ高剛性のワゴンボディとして、2Lインタークーラーターボエンジンと電子制御4WDシステムを搭載することで、ステーションワゴンとしては比類ない優れた運動性能を実現した。

グレードは、スポーツドライビングを心ゆくまで愉しめる6速マニュアルトランスミッションを搭載した「GT」と、スポーツドライビングはもちろんイーゼードライブまで可能な5速オートマチックトランスミッションを搭載した「GT-A」の2種類を設定。生産は12月末までの本年限りで、「GT」「GT-A」の両グレード合計で2,500台の限定販売とする。



『ランサーエボリューションワゴン GT』

### 1. 商品概要

#### (1) エクステリア

- ・『ランサーエボリューションIX』と共通のアグレッシブなフロントスタイルに、『ランサーワゴン』のスクエアなリヤスタイルを融合した。
- ・『ランサーエボリューションIX』と共通イメージのリヤプリスターフェンダーとリヤバンパーを採用して、ロー&ワイドなイメージを付加した。
- ・「GT-A」ではATオイルクーラー冷却のためにライセンスプレートをフロントバンパーの中央に移設、「GT」ではインタークーラー冷却のために『ランサーエボリューションIX』と同様、フロントバンパー左下に配置した。
- ・ヘッドランプのエクステンション部を、光輝度の高いメッキタイプとすることで、上質なイメージを付加した。
- ・リヤゲートの左下にはメッキの『LANCER Evolution』エンブレムを配したほか、リヤプリスターフェンダー後面にはエアアウトレット状のクォーターロアガーニッシュをあしらった。

#### (2) インテリア

- ・『ランサーエボリューションIX』と共通の内装に、メッキタイプのエアコン・エアアウトレットノブやドアハンドル(室内側)などを採用して、上質感を高めた。
- ・『ランサーエボリューションIX』と共通のmomo社製ステアリングホイールを採用。「GT」ではアクセル、ブレーキ、クラッチの各ペダルを『ランサーエボリューションIX』と同様のアルミペダルとし、「GT-A」では専用サイズのアルミブレーキペダルを採用した(アクセルペダルは「GT」と共通)。
- ・『ランサーエボリューションIX』のウェザーストリップ二重化構造をベースに、ダッシュパネル部の遮音仕様をさらに強化し、ラゲッジルーム周辺に遮音材や吸音材及び制振材を追加した。
- ・フロントシートは、滑りにくいノンスリップコーティング生地、快適なアルカンターラ、上質な本革を組み合わせ

た、RECARO社製フルバケットシートを採用。尚、サイドサポート部の形状を低目の設定として、適度なホールディング性を確保しながら乗降性にも配慮した。

- ・リヤシートは、『ランサーワゴン』の6:4分割可倒式の形状を踏襲しながら、背面及び座面にアルカンターラ、サイドサポート部にプロテインレザーを採用。5段階のリクライニングを可能として、居住性を高めた。
- ・ラゲッジルームは、『ランサーワゴン』よりも若干少ない530L(5名乗車かつノカバー未使用時、VDA方式による測定)の容量を持ち、6:4分割可倒式シートバックやロールストノカバー、3分割式のラゲッジアンダーBOX、ラゲッジフック(前後左右4箇所)、アクセサリースOCKETなど、使い勝手の良いラゲッジルームとした。

### (3) ボディ

- ・『ランサーエボリューションIX』のプラットフォーム(エンジンルーム、フロントフロア、リヤフロア)をベースに、『ランサーワゴン』のボディサイドパネルとルーフパネルを結合して、A、B、C、Dの各ピラーとルーフの結合部を補強した。
- ・また、大型リヤフロアクロスメンバーを追加し、リヤフロアとリヤホイールハウス、ボディサイドストラクチャーとの結合を強化して、ボディの捻り剛性を大幅に高め、リヤフロアとリヤエンドパネル、Dピラー下部との結合部にも大型の補強材を追加した。
- ・さらに、リヤショックアブソーバー上部のボディ取付部周辺へ補強材を追加し、テールゲート開口部には50点あまりにも及ぶスポット溶接を増し打ちするなど、必要最低限の重量増で効果的に補強することで、軽量高剛性ワゴンボディを実現した。
- ・『ランサーエボリューションIX』で採用のアルミフード、アルミフロントプリスターフェンダー等の軽量アルミパーツを踏襲して採用し、『ランサーワゴン』のテールゲート、同RALLIART用の大型テールゲートスポイラー、『ランサーエボリューションIX』と共通したモチーフのワゴン専用リヤバンパーを採用した。
- ・リヤリアの後端からボディサイドパネルのリヤクォーター下部にかけて、エッジの効いた迫力あるプリスターフェンダーとして、フロントのプリスターフェンダーとイメージを統一した。
- ・ディーラーオプションでリヤハイパフォーマンスバーを設定。これを装着した場合、さらにリヤのスタビリティと追従性に優れる、ワゴンとしては卓越したハンドリング特性を実現する。

### (4) エンジン及びトランスミッション

- ・「GT」は、最新の4G63型MIVECインタークーラーターボエンジンを6速マニュアルトランスミッションと組み合わせで搭載。最高出力280PS(206kW)/6,500rpm、最大トルク40.0kgf-m(392N-m)/3,000rpm、全域にわたリレスポンスよく、フラットかつワイドなトルク特性で、ワゴンとしては比類ない高性能を実現した。
- ・「GT-A」は、5速オートマチックトランスミッションと相性の良い、低～中速においてハイレスポンスで高性能な小型のターボチャージャータイプの4G63型インタークーラーターボエンジンを、搭載。最高出力272PS(200kW)/6,500rpm、最大トルク35.0kgf-m(343N-m)/3,000rpmとオートマチックトランスミッション搭載車としてはトップレベルの性能を実現した。

### (5) 4WDシステム

- ・フルタイム4WDシステムをベースとして、センターデフには、ハンドリング性能とトラクション性能を高い次元で両立するACD(アクティブ・センター・ディファレンシャル)\*1、リヤデフにはあらゆる路面状況でも優れた直進安定性を発揮しながらトラクション性能も高める機械式LSDを採用した。
- ・尚、6速マニュアルトランスミッションを搭載する「GT」では、フロントデフにトラクション性能に優れるヘリカル式LSDを採用して、よりいっそうのスポーツドライビングを実現した。

### (6) サスペンションシステム

- ・『ランサーエボリューションIX』からマクファーソンストラット倒立式フロントサスペンションとマルチリンク式リヤサスペンションを踏襲して採用。ショックアブソーバとしては、減衰力の応答性がよく、ロードホールディング性能に優れる、ビルシュタイン社との共同開発品を採用した。

### (7) ブレーキシステム

- ・『ランサーエボリューションIX』からbrembo社製の17インチベンチレーテッドディスクフロントブレーキ(対向4ポット)及び16インチベンチレーテッドディスクリヤブレーキ(対向2ポット)を踏襲して採用した。
- ・制動状況における操舵性能を向上させるスポーツABS\*2、前後輪の制動力を最適化するEBD\*3により、あら

ゆる状況で優れた制動性能を発揮する。

(8) ホイール&タイヤ

- ・『ランサーエボリューションIX』用のホイールを採用。標準装備は、ENKEI社製アルミホイール(17×8JJサイズ)を、ダークグレー色から明るいシルバー色に変更。メーカーオプションでは、BBS社製鍛造軽量アルミホイール(17×8JJ)を設定した。
- ・『ランサーエボリューションIX』の「GT」で採用の、ハイグリップでありながらウェット性能にも優れる、横浜ゴム社製ADVAN046D(235/45R17 93W)タイヤを採用した。

\*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。

\*2: スポーツABS

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。

\*3: EBD

前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するシステム。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

2,500台限定販売

(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(全国统一、車両本体)

グレード	エンジン	トランスミッション	駆動方式	メーカー希望小売価格 (車両本体、消費税込)
GT	2.0L MIVEC DOHC 16バルブ 直列4気筒 インタークーラーターボ	6M/T	フルタイム 4WD	¥3,465,000
GT-A	2.0L DOHC 16バルブ 直列4気筒 インタークーラーターボ	5A/T (スポーツモード付)		¥3,412,500