

DATE 2007年10月1日
No. 4064

三菱自動車

ハイパフォーマンス 4WD セダン『ランサー エボリューションX』を新発売

－ 高度な技術によって得られた高い走行性能がもたらす“走る喜び”と“確かな安心”－

三菱自動車は、同社を代表する高性能 4WD セダン『ランサー エボリューション』のプラットフォーム、エンジン、デザインなど全てを一新した『ランサー エボリューションX (テン)』(2.0L、2,997,750円～3,750,600円：消費税込)を、10月1日(月)から全国の系列販売会社より発売する。(「Twin Clutch SST」搭載車は11月下旬発売予定)

新型『ランサー エボリューションX』は、車両運動統合制御システム「S-AWC (Super All Wheel Control)」や、新開発の高効率トランスミッション「Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission)」などの新技術を搭載し、“誰もが気持ちよく 安心して「高い次元の走り」を楽しめる新世代ハイパフォーマンス 4WD セダン”を商品コンセプトとして、以下の商品特長を備えた。

- ・ エアロダイナミクスを追求した「高次元の走り」をイメージさせるエクステリア、ドライブングへの集中力を高める機能的なインテリアなど、機能に則った端正で精悍なデザインとした。なお『ギャラン フォルティス』から採用した、同社セダンの新デザインアイデンティティ(逆スラントノーズ+台形グリルのフロントマスク)は、空力性能を確保した上で、高性能 4WD セダンに相応しい精悍さを強調した。
- ・ 高性能・軽量アルミブロックの新開発 2.0L DOHC MIVEC ターボエンジンと、全てを一新した高剛性ボディ、高剛性サスペンションにより、高い動力性能と走行性能を実現。また、高性能ターボエンジン搭載車でありながら、平成17年基準排出ガス50%低減レベル(☆☆☆)を達成するとともに、運転席/助手席 SRS デュアルステージエアバッグ、運転席 SRS ニーエアバッグ、アダプティブフロントライティングシステム (AFS) をメイングレード「GSR」に標準装備するなど、新世代の高性能車に相応しい環境性能・安全性能を確保した。
- ・ 新開発の「Twin Clutch SST」は、6速自動マニュアルトランスミッションに2つの自動クラッチを組み合わせることで、“素早い変速による気持ちの良い加速フィーリング”と“高効率な動力伝達機構による優れた燃費性能”を実現した。また、従来のマニュアルミッションでの“走り”を楽しみたいお客様向けに、新規に開発した5速マニュアルトランスミッションを設定。新開発ターボエンジンが生み出す高いトルクに対応して、耐久性を向上させるとともに、従来以上のスムーズなシフトチェンジや、カッチリとしたシフト感覚を実現した。
- ・ 4輪の駆動力・制動力をそれぞれ独立にコントロールし、“意のままの操縦性と卓越した安定性”を実現する車両運動統合制御システム「S-AWC」を「GSR」に搭載。様々な走行状況下でドライバーの操作に忠実な車両挙動を可能とし、誰もが安心してスポーティドライビングを楽しむことを実現した。



ランサー エボリューションX

1. 『ランサー エボリューションX』商品概要

(1) グレード展開

「S-AWC」「Twin Clutch SST」等の新技术を搭載し、様々な機能装備・快適装備を充実させて、日常走行からスポーツドライビングまで幅広く対応する「GSR」をメイングレードとした（5MT仕様も設定）。またモータースポーツ競技用として、装備の削減や簡素化など軽量化を徹底した「RS」も、これまでに引き続き設定した。

なお「GSR」には、高性能スポーツセダンへの幅広いニーズに応えるため、以下のパッケージオプションを設定した。

- 「ハイパフォーマンスパッケージ」 : 更に質の高い「走り」を実現
- 「スタイリッシュエクステリア」 : 外観を上質にドレスアップ
- 「レザーコンビネーションインテリア」 : 上質かつ快適な内装を追求

加えて、上記全てにBBS社製18インチアルミホイールを組み合わせ、究極の「走り」と高い質感の融合を目指した「プレミアムパッケージ」を用意した。

(2) エクステリア

安定感のあるロー&ワイドボディに、逆スラントノーズからルーフ、テールエンドへと流れるように続く空力フォルム、風洞実験を徹底的に行ったエアロパーツを組み合わせ、スタイリッシュかつ迫力のあるスタイリングを実現した。

- ・ 同社セダンの新しいデザインアイデンティティである逆スラントノーズ+台形グリルのフロントマスクは、開口面積拡大やダクト設置により高い冷却性能と空力性能を確保し、精悍で力強い造形とした。
- ・ エンジンフードとフロントフェンダーには、エンジンルームの熱を効率良く放出するためのエアアウトレットを設置。フード上に設けたターボチャージャー冷却用のエアスクープともども、外観のアクセントとして造形にもこだわった。
- ・ 「GSR」に標準装備した大型リヤスポイラーは、車体上面の空気の流れにあわせ、中央部と両端部で迎え角を変えるねじれ形状を採用した。
- ・ 車両床下の空気の流れも考慮し、空力特性の向上を追求しながら、駆動系の冷却も図った。リヤバンパー下部はディフューザー形状として、床下の空気を効率良く排出させるとともに、外観アクセントとしてリヤフォルムを際立たせた。
- ・ 「スタイリッシュエクステリア」では、フロントグリル、ベルトラインのモールのメッキ化や、フード、フェンダーのアウトレットのボディカラー化、フロントフォグランプの装着など、外観をさらに上質にドレスアップした。
- ・ 「GSR」には、鮮やかでスポーティな「レッドメタリック」や、上質で厚みのある新色「ファントムブラックパール」など、美しさと力強さを表現した計5色のボディカラーを設定した。（「RS」は専用「ホワイトソリッド」含む2色を設定）

(3) インテリア

ドライビングへの集中力を高めるべく機能性・操作性を重視するとともに、新世代のスポーツセダンに相応しい快適性・質感の実現も目指した。

- ・ 前席は、従来から定評のあるRECARO(レカロ)社製フルバケットシートを採用。ドライビング時のホールド性や、長時間運転時の負担軽減に加えて、安全性（メーカーオ

プシヨンのサイドエアバッグへの対応)や快適性(着座フィーリング・乗降性の向上、窮屈感の改善など)にも配慮して新開発した。また後席には、便利なカップホルダー付センターアームレストを装備した。

- ・ 本革巻ステアリングホイールは、スムーズな操作感にこだわり小径タイプとするとともに、操作性を重視してS-AWCモード切替スイッチをスポーク上に配した。
(メーカーオプションのHDDナビゲーション装着時はオーディオスイッチが設置され、S-AWCスイッチはシフトパネル上に移設)
- ・ メーターパネルには、視認性の高いハイコントラストメーターを採用。また、燃料残量やオドメーター等のほか、Twin Clutch SSTのモード表示や、S-AWC作動状況など様々な車両情報を表示できるマルチインフォメーションディスプレイを設けた。
- ・ アーチ状のインストルメントパネル形状は、センターパネル部をドライバーに近づける一方、膝前のスペース確保に繋がり、機能的かつ快適なドライバー環境を実現した。
- ・ インテリアカラーはブラックを基調とし、ステアリングホイールやシフトパネル等の操作部にシルバー色のアクセントを配して、スポーティ感と精密感を表現した。
- ・ 「レザーコンビネーションインテリア」では、レザーコンビネーションシート(本革+グランリュクス^{*1})、ソフトレザー(合成皮革)をあしらったドアトリムとフロアコンソールボックススリッド、アルミ製フロントスカッフプレートを採用した。

*1: セーレン株式会社製のスウェード調人工皮革

(4) パワートレイン

エンジン

- ・ 『ギャラン フォルティス』搭載の4B11型2.0L DOHC16バルブ4気筒MIVECエンジンをベースに、高性能なターボチャージャーを組み合わせた新開発ターボエンジンを搭載。従来の4G63型に比べて、全域での高出力化、最大トルク(422N・m[43.0kg-m] / 3,500rpm)のアップ、レスポンスの向上を果たすとともに、軽量化や環境性能の向上も実現した。
- ・ 吸排気連続可変バルブタイミング機構(MIVEC)により、回転数や負荷に応じた最適なバルブタイミングで燃焼を安定させ、全域で出力をアップさせるとともに、排出ガス性能を向上。平成17年基準排出ガス50%低減レベル(☆☆☆)を達成した。
- ・ アルミダイキャスト製のシリンダーブロック、ヘッドカバー、チェーンケースの採用等により、4G63型に比べてエンジン単体で12kgの軽量化を果たした。
- ・ チタンアルミ合金製タービンホイールと、アルミ合金製コンプレッサーホイールを組み合わせたターボチャージャーは、コンプレッサーホイール形状の最適化により過給レスポンスを向上させ、低中速域のトルクを向上させた。
- ・ エキゾーストマニホールドが車体後方側となる後方排気レイアウトとしたことにより、排気効率を改善するとともに、エンジンを低く搭載することができ、低重心化も実現した。また、吸排気系の損失低減や、動弁系のフリクション低減など、性能向上のための様々な工夫を取り入れた。

トランスミッション

- ・ 「GSR」には、クラッチペダル操作が不要で、俊敏な変速を可能とする新開発6速自動マニュアルトランスミッション「Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission)」仕様を設定した。
Twin Clutch SSTは、奇数段と偶数段の2系統のクラッチを交互に切替えることや、エンジン側と密接な協調制御を行うことで、トルクの途切れ感がない“気持ちの良い加速フィーリング”を実現。トルクコンバーターでなくクラッチで動力伝達するため、

動力損失が少なく効率に優れ、高い燃費性能を実現した。

Twin Clutch SST には、オートマチックトランスミッション (AT) 感覚で運転できる「オートシフト」と、マニュアル感覚でシフト操作ができる「マニュアルシフト」を設定。さらにシフトレバー脇のスイッチで、変速タイミングやアクセルレスポンス等が異なる「Normal」「Sport」「S-Sport」の3つのモードを選択でき、市街地からワインディング路まで幅広い走行シーンへの対応を可能とした。

- なお、Twin Clutch SST 仕様車には、ステアリングホイールから手を離すことなくシフト操作を可能とする、軽量マグネシウム製のパドルシフトを標準装備した。
- マニュアルトランスミッション (MT) ならではのシフトワークを楽しみたいお客様向けに、新開発の5MTを「GSR」「RS」に設定した。
レースで培ったノウハウを注ぎ込み、新開発ターボエンジンの性能に合わせて高いトルク容量を確保しながら、コンパクト化にも配慮した。ギア比は、1速から4速のクロスレシオをベースに、1速は発進性を考慮した低めのギア比、5速は高速の巡航性を考慮した高めのギア比に設定。また、1速から5速まで全てのギアでダブルシンクロ機構を採用し、スムーズなシフトチェンジ、メリハリのあるカッチリとしたタッチのシフト感覚を実現するとともに、十分な耐久性も確保した。

(5) シャシー

ボディ

- プラットフォームの一新によって、『ランサーエボリューションIX MR』に比べてボディ剛性を更に向上（曲げ剛性約60%、ねじり剛性約40%増）させて、優れた操縦安定性や衝突安全性とともに、乗り心地の向上、振動・騒音の低減を図った。
- ワイドトレッド化、ロングホイールベース化により、ゆとりの居住空間だけでなく、走行安定性と乗り心地も向上。さらに低重心化や、エンジンの軽量化、フロントオーバーハングの短縮（IX MR 比-20mm）、バッテリーのトランクルームへの移設等による前後重量配分の改良で、ハンドリングの基本性能を高めた。
- 軽量化、低重心化をねらい、ルーフをはじめ、エンジンフード、フロントフェンダー、リヤスポイラー(骨格部)などにアルミ素材を採用した。

サスペンション・タイヤ

- サスペンションは、従来の『ランサーエボリューション』で実績のあるマクファーソンストラット式（フロント）、マルチリンク式（リヤ）をベースに、ワイドトレッド化や18インチタイヤを含めサスペンションレイアウトを一新した。サスペンションジオメトリの最適化、各部品の取り付け部を高剛性化することにより、4輪を確実に接地させ、「S-AWC」の性能を最大限に発揮させるとともに、直進安定性・旋回性能や乗り心地を向上させた。
- 245/40R18の低扁平&ワイドな大径タイヤと、12本スポークのENKEI社製高剛性18インチ鋳造アルミホイールを「GSR」に標準装備した。さらに「GSR」には、これより軽量のBBS社製18インチ鍛造アルミホイールもメーカーオプションで設定。表面には光輝処理を施して、ドレスアップ性も高めた。
- 「GSR」には、brembo(ブレンボ)社製ベンチレーテッドディスクブレーキ（フロント18インチ、リヤ17インチ）を採用。大径化による制動力・耐フェード性の向上とともに、ペダル操作フィーリングの向上も図った。
- 「ハイパフォーマンスパッケージ」では、『ランサーエボリューションIX MR』にも採用したBILSTEIN(ビルシュタイン)社製ショックアブソーバーとEIBACH(アイバッハ)社製コイルスプリングを設定。加えて、1個あたり1.3kgの軽量化となるbrembo社

製2ピースタイプフロントブレーキ、剛性・グリップ性能を高めたハイパフォーマンスタイヤを採用し、接地性、操舵応答性、安定性、旋回性をさらに追求した。

4WD システム (S-AWC)

- 「GSR」には、4WD をベースとした、三菱自動車独自の車両運動統合制御システム「S-AWC (Super All Wheel Control)」を標準装備した。従来の『ランサー エボリューション』シリーズに搭載の「ACD*2」「AYC*3」「スポーツ ABS*4」に「アクティブスタビリティコントロール (ASC) *5」を新たに追加。これらを統合制御して4輪の駆動力、制動力を高度にコントロールし、通常走行から緊急回避時まで様々な走行状況で駆動性能、旋回性、安定性を向上させ、ドライバーの操作に忠実な車両挙動を実現した。なお、乾いた舗装路を想定した「TARMAC(ターマック)」、濡れた路面や未舗装路を想定した「GRAVEL(グラベル)」、雪道を想定した「SNOW(スノー)」の3つの制御モードを設定。路面状況に応じて各モードを選択することができ、より安定した走行を可能とした。

*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、走行状況に応じて前後輪へ伝達される駆動力を最適に配分し、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。

*3: AYC (Active Yaw Control)

リヤデフ内に設けた左右トルク移動機構により、走行状況に応じて後輪左右のトルク差を制御することで、車体に働くヨーモーメント(旋回力)をコントロールし、旋回性能を向上させるシステム。新たにヨーレイトセンサーを用いたヨーレイトフィードバック制御の採用により、車両旋回運動の的確な判断が可能となり、更にブレーキ制御も追加することで、ドライバーの操作により忠実な車両挙動を実現した。

*4: スポーツ ABS (Sport Anti-lock Brake System)

急ブレーキや、滑りやすい路面でのブレーキ時に車輪のロックを防止し、制動力・操舵性・安定性を維持するシステム。新たに追加したヨーレイトセンサーやブレーキ圧センサーの情報を活用することで、旋回中の制御性能を向上させた。

*5: アクティブスタビリティコントロール (ASC)

各車輪のブレーキ力やエンジン出力を制御して、車両姿勢を安定させながら駆動力を確保するシステム。緊急回避時などの急なハンドル操作で生じる車両の横滑りを抑制し、走行安定性を確保させるとともに、滑りやすい路面等で発生する駆動輪の空転を防止して、加速時の駆動性能を向上させる。

(6) 安心・安全装備

- 衝突速度に応じて展開力を2段階で制御し、乗員の拘束力を最適化するデュアルステージ方式の運転席&助手席 SRS エアバッグ(助手席は「GSR」のみ)、および『デリカ D:5』『ギャラン フォルティス』にも採用した運転席 SRS ニーエアバッグを標準装備した。また、SRS サイド&カーテンエアバッグをメーカーオプションで設定した。
- 夜間走行での視界をサポートするため、ステアリング操作に連動して曲がる方向の補助灯を点灯させるアダプティブフロントライティングシステム(AFS)や、ディスチャージヘッドライトを「GSR」に標準装備した。
- 雨量に応じてワイパーの作動速度を自動調整する雨滴感応オートワイパーや、周囲の明るさを感知してヘッドライトを自動的に点灯、消灯するオートライトコントロールを「GSR」にメーカーオプション設定した。
- 車両盗難対策として、イモビライザー、セキュリティアラームを標準装備した。(セキュリティアラームは「GSR」のみ)

(7) オーディオ・ユーティリティ

- 大容量30GBのハードディスクを内蔵した、7インチワイドディスプレイ HDDナビゲーション[MMCS]を、「GSR」にメーカーオプションとして設定。

- ・ 『アウトランダー』等で好評の「ロックフォードフォズゲート プレミアムサウンドシステム」を「GSR」にメーカーオプションで設定。9スピーカーやハイパワーアンプの他、ドア内部の開放穴を遮音材や制振材で塞いでドア自体をスピーカーボックス構造とすることで、高品質で迫力ある音場を実現した。
- ・ キーをポケットやバッグから取り出さずに、ドアのロック、アンロックやエンジンの始動や停止を行えるキーレスオペレーションシステムを、「GSR」にメーカーオプション設定した。
- ・ 軽い操作で方向指示灯を3回点灯させる、レーンチェンジの時に便利なコンフォートフラッシャーや、ヘッドライトやフォグランプを消し忘れても、イグニッションOFFで運転席ドアを開けると自動的に消灯するヘッドライトオートカットなど、三菱自動車独自の便利・安心機能「ETACS (Electronic Time and Alarm Control System)」を標準装備した。

2. 販売概要

(1) 販売目標台数

4,000台 (2007年度下期)

(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

(リサイクル料金、保険料、消費税を除く税金、登録等に伴う費用は含まれない)

【単位：円】

グレード	エンジン	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*	2.0L MIVEC DOHC 16バルブ 直列4気筒 インタークーラーターボ	5M/T	フルタイム4WD (S-AWC)	3,495,450
		Twin Clutch SST		3,750,600
RS		5M/T	フルタイム4WD	2,997,750

☆

☆：配布写真車種

* 「Twin Clutch SST」仕様は11月下旬発売予定

以上

【お問い合わせ先】

広報部 商品広報グループ担当： 宇木、前城
商品広報代表 03-6852-4276

【お客様フリーダイヤル】

三菱自動車お客様相談センター 0120-324-860

受付時間： 9:00～17:00

(土・日 9:00～12:00 13:00～17:00)