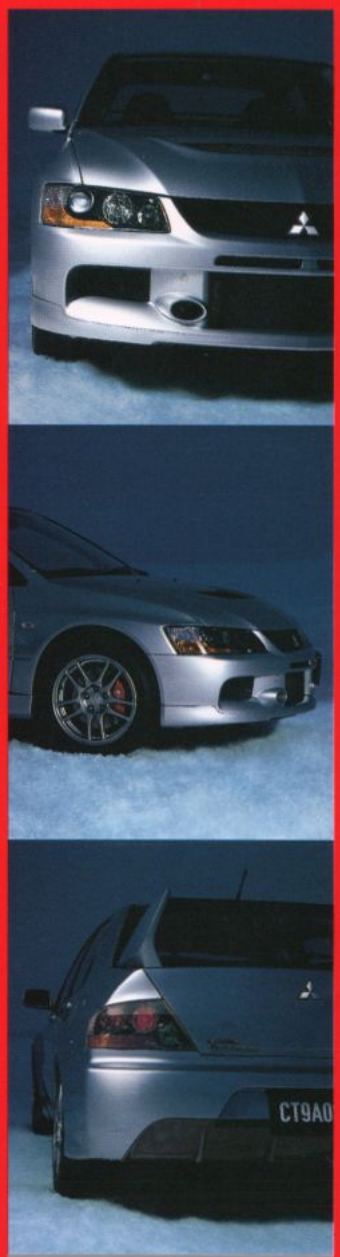
LANCER
Evolution IX



MITSUBISHI MOTORS

エボリューションⅨ、それはドライバーのための進化。

モータースポーツにおける「速さ」は、マシンの高性能化だけでは生まれてこない。
優れたポテンシャルを、いかにドライバーが存分に引き出すことができるか。
エボリューションⅨの進化は、まさにドライバーのための進化でもあった。
全域高性能、全域ハイレスポンスをめざして、エンジンはMIVECターボへ。
あらゆる回転域と速度域から、瞬時に得られる力強い加速を可能にした。
足まわりは、リヤサスペンションのセッティングをリファインすることで、
オールホイールコントロールによる旋回性能を、さらに高めた。
また快適なドライバーズ空間をめざし、室内の遮音性にも配慮。
そして軽量化と低重心化を実現したアルミルーフパネル、
ビルシュタインショックアブソーバーやブレンボブレーキの継承も、
クルマとの関係を深めるための選択にほかならない。
ステアリングを握ったドライバーのだれもが、自分のテクニックの中で
高性能を容易に引き出し、高性能を乗りこなすことができる。
エボリューションⅨだけの、クルマと一体となる快感が、ここにある。



PHOTO：GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック



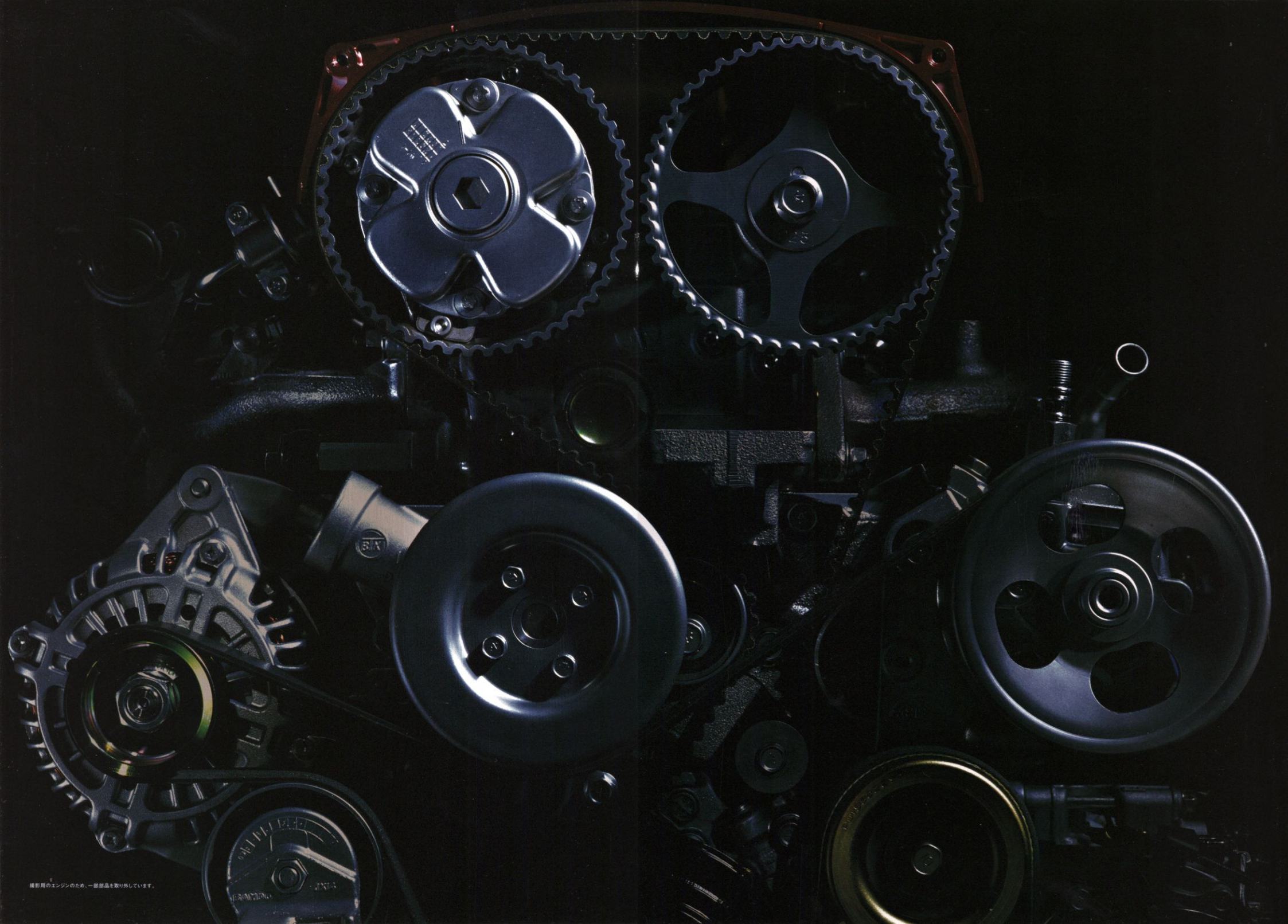
ギャラン13の写真は普通車用用のタイヤを装着し、プロテクティバーの運転による走行です。実際の走行に当たっては、安全運転をこころがけてください。
PHOTO GSR ボディカラー：ラームシルバーメタリック



PHOTO：GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック



PHOTO：GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック



撮影用のエンジンのため、一部部品を取り外しています。

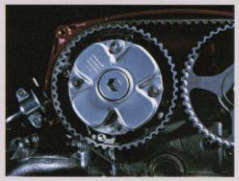


MIVEC TURBO ENGINE

全域高性能、全域ハイレスポンス。

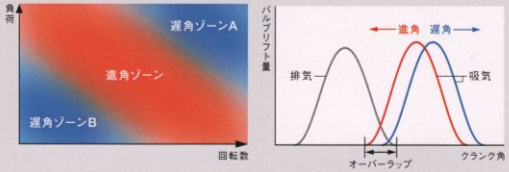
絶対的な速さのカギを握るのがエンジンである。しかしエボリューションⅨは、コンマ幾つといったピーク時のスペックにはこだわらない。ドライバーにとって扱いやすいエンジンとするために、あらゆる回転域で必要なパワーとトルクを生み出すことに重点を置いた。低回転域でも高回転域でも、アクセルを踏み込むだけで瞬時に加速する動力性能は、ドライビングにゆとりをもたらすことができるからだ。成熟の4G63型エンジンは、全域高性能をめざして、エボリューション初の連続可変バルブタイミング（MIVEC）を採用。同時に低中速域での過給性能を高めるために、ターボチャージャーにも手を加えた。吸気バルブタイミングの最適制御で高回転域での高性能を確保しながら、コンプレッサーハウジングの形状変更により低中速域のトルクを大幅にアップ。全域で鋭い加速を生むトルクフルな走りを実現した。しかもターボチャージャーのコンプレッサーホイールにはマグネシウム合金製を新たに設定し、過給レスポンスの飛躍的な向上も可能にしている。またMIVECの採用は、燃費の改善とともに、排出ガス性能をキープしつつ触媒容量を最適化することで排圧が低減でき、レスポンスも向上させた。さらにエンジン冷却水温の制御性を高めるために、ボトムバイパス方式を採用。またインテークマニホールドの吸気圧力センサーと吸気温度センサーを追加してエンジン制御精度も高め、耐久性で定評のある4G63型エンジンの信頼性を、いっそう揺るぎないものにした。

MIVEC［連続可変バルブタイミング］



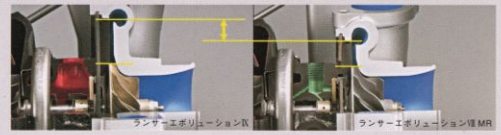
エンジン回転数や負荷に応じて吸気バルブの開閉タイミングを連続的に可変させるシステム。吸気カムシャフト側スプロケットに内蔵された油圧機構により、スプロケットに連結した吸気カムシャフトの位相を遅角・進角させ、吸気バルブの開閉タイミングを制御。高回転域では充填効率を高めて高出力を確保するとともに、低回転域では燃焼を安定させ、燃費と排出ガス性能も改善。全域で高性能を実現している。

制御イメージ



〈遅角ゾーンA〉吸気バルブの閉じるタイミングを遅らせることで、充填効率を高めて高出力を確保。
〈遅角ゾーンB〉吸気バルブの開くタイミングを遅らせ、吸排気バルブのオーバーラップを小さくすることで燃焼を安定させ、燃費と排出ガス性能を改善。

MIVEC＝Mitsubishi Innovative Valve Timing Electric Control Systemは三菱自動車の連続可変バルブタイミングの総称です。



コンプレッサーハウジングの形状変更

WRCや国内ラリーなどでグループNクラスの競技に出場するには、リストリクターという吸気制限装置を装着することが義務付けられている。このため、コンプレッサーホイールの大径化はあまり意味がない。そこで考えられるのが、コンプレッサーホイールサイズを維持したままでの、トルクアップとレスポンスの向上である。エボリューションⅨでは、そうしたWRCで培った経験とノウハウから生まれたターボ技術をフィードバック。コンプレッサーハウジングのディフューザー部の形状を延長し、低中速域での過給性能を高めてトルクアップを図った。



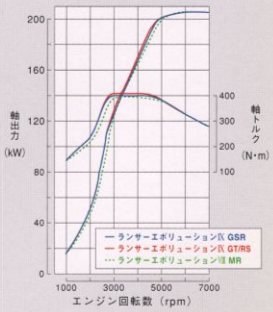
チタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャー（GSRにメーカーオプション、GT／RSに標準装備）

タービンホイールにチタンアルミ合金、コンプレッサーホイールに量産車世界初*のマグネシウム合金を採用。従来のチタンアルミ合金ターボチャージャーに対して、さらなる軽量化を図ることで、飛躍的に過給レスポンスを向上させることが可能となった。

*2005年3月現在当社調べ

エンジン性能曲線

エボリューションⅨの全域高性能は、エンジン性能曲線を読み取ることで実感できる。2000rpm付近から急激に高まるトルクカーブは、3000rpmからすでに400N・mに達し、この太いトルクが4500rpmを越えてもなおキープしている。低回転域ではエボリューションⅧMRに対し、実に5〜15%のトルクアップを実現していることがわかる。ターボチャージャーの改良により低中速域のトルクを大幅にアップするとともに、MIVECの採用で高回転域でも高性能を達成した。





BODY STRUCTURE

理想のボディバランス。

レーシングスピードでの揺るぎない安定性をボディに求める時、克服しなければならないのは、軽量化や高剛性化だけではない。理想的なボディバランスも重要な課題のひとつである。エボリューションⅨは、エンジンフードとフロントフェンダーのアルミ化とともに、カーボンを使ったリヤスポイラーで、前後の優れた重量配分を実現。さらに今回、このリヤスポイラーのカーボンウイングを中空化するとともに、垂直翼を樹脂製に変更し、スポイラー本体の低重心化も図った。またアルミルーフパネルとドア内部のアルミインパクトバーをエボリューションⅧMRより受け継ぎ、車両上方と左右重量の軽減を達成している。とりわけアルミルーフパネルは、ボディ剛性やキャビンの保護にも大きく関係するモノコックボディの一部であり、エンジンフードのように簡単に採用できるものではない。当時、開発スタッフは何度も生産現場に足を運び、特殊なリベッティングと効果的な補強などによる信頼性の高い生産工法を模索した。この結果、高い強度を維持しながらスチールパネルに対し約4kgの軽量化を果たし、ロールモーメントの軽減により操縦安定性を大きく高めることに成功したのである。さらにエボリューションⅨではスペアタイヤをオプション化し、パンクタイヤ応急修理キットを採用することで、実使用時の車重を約11kg軽量化*した。ボディ剛性については、重量増加を最小限に抑えながら強化するために、リーンフォースメントの追加などで、最も効果が得られる部分のみ集中して鍛え上げる手法を、歴代エボリューションから継承している。

*カタログ重量の規定ではスペアタイヤなしの車重を記載するため、これによるカタログ値の変化はありません。



アルミルーフパネル

車両で最も高い位置にあるルーフにアルミパネルを採用し、スチールパネルと比べて約4kg軽量化。ロールモーメント換算では、エンジンフードをスチールからアルミにした場合のほぼ3倍の軽量化に匹敵。あるいはスチールルーフ高を50mm低くした場合と同等の効果があり、操縦安定性を大きく高めている。



アルミエンジンフード&アルミフロントフェンダー

エボリューションが代々受け継いできた軽量化パーツがアルミエンジンフードとアルミフロントフェンダーである。フロントまわりの重量軽減を図ることで、軽快なハンドリングと優れた回頭性を実現している。



アルミインパクトバー

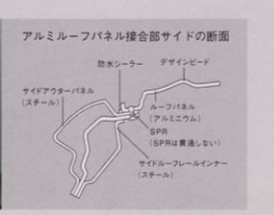
側面衝突に備えたドア内部のインパクトバーは、通常スチールが使われているが、エボリューションⅨでは、アルミ角断面バーを採用。スチールと比べて約3.5kgの軽量化を実現しながら、従来以上の衝突安全性も確保している。



フロントストラットタワーバー（スプリングハウス補強プレート付）

左右サスペンション上部とともに、ボディ中央にも結合部を設けた3点取付方式を採用。中央部とボディ取付部はリーンフォースメントで補強。足まわりの強化はもちろん、旋回時のボディのねじれ剛性を大幅に高めている。





アルミルーフパネル接合部

ルーフボウなどの要所をスチール部材で補強するとともに、ボディサイドストラクチャーとの結合部にSPR（Self Pierce Rivet）と呼ばれるクサビ状の特殊なリベッティングを採用。通常のブラインドリベットのようにパネル両面にリベットを貫通させず、しかもアルミパネルとスチールピラーの間に構造用接着剤をサンドイッチして結合することで、高強度・高剛性を確保しながら電食対策も同時に成立させた。合わせてルーフサイドにデザインビードを配すことで、耐熱歪にも万全を期している。



遮音性の追究（GSR／GT）

これまで徹底した軽量化のために重視されないでいた遮音性能。エボリューションⅨでは、ドライバーの疲労を軽減し、走りを楽しむことにこそ意味があると考え、ドアまわりの2重ウェザーストリップとともに高密度ダッシュパネルサイレンサーを採用。重量の増加を抑えながら効果的な遮音対策を追加した。



ALL WHEEL CONTROL

意思を持つ4輪の運動能力。

WRCなどでも積極的に駆動システムに電子制御技術が取り入れられていることでもわかるように、こうしたシステムは、あらゆる走行状況において、ドライバーの意思に忠実な走りを可能にするための装備にほかならない。そうした意味で、センターデフとともにリヤデフにも電子制御を採用したエボリューションⅨは、先進しているといえよう。その効果は容易に体感することができる。例えばコーナー出口にいくほど角度のきつくなる複合カーブ。本来なら緊張感が強いられ、やっとの思いで走り抜けるようなシチュエーションでも、リラックスしたステアリング操作とアクセル操作で、ストレスを感じさせずにクリアして行ける。どんな状況にあっても、常に安定したマシンコントロールを可能にするのがエボリューションⅨである。三菱自動車独自のACD＋スーパーAYCの統合制御によって、タイトターンでのホイールスピンや高速コーナーでのアンダーステアなどを抑え込んで、確実なトラクションを与えることができる。ステアリングを切ったら、切った分だけ素直に曲がってゆくナチュラルな操舵感。思い通りのトレースラインで、コーナーを駆け抜ける喜び。より早いタイミングで、より深くアクセルを踏み込み、強大なトルクを路面にたたきつける醍醐味。モータースポーツのみならず、ワインディングロードなどで走りを楽しむシーンにおいても、だれもが意のままのドライビングを堪能することができる。



ACD［アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム］

VCUの3倍以上の差動制限力を発揮するフルタイム4WDの電子制御センターデフ。駆動力配分を50:50に設定したセンターデフの前後輪差動制限力を、走行状況に応じて、油圧多板クラッチでデフの拘束力をフリー状態から直結4WD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している。



スーパーAYC［アクティブ・ヨー・コントロールシステム］（GSRに標準装備、RSにメーカーオプション）

後輪の左右タイヤに均等に伝えている駆動力を、電子制御で片側にトルク移動させ、ヨーモーメントをコントロールするシステム。路面状況やハンドリング、横Gなどをセンシングし、遊星ギヤと増減速ギヤでアクティブに駆動力配分を行う。LSD効果によりトラクション性能が向上し、高い旋回能力を発揮する。



ACDモード切替スイッチ

各種路面に合わせてチューニングした、3種類の制御モードを設定。路面状況に応じた最適モードを選択することで、さらに限界性能の高い走りが可能。

モード名	効果的な路面
TARMAC	乾いた舗装路面
GRAVEL	濡れた路面・未舗装路
SNOW	雪道

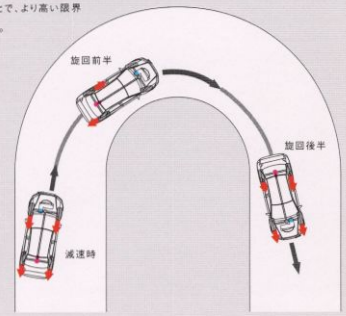
ACD＋スーパーAYC統合制御

駆動性能を向上させるACDと旋回性能を向上させるスーパーAYCを組み合わせることで、より高い限界性能とハンドリング性能を実現する。

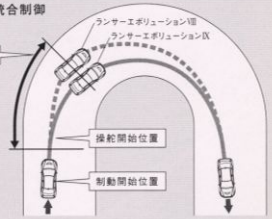
減速時（コーナー手前）
●ACD：センターデフの差動制限力を強めて安定性を向上。

旋回前半（コーナー入口）
●ACD：センターデフの差動制限力を弱めて回頭性を向上。
●スーパーAYC：旋回外輪に駆動力を移して回頭性を向上。

旋回後半（コーナー出口）
●ACD：センターデフの差動制限力を強めて駆動力を増大。
●スーパーAYC：旋回外輪に駆動力を移して加速アンダーステアを低減。



ACD＋スーパーAYC＋スポーツABS統合制御



4輪に配した車輪速センサーとハンドル角センサーからの情報をもとに、ブレーキング時、各輪が最適な制動力を得られるようコントロールするスポーツABS。そのスポーツABS作動中も、ACDの差動制限力とスーパーAYCの駆動力配分が積極的に発揮されるよう最適化。旋回能力と安定性を大きく高めている。

＊ACD、スーパーAYC、スポーツABSは、類別により装備が異なります。詳しくはP29の装備表をご覧ください。
＊ACD、スーパーAYC、スポーツABSは、あくまでもドライバーの運転操作を補助するシステムです。したがって、これらの機能を搭載しないクルマと同様に、カーブ等の手前では充分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できるものではありません。安全運転をお願いします。



FOOTWORK

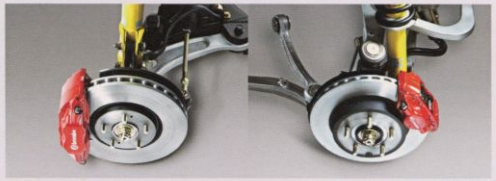
路面を知りつくした足まわり。

サーキットを走るという目的のためなら、足まわりを強化し、高いロール剛性や減衰力だけを追究すればいい。しかしマシンとの一体感や運転する楽しみといった味わいにまでこだわるフットワークとなると、そう簡単には行かない。路面からのインフォメーションが手に取るように伝わる接地性や、不快な振動をシャットアウトする柔軟なサスペンションが不可欠となる。エボリューションⅨでは、ドイツ・ビルシュタイン社と共同開発したショックアブソーバーを、エボリューションⅧMRより受け継いでいる。そしてこれを組み込むサスペンションも歴代エボリューションより継承。特にリヤのダブルウィッシュボーンベースのマルチリンク式は、ストラット式に比べて複雑で重量が増える。しかし、トレース性能や駆動力伝達性能に優れた魅力は何ものにも代えがたい。このためフロントロアアームとともに、リヤのすべてのアーム類をアルミ鍛造パーツとし、軽量化と高剛性を高次元で両立させている。しかも今回、リヤの車体姿勢をわずかに下げることで、スーパーAYC効果を高めて操舵応答性や安定性を向上させ、エボリューションⅨの走りを、さらに成熟させた。またブレーキも、イタリア・ブレンボ社と共同開発したベンチレーテッドディスクブレーキを踏襲。パッドがローターに吸いつくような絶妙なタッチは、強大なストッピングパワーとともに、スピードをコントロールする操作に高い質感までも加味した、エボリューションⅨにふさわしいものだ。



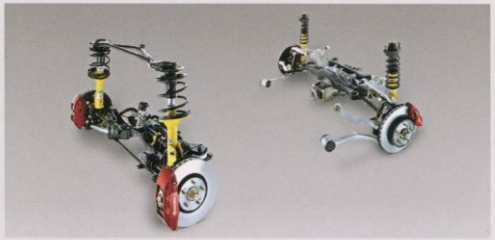
ビルシュタイン社製ショックアブソーバー
（GSR／GTに標準装備、RSにメーカーオプション）

ドイツ・ビルシュタイン社と共同開発。応答性の高いビルシュタインユニットの減衰力を最適化し、さまざまな路面入力に追従した減衰力を的確に発生させることに成功。路面の追従性を大幅に向上させ、加速時やコーナリング時の駆動力伝達性、高速走行時やブレーキング時の安定性を飛躍的に高めている。



ブレンボ社製ベンチレーテッドディスクブレーキ
（GSR／GTに標準装備、RSにメーカーオプション）

イタリア・ブレンボ社と共同開発した高性能ベンチレーテッドディスクブレーキを前後に装備。フロント17インチ（対向4ポット）、リヤ16インチ（対向2ポット）で、優れた制動性能を実現している。



サスペンション

歴代より受け継がれるサスペンション。フロントにはシンプルで軽量なマクファーソンストラット倒立式。リヤには、コーナリング時や荒れた路面でも優れたトレース性能と駆動力伝達性能を発揮するマルチリンク式を採用。フロントとリヤ、それぞれの働きに合わせた最適なチョイスで、軽快なフットワークを実現している。



アルミペダル［アクセル／ブレーキ／クラッチ］（GSR／GTに標準装備）

ヒール&トゥなどドライビングの操作性を考慮し、滑り止めの位置やデザインを追究。足もとにスポーティさを演出している。



BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール（メーカーオプション）

エボリューションⅧMRより継続。標準装備のホイールに対し、4本合計4.4kgの軽量化を実現。高い剛性を確保しつつバネ下重量を軽減し、さらなる軽快なフットワークに貢献する。

PHOTO:GSR　ボディカラー:クールシルバーメタリック　エアダムエクステンション*／ガーニーフラップ／ボルテックス・ジェネレーターはディーラーオプション


カーボン製中空ウイング大型リヤスポイラー

BODY DESIGN

モータースポーツが研ぎすませたフォルム。

エボリューションⅨのアグレッシブなスタイリングは、コンペティティブカーのデザイン手法に限りなく近い。フロントグリルレー体型バンパーは、冷却に影響のない部分を極力ふさぐことで空力特性を追究しながら、エアダクトを設けて高温になるインタークーラー入口パイプ周辺の冷却にも配慮。またリヤスタイルには、エボリューションを象徴するカーボン製中空ウイング大型リヤスポイラーに加え、ディフューザーデザインのリヤバンパーを新採用し、フロントと合わせて、スポーティさと走りの質感を表現した。さらに高速走行を安定させるゼロリフトをめざし、エアダムエクステンションとガーニーフラップなどのオプショナルパーツも開発。エアロチューニングにおいても、大きな進化を遂げた。

［ディーラーオプション］



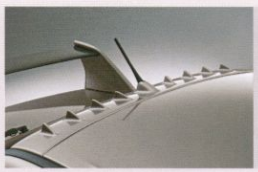
エアダムエクステンション*

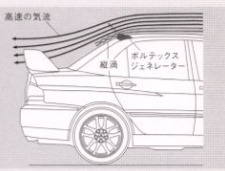
フロントダウンフォースを発生させ、ガーニーフラップとセットで取り付けることで、ゼロリフトを実現。高速域での安定性と操舵フィーリングを向上させる。



ガーニーフラップ

リヤスポイラー後端の空気の流れを強制的に上に向け、下面での流れを加速させることでダウンフォースが増大する。





ボルテックス・ジェネレーター

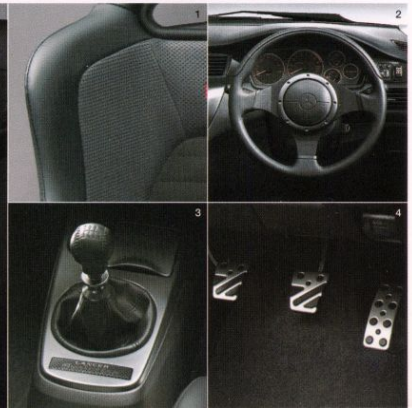
ルーフ後端に小さな突起を設けることで積極的に縦渦を生じさせ、ボディ近傍に高速の気流を導入。その結果リヤウインドウ上の気流の剥離を遅らせ、圧力を高めて空気抵抗を低減。リヤスポイラーまわりの気流も増速、安定させることでダウンフォースが増大する。

*エアダムエクステンションによるブレーキの耐フェード性低下を防ぐため、ブレーキ冷却導風板とのセットオプション。エアダムエクステンションを装着するとエアダム部が最大30mm低下し、エアダムエクステンション前端の地上高が約155mmとなります。縁石を乗り越える場合やアップダウンを伴う所では、エアダムエクステンションが干渉することがありますのでご注意ください。●この他にも数多くのディーラーオプションを用意しています。詳しくはランサーエボリューション以・アクセサリーカタログをご覧ください。

PHOTO:GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック インテリア写真はカットボディによる撮影。オーディオ＋スピーカーはディーラーオプション

PHOTO:GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック
内装色は黒色はブラックモノトーン





1

2

3

4

INTERIOR

虚飾を廃した、スポーティなインテリア。

ブラックモノトーンインテリア

まぶしさを抑えたカラークリアコートによるカーボン調インパネオーナメントパネル（GSR／GT）で、スポーティなインテリアを演出。

1. RECARO社製フルバケットシート［アルカンターラ®&本革］（GSR）

前面サイド生地に本革、メイン生地にアルカンターラ、身体を支える部分には滑りにくい素材を使い、高い機能性と上質感を両立。 ※アルカンターラ®は東レ株式会社のスエード調人工皮革です。

2. MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール

スポーク部をマットブラック、リング部をチタン調塗装とし素材感を演出。

3. 本革巻シフトノブ

小さな球状に本革を巻いたシフトノブにより、高い操作性とともに触感にも配慮。さらにGSRは、リアルカーボン製をベースに「LANCER Evolution」マークをデザインした専用ロゴプレートをシフトレバーパネル部に採用。

4. アルミペダル［アクセル／ブレーキ／クラッチ］（GSR／GT）

ヒール&トゥなどドライビングの操作性を考慮するとともに、足もとをスポーティに演出。

2005WRCラリー・モンテカルロ参戦車両

ランサーエボリューションは、モータースポーツと直結する超高性能4WDスポーツセダンとして誕生した。そしてエボリューションという名が示すとおり、生まれ変わるたびに進化を続けてきた。その高次元の走り、信頼性、耐久性は、まさにWRCをはじめとするモータースポーツで培ったノウハウと最新技術の結晶である。例えば今回のターボチャージャー・コンプレッサーハウジングのディフューザー形状の変更。細部の変更にもかかわらず、劇的に進化した体感トルクの向上は、まさにWRCから得た技術のフィードバックである。ランサーエボリューションⅨ。その走りを体感するだれもが、歴代エボリューション最強モデルとしての進化を、モータースポーツが支えていることを知るだろう。

PHOTO：ランサーエボリューションⅨ









三菱自動車は、2004年にWRC活動3ヵ年計画を打ち立てた。2004年のシーズンは、まさに開発のための1年だった。2005年はトップエンドと肩を並べ、復帰後初の上位入賞を飾るという目標を掲げ、それは第1戦のラリー・モンテカルロでの3位入賞で達成することができた。そして2006年には、常勝チームとして再び年間タイトルを狙う。モータースポーツでの勝利が、エボリューションの進化につながることを信じて。

モータースポーツで培った技術を、エボリューションの進化のために、すべてのクルマの未来のために。

モータースポーツへの参戦は、エンジニア、スタッフ、そしてチームとして、メーカーとして、一丸となって取り組む情熱の原動力となる。またWRCをはじめとする世界選手権は、海外を転戦することでグローバルな技術を日本に持ち込むことにも貢献する。優れた市販車があって、それをベースに、初めて優れたモータースポーツ参戦車両ができる。さらに、そこで培った技術をフィードバックするから、次の優れた市販車が生まれる。三菱自動車は、モータースポーツが在る限り、モータースポーツを続けて行く。それは勝つための戦いが、信頼性と安全性を追及するというクルマづくりの原点であるから。







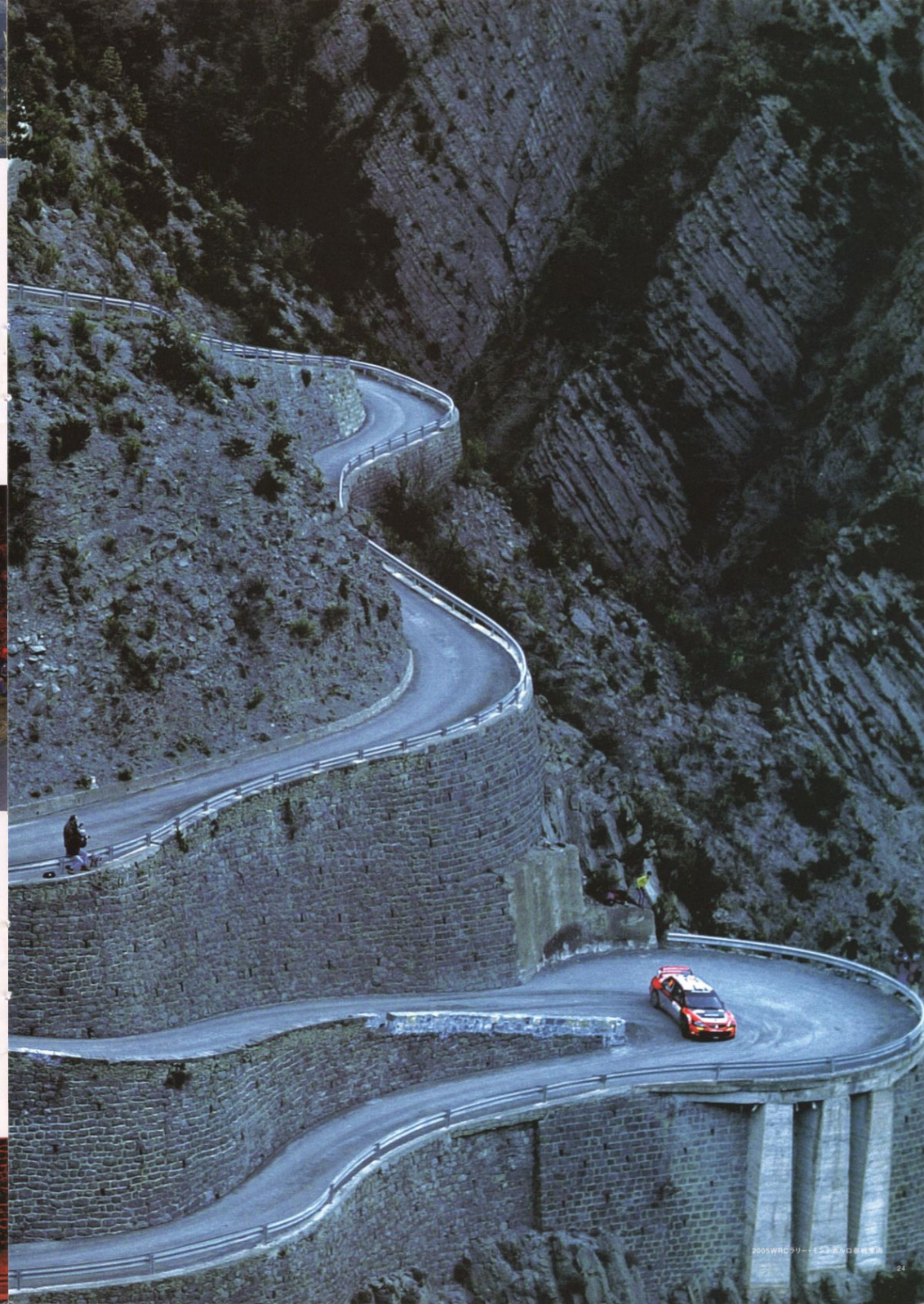


三菱自動車のモータースポーツ活動は、パリ・ダカールラリーでも毎年輝かしい成績を残している。WRCへの参戦では、R&D（研究開発）の技術とノウハウを背景に、こうした他のステージでの経験を活かして、モータースポーツチームがWRカーの開発を促進する。さらには各国に拠点を持つラリーアートとも一体となった、万全の体制で望む。モータースポーツ活動で吸収した技術とノウハウを、次世代を担うエボリューションに託すために。









2005WRCラリー・モンテカルロ自然学園

GSR

GSR（6M/T）
メーカー希望小売価格 357.0万円
（消費税抜価格 340.0万円）

ACD＋スーパーAYC＋スポーツABSの統合制御による卓越したオールホイールコントロール。コンペティティブカーのレベルで走りに磨きをかけながら、遮音対策によりドライバーズ空間の快適性にも配慮。クルマと一体となる喜びを具現化した、ピュアスポーツの未来がここにある。



PHOTO：GSR ボディカラー：クールシルバーメタリック



［GSR主要装備］
- アルミルーフパネル
- アルミエンジンフード
- アルミフロントフェンダー
- ディスチャージヘッドライト（光軸調整機構付）＋フロントフォグランプ
- リヤ間欠ワイパー&ウォッシャー
- カーボン製中空ウイング大型リヤスポイラー（迎角固定式）
- MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール
- RECARO社製フルバケットシート（アルカンターラ&本革）
- リヤシート（アルカンターラ&プロテインレザー）
- フルオートエアコン
- 6速クロスミッション
- ACD
- スーパーAYC
- フロントヘリカルLSD
- スポーツABS（EBD付）
- ビルシュタイン社製ショックアブソーバー
- ブレンボ社製4輪ディスクブレーキ
- 235／45ZR17タイヤ＋17インチアルミホイール

内装基調色はブラックモノトーン、インテリア写真はカットボディによる撮影

GT

GT（5M/T）
メーカー希望小売価格 331.8万円
（消費税抜価格 316.0万円）

軽量な5M/Tクロスミッション＋リヤ1.5WAY機械式LSDを搭載するとともに、高い過給レスポンスを誇るチタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャーを標準装備。GSRに対して20kgのウエイトダウンを果たしながら、快適性も兼ね備えたGT。ワインディングなどで、より軽快でスポーティな走りが楽しめる。



PHOTO：GT ボディカラー：イエローソリッド

2005年WRC「グループN」ホモロゲーション取得予定モデル









［GT主要装備］
- アルミルーフパネル
- アルミエンジンフード
- アルミフロントフェンダー
- 薄板リヤガラス
- カーボン製中空ウイング大型リヤスポイラー（迎角固定式）
- MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール
- RECARO社製フルバケットシート（ショルダーパッド付スエード調生地貼）
- リヤシート（スエード調）
- フルオートエアコン
- 5速クロスミッション（5速逆転ギヤタイプ）
- チタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャー
- ACD
- リヤ1.5WAY機械式LSD
- フロントヘリカルLSD
- スポーツABS（EBD付）
- ビルシュタイン社製ショックアブソーバー
- ブレンボ社製4輪ディスクブレーキ
- 235／45R17 93Wタイヤ＋17インチアルミホイール

内装基調色はブラックモノトーン、インテリア写真はカットボディによる撮影

●メーカー希望小売価格はパンクタイヤ応急修理キット（スペアタイヤは装着されません）、標準工具一式付価格です。販売会社でセットする付属品は別途頂いとなります。●リサイクル料金が別途必要となります。詳しくはP32のリサイクル料金表をご覧ください。
●保険料、税金（除く消費税）、登録に伴う費用は別途申し受けます。●価格はメーカー希望小売価格で参考価格です。価格については販売会社が独自に定めていますので、詳しくは営業スタッフにおたずねください。

BODY COLOR



クールシルバーメタリック〈CL〉



ブラックマイカ〈CI〉



ブルーマイカ〈BN〉



イエローソリッド〈MY〉



レッドソリッド〈MR〉



ホワイトソリッド〈3E〉

●GSR／GTは全色設定、RSはホワイトソリッドのみ設定となります。●ボディカラー、内装、シート色は印刷インキの性質上、実際の色と異なって見えることがあります。ご購入の際には、実車・カラーサンプル等によってご確認ください。●リヤスポイラーの垂直翼はボディ同色となります。

EQUIPMENT



ディスチャージヘッドライト（光軸調整機構付）＋フロントフォグランプ［GSR］



サイレンサー付大口径テールパイプ



ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール［GSR／GT］



パンクタイヤ応急修理キット（エアゲージ付電動コンプレッサー付属）



フルオートエアコン［GSR／GT］



マルチモードキーレスエントリーシステム＆センタードアロック［GSR／GT］*1



運転席／助手席SRSエアバッグ［GSR／GT］*2



イモビライザー（盗難防止装置）セキュリティーアラーム［GSR／GT］*3

*1:ドアミラー電動格納制御機能・ハザード&ルームランプアンサーバック機能付。販売店でのカスタマイズ操作により、パワーウインドウ開機能を追加可能です。*2:SRS=Supplemental Restraint System シートベルトを補助する乗員保護装置SRSエアバッグは、前方向からの設定以上の衝撃を感知したときのみ作動します。横方向や後方向からの衝撃には作動しません。SRSエアバッグは、あくまでもシートベルトを着用することを前提として開発されたシステムですので、必ずシートベルトをご着用ください。なおチャイルドシートを助手席に後ろ向きで装着しないことなど、ご注意いただきたい項目があります。必ず取扱説明書をご覧ください。*3:セキュリティーアラームは、機能をご理解されてからご使用いただくために、工場出荷状態では作動しません。（表示シールは工場出荷時には貼付されておりません）工場出荷時の設定および操作方法の詳細は、取扱説明書をご覧いただくか、スタッフにおたずねください。

MAKER OPTION



BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール



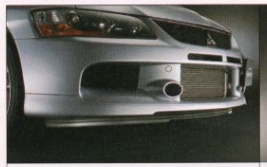
プライバシーガラス（リヤドア／リヤウインドウ）［GSR／GT］



電動チルト&スライドガラスサンルーフ（スチールルーフパネル）［GSR］

アルミルーフには取付部がないためベースキャリアを装着できません。GSRにディーラーオプションのベースキャリアを装着する場合は、メーカーオプションの電動チルト&スライドガラスサンルーフまたはスチールルーフを選択してください。

DEALER OPTION



エアダムエクステンション*



ガーニーフラップ



エアロミラー（カーボン調）



エンジンルームアクセントプレート（レッド）



重量調節式シフトノブ



グリル&バンパーイルミネーション



エンジンスタートスイッチ



セキュリティーグレードアップシステム

*エアダムエクステンションによるブレーキの耐フェード性低下を防ぐため、ブレーキ冷却導風板とのセットオプション。エアダムエクステンションを装着するとエアダム部が最大30mm低下し、エアダムエクステンション前端の地上高が約155mmとなります。縁石を乗り越える場合やアップダウンを伴う所では、エアダムエクステンションが干渉することがありますのでご注意ください。●この他にも数多くのディーラーオプションを用意しています。詳しくはランサーエボリューション仕・アクセサリーカタログをご覧ください。

RS

RS（5M/T）
メーカー希望小売価格 294.0万円
（消費税抜価格 280.0万円）



PHOTO：RS　ボディカラー：ホワイトソリッド



ブラックモノトーンインテリア



フロントスポーツシート&リヤローバックシート

インテリア写真はカットボディによる撮影

量産車世界初*のチタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャーを標準装備。さらにアルミルーフパネルやアルミサイドインパクトバー、薄板リヤガラスなどの軽量パーツ、装備の簡略化で、GSRに対し90.0kg軽量化。またRS専用チューニングを施したACD、フロントヘリカルLSD、リヤ1.5WAY機械式LSD、5速クロスミッションといった駆動系を搭載するとともに、競技用ベース車として、各競技向けのメーカーオプションを用意している。*2005年3月現在当社調べ

［RS主要装備］
●アルミルーフパネル●アルミサイドインパクトバー●薄板リヤガラス●リヤエンドクロスバー●チタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャー●5速クロスミッション（5速巡航ギヤタイプ）●ACD●リヤ1.5WAY機械式LSD●MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール●運転席SRSエアバッグ●トランクリッドオープナー●205／65R15 94Hタイヤ

※RSはあくまで競技用ベース車両として生産しているため、遮音材などを大幅に削減。室内騒音・振動などはGSR／GTに比べて劣りますので、あらかじめご了承ください。※ラリー・ダートラ・ジムカーナユースを考慮するとともに、5M/Tクロスミッションの設定に合わせて、最大トルクを41.5kg・mへアップしています。

●メーカー希望小売価格はパンクタイヤ応急修理キット（スペアタイヤは装着されません）、標準工具一式付価格です。販売会社でセットする付属品は別途頂いとなります。●リサイクル料金が別途必要となります。詳しくはP32のリサイクル料金表をご覧ください。●保険料、税金（除く消費税）、登録に伴う費用は別途申し受けます。●価格はメーカー希望小売価格で参考価格です。価格については販売会社が独自に定めていますので、詳しくは営業スタッフにおたずねください。

主要装備

標準装備　メーカーオプション　★はランサーエボリューションⅧMRからの変更点。

類別	GSR	GT	RS	メーカーオプション価格
■エクステリア				
大型エアアウトレット付専用アルミフード				
フロントグリルレー体型専用バンパー（冷却口付）	★	★	★	
フロントエアダム	★	★	★	
大型サイドエアダム				
リヤ専用バンパー（ディフューザーデザイン）	★	★	★	
カーボン製中空ウイング大型リヤスポイラー（迎角固定式）※1	★	★	★	
アルミルーフパネル	※2			
スチールルーフパネル	★※2			0円
電動チルト&スライドガラスサンルーフ（スチールルーフパネル）	★※2			78,750円（消費税抜75,000円）
薄板リヤガラス				
薄板トランクリッド				
バータイプドアハンドル	カラード	カラード	ブラック	
ディスチャージヘッドライト（光軸調整機構付）＋フロントフォグランプ				84,000円（消費税抜80,000円）
ヘッドライトエクステンション&リヤコンビランプエクステンション ダーククリア塗装	★	★	★	
ハロゲンヘッドライト				
熱線吸収グリーンガラス				
プライバシーガラス（リヤドア／リヤウインドウ）				26,250円（消費税抜25,000円）
電動格納リモコンドアミラー（カラード）				
ヒーター付ドアミラー	※3	※3		セット価格12,600円（消費税抜12,000円）
フロント間欠ワイパー（ミスト付）	可変式	可変式		
リヤ間欠ワイパー&ウォッシャー				
サイレンサー付大口径テールパイプ			★	
ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール	★	★	★※4	下記組み合せ表参照
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール			※4	GSR, GT は126,000円（消費税抜120,000円） RSは下記組み合せ表参照
235／45ZR17タイヤ			※4	下記組み合せ表参照
235／45R17 93Wタイヤ				
205／65R15 94Hタイヤ				
■シート				
RECARO社製フルバケットシート（アルカンターラ&本革）	★			
RECARO社製フルバケットシート（ショルダーパッド付スエード調生地）			※5	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントスポーツシート				
リヤシート（アルカンターラ&プロテインレザー）	★ハイバック			
リヤシート		ハイバック（スエード調）	ローバック	
リヤセンターアームレスト（カップホルダー付）				
■計器盤まわり				
MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール			★	
本革巻シフトノブ				
革製シフトレバーブーツ				
LANCER Evolution専用ロゴプレート（シフトレバーパネル部）	★			
革巻パーキングブレーキレバー（メッキノブスイッチ）				
ACDモード切換スイッチ				
270km/hフルスケール専用メーター（常時透過照明点灯）※6				
タコメーター&液晶トリップ&オドメーター				
燃料残量警告灯				
キーシリンダーイルミネーション				
2DINオーディオ対応キット（4スピーカー用ハーネス・装着用ブラケット）			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
1DINオーディオ対応キット（4スピーカー用ハーネス・装着用ブラケット）				
6スピーカー（ハーネス付）				21,000円（消費税抜20,000円）
ルーフアンテナ				
フルオートエアコン			★※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）

類別	GSR	GT	RS	メーカーオプション価格
■インテリア				
ドアトリム生地貼り（スエード調）			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントドアポケット				
フロアコンソールボックス	リッド付（生地貼）	リッド付（生地貼）		
センターパネルボックス				
カーボン調インパネオーナメントパネル	★	★		
ダークチタン塗装センターパネル			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
運転席／助手席バニティミラー付サンバイザー				
運転席サンバイザー				
助手席サンバイザー			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントカップホルダー（フロアコンソール部）				
マップランプ				
防眩式ルームミラー				
フットレスト				
アルミペダル（アクセル／ブレーキ／クラッチ）	★	★		
トランクルームトリム&マット（フロントトリム付）				
トランクルームランプ				
■機能装備				
チタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャー（マグネシウム合金コンプレッサーホイール）	★	★	★	136,500円（消費税抜130,000円）
6速クロスミッション				
5速クロスミッション（5速巡航ギヤタイプ）		★	★	
ACD（アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム）				
スーパーAYC（アクティブ・ヨー・コントロールシステム）			※4※8	下記組み合せ表参照
スポーツABS（EBD：電子制御制動力配分装置付）			※4	下記組み合せ表参照
クイックステアリングギヤレシオ				
フロント倒立式ストラット				
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー（フロント／リヤ）			※4	下記組み合せ表参照
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバーレス（フロント／リヤ）		※9		-126,000円（消費税抜-120,000円）
スタビライザー（フロント／リヤ）				
フロントストラットタワーバー（スプリングハウス補強プレート付）				
フロントクロスメンバー補強バー（前後2本）			※4	下記組み合せ表参照
リヤエンドクロスバー				
brembo社製ブレーキ フロント17インチベンチレーテッドディスクブレーキ（対向4ポット）&リヤ16インチベンチレーテッドディスクブレーキ（対向2ポット）			※4	下記組み合せ表参照
フロント15インチベンチレーテッドディスクブレーキ（2ポット）&リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ（1ポット）				
インタークーラースプレー（3ヵ所）			（レスOPあり）※10	レスOP-5,250円（消費税抜-5,000円）
ベンチュリー&ディフューザー付フロント大型アンダーカバー				
フロントヘリカルLSD				
リヤ1.5WAY機械式LSD			※8	
運転席SRSエアバッグ				
助手席SRSエアバッグ			※5	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
チルトステアリング				
パワーステアリング				
セーフティー機構付パワーウインドウ			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
センターアロック			※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
マルチモードキーレスエントリーシステム			★※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
トランクリッドオープナー				
イモビライザー（盗難防止装置）				
セキュリティーアラーム※11			★※7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
寒冷地仕様	※3	※3		セット価格12,600円（消費税抜12,000円）
パンクタイヤ応急修理キット	★	★	★	
スペアタイヤ				6,250円（消費税抜5,000円）

■全車標準装備品

●アルミサイドインパクトバー　●UVカットガラス（フロント合わせガラス、フロントドアガラス）　●熱線プリントリヤガラス　●フロント3点式ELR付シートベルト（フォースリミッター&プリテンショナー付）　●リヤ3点式ELR付シートベルト（左右席）　●リヤ2点式シートベルト（中央席）　●フロントアジャスタブルシートベルトアンカー　●ハイマウントストップランプ　●シートベルト非装着ウォーニング　●キー抜き忘れ防止ブザー　●チャイルドプロテクション　●デジタル時計

※1：カーボンスポイラーはカーボンクロスのコンポジット（サンドイッチ）構造のため、表面の波打ち、カーボンの編み目の濃淡、艶間の乱れ、繊維のうねり、部分的白濁に加え、光の屈折により一部赤や黄等に見える色調の変化や、繊維に含まれる気泡の細かい粒が見える場合があります。これらはリアルカーボンを使用している特徴であり、不具合ではありません。※2：アルミルーフには取付部がないためベースキャリアを装着できません。GSRにディーラーオプションのベースキャリアを装着する場合は、スチールルーフまたは電動チルト&スライドガラスサンルーフを選択してください。※3：ヒーター付ドアミラーと寒冷地仕様はセットオプション。寒冷地仕様の詳細は営業スタッフにおたずねください。※4：ホイール、タイヤ、機能装備のセットオプションの組み合わせにつきましては、下記別表をご覧ください。※5：RECAROシートと助手席エアバッグはセットオプション。（RECAROシートを選択した場合でもリヤシートは変更ありません）※6：180km/hを目安に速度リミッターが作動します。公道においては、法定速度を守ってください。※7：フルオートエアコン、助手席エアバッグ、2DINオーディオ対応キット、ドアトリム生地貼り、ダークチタン塗装センターパネル、助手席サンバイザー、パワーウインドウ、センタードアロック、キーレスエントリー、セキュリティーアラームはセットオプション。センターパネルボックスは未装着となります。※8：スーパーAYCをオプション装着した場合、リヤ1.5WAY機械式LSDは未装着となります。※9：日本製スタンダードショックアブソーバーとなります。※10：インタークーラースプレーレスは、パワーウインドウ非装着時のみ選択可能。※11：セキュリティーアラームは機能をご理解されてからご使用いただくために、工場出荷状態では作動しません。（表示シールは工場出荷時には貼付されておりません）工場出荷時の設定および操作方法の詳細は、取扱説明書をご覧いただくか、営業スタッフにおたずねください。

■ホイール、タイヤ、機能装備のセットオプション組み合わせ表

●—●はセットオプション

	RS（5M/T）		
ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール	●	●	
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール			●
235／45ZR17タイヤ	●	●	●
スーパーAYC		●	●
スポーツABS		●	●
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー			●
フロントクロスメンバー補強バー	●	●	●
brembo社製ブレーキ	●	●	●
メーカーセットオプション価格	294,000円	367,500円	619,500円
消費税抜価格	280,000円	350,000円	590,000円

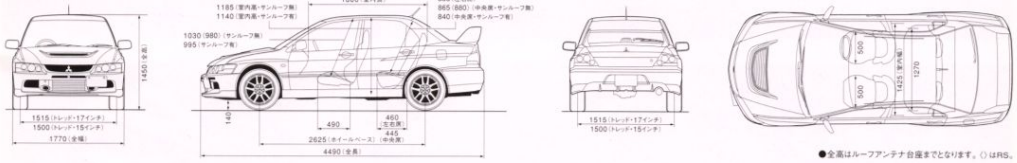
■複数オプションの組み合わせはできない場合があります。詳しくは営業スタッフにおたずねください。
■メーカーオプションは車両注文時に申し受けます。メーカーの工場で装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

主要諸元

駆動方式			FULLTIME 4WD		
車名・型式			三菱・GH-CT9A		
			SJGFZ	SNGFZ	SNDFZ
類別	エンジン		2000 DOHC 16バルブ MIVEC インタークーラーターボ		
	類別呼称		GSR	GT	RS
	トランスミッション		6M/T	5M/T	
■寸法・重量					
全　長		(mm)	4490		
全　幅		(mm)	1770		
全　高		(mm)	1450		
ホイールベース		(mm)	2625		
トレッド	前	(mm)	1515		1500※1
	後	(mm)	1515		1500※1
最低地上高		(mm)	140		
室内長		(mm)	1880		
室内幅		(mm)	1425		
室内高		(mm)	1185（サンルーフ付 1140）	1185	
車両重量		(kg)	1410	1390	1320
乗車定員		(名)	5		
■性能					
最小回転半径		(m)	5.9		
10・15モード燃料消費率（国土交通省審査値）※2		(km/ℓ)	10.0	9.9	
主要燃費向上対策			—		
■エンジン					
型　式			4G63MIVECターボ		
弁機構・気筒数			連続可変バルブタイミング付DOHC 16バルブ・4気筒		
内径×行程		(mm)	85.0×88.0		
総排気量		(ℓ)	1.997		
圧縮比			8.8		
最高出力「ネット」※3		[kW(PS)/rpm]	206（280）/6500		
最大トルク「ネット」※3		[N·m(kg·m)/rpm]	400（40.8）/3000	407（41.5）/3000	
燃料供給装置			ECI-MULTI（電子制御燃料噴射）		
燃料			無鉛プレミアムガソリン		
タンク容量		(ℓ)	55		50
■動力伝達装置					
変速機形式			6速マニュアル	5速マニュアル	
変速比	1速		2.909	2.785	
	2速		1.944	1.950	
	3速		1.434	1.444	
	4速		1.100	1.096	
	5速		0.868	0.761	
	6速		0.693	—	
	後退		2.707	3.416	
最終減速比			4.583	4.529	
■走行装置					
ステアリング形式			ラック&ピニオン（パワーステアリング）		
サスペンション形式	前		マクファーソンストラット		
	後		マルチリンク		
主ブレーキ形式	前		ベンチレーテッドディスク		
			17インチ		15インチ
	後		ベンチレーテッドディスク		
			16インチ		15インチ
タイヤサイズ			235/45ZR17	235/45R17 93W	205/65R15 94H

●仕様変更は発表なく実施することがあります。なお本仕様は国土交通省届出数値です。※1：17インチタイヤ装着時は前1515mm、後1515mmとなります。※2：燃料消費率は法令で定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備等の状況）が異なりますので、それに応じて燃料消費率は異なります。※3：エンジン出力とトルク表示には、ネット値とグロス値があります。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものであり、「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりも、約15%程度低い値（自工会調べ）となります。
■製造事業者：三菱自動車工業株式会社

■外観4面図（GSR）　単位＝mm



●全高はルーフアンテナ台座までとなります。（）はRS。

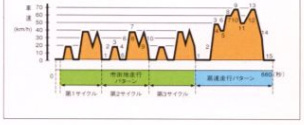
■環境仕様

車両仕様	車両型式		三菱・GH-CT9A		
	類別		GSR	GT	RS
	エンジン型式		4G63ターボ		
	変速機形式		6M/T	5M/T	
	駆動方式		4WD		
排出ガス	適合規制または適合基準		平成12年排出ガス規制		
	規制値または基準値（10・15モード走行）	NOx (g/km)	0.08		
		HC (g/km)	0.08		
		CO (g/km)	0.67		
		粒子状物質 (g/km)	—		
温室効果ガス	CO_2排出量（10・15モード燃費換算）(g/km)		232	235	
	HFC-134aエアコン冷媒の使用量 (g)		500		使用せず※1
オゾン層破壊物質	CFC		使用せず		
車外騒音	加速走行騒音（適合規制値） (dB-A)		76		
環境負荷物質	鉛（1996年比）		使用（1/10以下）※2		
	水銀		極微量使用（ディスチャージヘッドライト）	使用せず※3	使用せず
	アジ化ナトリウム		使用せず		
リサイクル	リサイクルし易い材料を使用した部品		フードウェザーストリップ、バンパー、インパネ、内装トリム類など		
	樹脂部品への材料表示		有り		
	リサイクル材の使用		エアクリーナーケース、遮音材、吸音材など		

※1：エアコンをオプション装着の場合は500gとなります　※2：欧州環境負荷物質法規適合　※3：メーカーオプションでディスチャージヘッドライトを装着した場合は極微量使用

10・15モード燃料消費率と実際の走行燃費について

カタログ記載の10・15モード燃料消費率は、図のように、アイドリング・加速・減速など10通りの走り方を組み合わせた市街地走行パターンと、15通り組み合わせた都市内高速走行パターンとで測定されます。しかも、2名相当乗車、エアコンOFFなど、法令で定められた一定の試験条件にそって測定されたものです。したがって、10・15モード燃費値に対し、実際の走行時の燃費値はその走り方や条件（主にアクセルの踏み方、エアコンON・OFF、平均車速、短距離走行の繰り返しなど）に応じて異なってきます。



LANCER Evolution IX

tuned by RALLIART

RALLIART



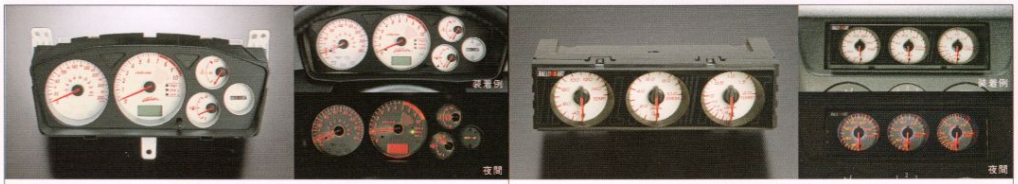
●ラリーアートスポーツパーツ装着例です。



ボディカラー：レッドソリッド

「RALLIART」三菱自動車モータースポーツブランド
ワークスモータースポーツ活動から培われてきたノウハウ
を、チューニングパーツへフィードバック。「チューニング
する喜び、操る楽しさ」をテーマに、デザイン・品質に
こだわり、スポーツマインドを皆様にご提供いたします。





スポーツコンビネーションメーター　スポーツ1DINトリプルメーターキット



Evolution R-01　スポーツアーシングシステムキット　スポーツペダルキット リアルチタン（M/T用）　フューエルキャップカバー

●ラリーアートスポーツパーツを取り付けたことにより、直接的または間接的に発生しうる車両の不具合に対しましては、三菱自動車工業株式会社の車両クレーム保証から外れますのでご注意願います。●仕様ならびに装備は予告なく変更する場合があります。ご了承ください。●ボディカラー、内装、シート色は印刷インキの性質上、実際の色と異なって見えることがあります。※「LANCER Evolution Ⅸ tuned by RALLIART」とは、株式会社ラリーアートが、企画・開発し、商品として設定した各スポーツパーツ等を装着した車両です。詳しくは株式会社ラリーアート（TEL 03-5479-2357 www.ralliart.com）におたずねください。

Car Life Support

24時間365日、お客様とおクルマをアシストします。

MITSUBISHI ASSIST 24

三菱のクルマをご購入のお客様に、
ずっと安心してお乗りいただけますよう、
おクルマのトラブルに関するご相談や、
故障時の緊急修理サービス等24時間365日、
お客様とおクルマをアシストします。

おクルマ故障相談サービス	故障・トラブルに対して整備有資格者がお電話で適切なアドバイスを行います。
故障時緊急修理サービス	道路上や自宅駐車場等において、バッテリー上がり等のトラブルにより自力走行不能となった場合、緊急修理サービスを行います。
燃料切れ時ガソリン配達サービス	道路上でガス欠となった場合、ガソリンまたは軽油を10リットルお届けします。※1年間に1回までのご利用となります。
レッカー現場急行サービス	道路上で事故・故障により自力走行不能となった場合、最寄りの三菱自動車販売会社までレッカーけん引サービスを行います。

◎自家用乗用車（普通・小型・軽四輪）、自家用貨物車（普通［最大積載量2トン以下］・小型・軽四輪）、特殊用途自動車（キャンピング車）。事業用車両、レンタカーは対象外。◎詳しくは営業スタッフにお問い合せください。

三菱自動車
お客様相談センター

0120-324-860

オープン時間：9時～17時（土、日：9時～12時 13時～17時）

三菱車に関するお問い合わせは、お近くの販売会社、または三菱自動車お客様相談センターへどうぞ。

リサイクル料金表

自動車リサイクル法の施行（2005年1月）により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。

リサイクル料金は2005年3月時点の金額

型式	類別	リサイクル預託金				資金管理料金	合計
		シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金		
CT9A	SNDFZ	7,740円	2,300円	0円	130円	380円	10,550円
	SJGFZ/SNGFZ	7,740円	2,500円	2,100円	130円	380円	12,850円

追加オプション時の加算額	
エアバッグ	エアコン※1
200円	2,100円
—	—

※1：メーカーオプションの価格です。ディーラーオプションについては営業スタッフにおたずねください。
※リサイクル預託金が預託済のお車を商品車として譲渡する旧所有者（譲渡人）は、車両価値部分とリサイクル委託金相当額の合計額を新所有者（譲受人）からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受け取ることができます。詳しくは営業スタッフにおたずねください。

FSC　30% Minimum　SGS-COC-1466

この印刷物に使用した用紙は木材繊維の30%以上が、FSC（Forest Stewardship Council：森林認証協議会）の規定に従い独立した第三者機関により適切に管理されていると認証された森林から生産されたものを使用しています。

自動車でのドライブなど、私達の生活とは切り離せないCO₂の排出。三菱自動車は、CO₂を吸収する森林の保護を応援し、少しでも地球環境に貢献したいという想いから、このカタログに「FSC認証紙」を採用しました。FSC認証紙とは「植林～保育～伐採」のサイクルを適正に管理し、周りの生態系等にも十分配慮した森林の木材を原料とした用紙です。今後、FSC認証紙と再生紙をバランスよく使用することで、CO₂の削減と資源の有効利用を同時に図り、より一層環境保護に貢献していきたいと考えます。

シートベルト・チャイルドシートをしっかりと。スピードは控えめに。

※クルマのお取り扱いは、所定の取扱説明書ならびにメンテナンスノートなどをよくご覧の上、定められた点検・整備等を確実に実施し、安全で快適なドライブをお楽しみください。

三菱自動車工業株式会社
〒108-8410東京都港区港南2丁目16番4号 www.mitsubishi-motors.com

MITSUBISHI MOTORS

●このカタログの内容は2005年4月現在のもので、
仕様および装備は予告なく変更することがあります。

3SXGA8A053（05-04）