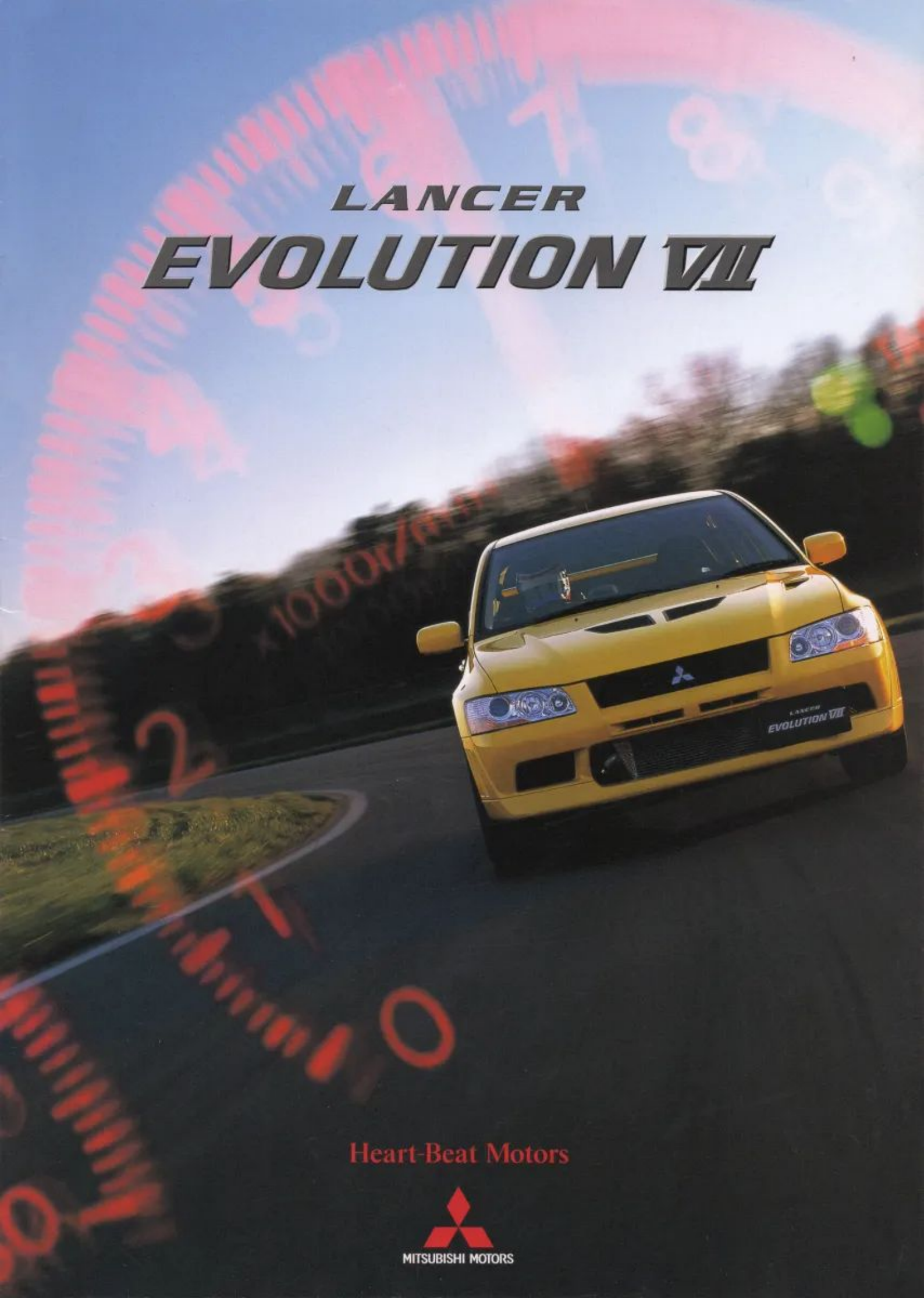
LANCER
EVOLUTION VII



Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

進化は世紀を超えた。
LANCER EVOLUTION VII debut

まさに新世紀にふさわしい、かつてない進化。
最新のボディ設計と、限界性能をさらにひき上げた新開発メカニズム。
そして、ドライビングマインドをそそるコクピット。
スタイリングから走りまで、まったく新しい進化をとげたランサーエボリューションVII。
それは、究極のスポーツセダンを求め続ける三菱がはなつ、21世紀の第一弾。
その卓越したポテンシャルが、走り心をどこまでも刺激する。
そんな高まりを、いま三菱から。

Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS



●テスト車両による撮影（ニュルブルクリンク・オールドコース）



抜きんでたポテンシャルをつつむために、専用設計されたボディ。
大きく広げられたフロントバンパー開口部は、極限のエンジン性能を象徴する。
そして、アグレッシブな印象を放つ多眼ヘッドライト。
さらに、ワイドトレッドを強調するブリスターフェンダーがダイナミックで、
しかも洗練されたフォルムをつくりだしている。

Photo GSR ● ボディカラー：ダンデライオンイエロー ● ディスチャージヘッドランプ&フロントフォグランプ：メーカーオプション



大型サイドエアダム、リヤアンダースポイラーに加えて、
軽量化した迎角調整式大型リヤスポイラーが、空力性能の進化を予感させる。
ボディ下には、気流の整流と冷却効果をつかさどるフロントアンダーカバーを装着。
この空力フォルムと鍛えあげたボディ剛性が、卓越した速さをささえている。

Photo:GSR ●ボディカラー:サテライトシルバー



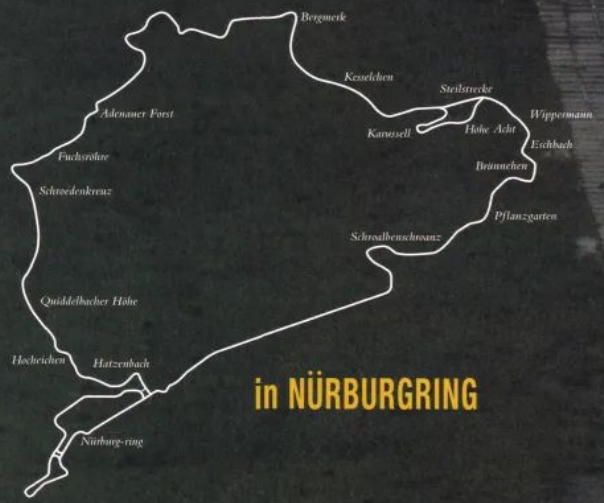
イグニッションスイッチを入れると、常時点灯タイプのスポーツメーターが、ドライバーを迎える。
走りへの期待を、ほどよいサポート感でつつみこむRECARO社製フルバケットシート。
そして手のひらになじむ、小径のMOMO社製本革巻ステアリングホイール。
このコクピットで、走りの歓びはさらに熱く、深くなる。

Photo:GSR●内装基調色:ブラックモノトーン●オーディオはディーラーオプション









世界最速セダンへの資質。

ニュルブルクリンクで得た、確かな手応え。

ニュルブルクリンク・オールドコース。1周20.832km、大小170以上ものコーナーと激しいアップダウンを有し、1周しただけでも多大な負荷を車両に与えると言われる。ボディ、サスペンション、エンジンなどの真価を問うには絶好のコースであり、世界中の自動車メーカーがこぞってハイパフォーマンスカーのテストを実施する。今回、ランサーエボリューションVIIも、開発の一環としてニュルブルクリンクの試練に挑み、確かな手応えを得ることができた。レスポンスに磨きをかけた4G63型ターボ・エンジンは、路面のうねりなどアンジュレーションの大きいコースに対して、充分なトルクで対応した。また、強固なボディにささえられたサスペンションは路面を的確にホールドし、叩きつけるような縦Gもしなやかに受け止めた。さらに、新開発のACDとAYC、スポーツABSの組み合わせは、急激なコーナーアプローチでもリニアで忠実な操舵と、素早く安定した減速を可能とさせ、コーナーの立ち上がりでは強大なトラクションを発揮した。特筆すべき点は、こうした速さを安定した乗りやすさの中で獲得していることだ。そのラップタイムは、ランサーエボリューションVIトミー・マキネンエディションを大きく上回るものだった。ランサーエボリューションVIIは、この世界屈指の難コースで、はかりしれない戦闘力を確信させてくれたのだ。

ACD=アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム AYC=アクティブ・ヨー・コントロールシステム

●テスト車両による撮影（ニュルブルクリンク・オールドコース）

力の証明。

4G63 TWIN SCROLL TURBO CHARGER ENGINE **Strong Heart**





テスト車両による撮影

受け継がれ、鍛え込まれた力がある。ユニット全体の
軽量化に加え、ターボチャージャー、インタークーラー、吸気系、
排気系などを、きめ細かくリファイン。トルク、レスポンスのさらなる向上は
まさにスポーツエンジンの進化するべき道を証明している。

2000 DOHC 16バルブ・インタークーラーターボエンジン　歴代ランサーエボリューションから受け継がれ、磨かれた4G63型ツインスクロールターボエンジンを搭載。ランサーエボリューションVIIではさらに、トルクの向上と軽量化で戦闘力を高めている。ターボチャージャーはタービンフィン形状の見直しなどにより、エンジン回転数の全域でレスポンスを向上させた。加えてRSには、チタンアルミ合金ターボチャージャーを採用(GSRはメーカーオプション)。一層のレスポンス向上を図っている。これらに合わせてエンジンオイルクーラーはコアサイズを大型化し、そして、フロントバンパーに設置したサイドアウトレットにより通風性を高め、安定したエンジン油温を維持させている。また、エンジンのロッカーカバーをマグネシウムダイキャストとし、カムシャフトを中空化するなど軽量化を図った。その高められたエンジン・パフォーマンスが、ランサーエボリューションの走りにさらなる進化をもたらしている。



MAX.OUTPUT 206kW(280PS)/6500rpm
MAX.TORQUE 383N·m(39.0kg-m)/3500rpm
エンジンのロッカーカバーにはマグネシウムダイキャストを採用。



吸気系ホース・パイプ類を短縮させ、曲がりも極力ゆるやかに配置。さらに重量バランスの改善、冷却効率の向上等を図ったエンジンルーム・レイアウト。



中空カムシャフト



大容量インタークーラー&スプレー
インタークーラーを冷却するスプレーのノズルを3基設置して、優れた吸気冷却性能を確保。スプレーの作動は、競技での利便性を考慮して手動とオートモードの両方を設定。



エキゾーストシステム
Photo:GSR

[エアインテークシステム]　エンジンルーム内におけるエアクリーナーとバッテリーの搭載位置を見直し、エアインテークホースの全長を短縮し、曲がりをゆるやかに配置した。さらに吸気パイプの曲げも緩和し、吸気抵抗を約20%減らしている。吸気パイプは軽量のアルミ製とし、バッテリーの後方配置と合わせて、前後重量バランスを改善している。また外気を取り入れやすいフロント冷気吸入方式の採用により、先端吸気温度を低減。インタークーラーの大型化とともに、エンジン性能向上に寄与している。

[エキゾーストシステム]　より優れた排気効率と軽量化を求めて、マフラー本体や配管をリファイン。まず、フロントパイプ接続部に従来からのフレキシブルチューブを廃し球面継手を採用。さらに排気管レイアウトを左出しから右出しに変更、排気管の曲げを減らすとともに排気管長を短縮して排気効率を高めている。また排気管すべてのパイプをステンレス化し、耐腐食性、耐久強度を向上させた。

5速マニュアルトランスミッション　ランサーエボリューションVIトミー・マキネンエディションに対して1速をローギヤ化することで発進性能を向上させ、5速をハイギヤ化することで高速巡航性の向上とレースでの最高速アップを図った。そしてエンジンのトルクアップに対応して、大容量のクラッチを採用。またRSには、レース用としてスーパークロスギヤをメーカーオプションで設定している。

4WD進化。

ACD＋AYC＋SPORTS ABS **All Wheel Control**





オール・ホイール・コントロール。それは、4輪すべてを駆使して、
走る・曲がる・止まる を高める三菱独自の理念。その最も進化した
形として、ACD+AYC+スポーツABSという統合制御システムを搭載。
この足まわりが、スポーツセダンの走りを変える。

ACD+AYC+スポーツABS(GSR) いかなる路面、いかなるコーナーでも確実にトラクションを伝え、アクセルの全開率を高めれば、クルマはより速く走ることができる。ランサーエボリューションVIIのフルタイム4WDシステムは、前後輪の差動制限を電子制御する新開発のACD(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)に加え、左右後輪の駆動力配分をコントロールするAYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)、そして操舵状態に応じて全輪の制動力をコントロールするスポーツABSを搭載した。コーナーへの進入から、コーナリング中や立ち上がり加速まで、4輪で発生する力を最適制御することによりコーナリングのポテンシャルを大きく高めている。



ACD&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AYCの統合制御により高い限界性能と優れたハンドリング性能を実現。

減速時
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
ACD:センターデフの差動制限力を弱めて回頭性を向上。
AYC:旋回外輪に駆動力を移して回頭性を向上。

旋回後半
ACD:センターデフの差動制限力を強めて駆動力を増大。
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
(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)

ACDモード切換スイッチ
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。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を生む。制御モードの状態は、メーター内のインジケーターで確認ができる。





TARMAC:乾いた舗装路面
GRAVEL:ぬれた路面・砂利道
SNOW :雪道



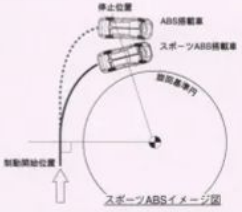
AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)



[ACD] センターデフの差動制限システムとして、電子制御の可変式多板クラッチを採用。前後輪の差動制限力を、コーナー進入時はフリー状態に近づけ、トラクションを高めたい立ち上がり加速時には直結4WDに近づけて、操舵応答性とトラクション性能を高次元で両立させている。差動制限力コントロールは、切換スイッチにより、路面状態に応じた3つのモードから選択が可能。またパーキングブレーキ操作中は差動制限力をフリーに近い状態とし、ジムカーナ等の競技においてサイドブレーキターンなども可能としている。

[AYC] 左右後輪の駆動力差をアクティブにコントロールして、クルマの旋回力(ヨーモーメント)を制御。旋回性能を高めている。またランサーエボリューションVIIでは、エンジントルクアップに対応して各部をさらに補強。信頼性を向上させている。

[スポーツABS] 4ABSに操舵状態を検知するハンドル角センサーを組み合わせることで、コーナー進入時のブレーキングで起こりがちなアンダーステアを抑え、操舵性を大きく向上させている。さらにリヤブレーキの制動力を最大限に引き出すEBD(電子制御制動力配分装置)を連動。荷重変化に対応させるとともに、過酷な制動時にはフロントブレーキの温度上昇を低減することにも貢献している。



スポーツABSイメージ図

ACD、AYC、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、これらの機構を搭載しない車と同様に、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ません。安全運転をお願いします。

Photo:GSR ●ボディカラー:ダンテライオンイエロー ●ディスチャージヘッドランプ&フロントフォグランプはメーカーオプション







テスト車両による撮影

ドライバーがハードな走りに挑む時、足まわりもまた、
見えないところで苛酷な戦いを続けている。サスペンション、
タイヤ、ブレーキに、実戦を想定した性能と信頼性を惜しみなく投入。
コンペティティブな走りであるほど、その違いは明らかになる。

サスペンション　実戦からのフィードバックとリファインの積み重ねを経て、熟成度を深めた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搭載。これらに対してさらなるチューニングをおこない、最適なロールセンター高とアライメントを設定した。またあらゆる走行条件での接地性を高めるために、バンプストロークを改善。フロント15mm、リヤ10mmと、それぞれ増大させ、コーナリング限界を向上させている。バネ下重量の軽減を図るアルミ鍛造パーツは、フロントのロアアームに加え、リヤのアッパーアーム、ロアアーム、トレーリングアーム、トーコントロールアームに採用した。フロントサスペンションではさらに、サスペンション剛性の向上および軽量化のため、クロスメンバー形状を最適化するとともに補強バーを2本設定(17インチタイヤ装着車)。横剛性を高めて、操舵感とコーナリング時の剛性感をアップさせている。ロアアームは、後側ブッシュにゴム付ピロボールを採用し、ストローク感を向上させた。リヤサスペンションは、ショックアブソーバーのサイズアップをはじめ、バネ定数、ブッシュ特性を最適化することで、コーナリング時の初期応答性から限界性能までを高めている。



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
Photo:GSR



マルチリンク式リヤサスペンション
Photo:GSR



倒立式ストラット



フロントアルミロアアーム



brembo社製ブレーキ(フロント:17インチ・4ポット)
[GSR]



brembo社製ブレーキ(リヤ:16インチ・2ポット)
[GSR]

235/45ZR17ハイグリップタイヤ&17インチアルミホイール(GSR)　高い旋回性能をめざして、ランサーエボリューションVIIでは専用タイヤを新開発。高性能ハイグリップコンパウンドの採用などにより、優れたグリップ性能と軽量でありながら高い剛性を達成した。タイヤサイズは235/45ZR17、アルミホイールは、リム幅8 JJの新デザイン17インチホイールを採用している。

ブレンボ社製ブレーキシステム　ブレーキシステムは、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フロント、リヤともに搭載(GSR)。ディスク径は、フロント17インチ、リヤ16インチ。フロントには対向4ポットキャリパーを、リヤには対向2ポットキャリパーを採用している。さらに大型のバキュームブースター(タンデム)とマスターシリンダー特性を見直し、剛性感のあるハイレベルなブレーキ性能を達成。ハードなブレーキングでも、絶妙の制動フィーリングと高い信頼性を実現している。

加速するボディ。

HI-RIGID BODY & AERODYNAMIC FORM **Competitive Body**





テスト車両による撮影

速さのためのボディ・チューン。それは、ボディ剛性の強化、
全身にわたる軽量化、エアロフォルムの構築と、ともすれば相反する
課題との果てしない戦いでもある。これらを最適にバランスさせることで、
エクステリアは研ぎ澄まされていく。

高剛性ボディ&軽量化　ボディ剛性を高めることは、走りを追求するために不可欠な要件と言える。しかし、剛性を高めるための補強部材で車重を増加させては、戦闘力を大きく損なうことになる。ランサーエボリューションVIIでは、こうした課題をクリアするために、負荷の大きな部位には充分過ぎるほどの補強をおこない、そうでない部位は徹底した軽量化を図った。これによりワイドトレッドを生かすボディサイズを確保しながら重量増加を最小限に抑え、しかもボディ剛性を飛躍的に高めることができた。補強ポイントは、サスペンション取付部、アッパーフレームとフロントピラー結合部、シートバックブレース、リヤピラーとリヤホイールハウス結合部など。そしてドア開口部には、スポット溶接を特に集中的におこない、大幅にボディ剛性を高めている。さらにフロントストラットタワーバーは、より高い剛性を得るために3点取付方式を採用した。ボディ剛性をこのようにして鍛えあげるいっぽう、フード&フェンダーのアルミ化、不等厚一体成形材の採用、リヤオーバーフェンダーのブリスター化、ドアアウターパネルの薄板化、薄板ガラスの採用など、軽量化のためのあらゆる可能性を追い求めた。その結果、ランサーエボリューションVIIは強靭なボディと軽量化を両立させ、重量の増加を抑えながら、ねじり方向、曲げ方向ともに優れた剛性を実現した。特に曲げ剛性は従来車*に対して約50%の剛性アップが図られ、たとえば路面のうねりを乗り越える際などに、高いスタビリティを発揮することができる。

*：ランサーエボリューションVトミー・マキネンエディション



フロントストラットタワーバー



リヤエンドクロスバー(RS)



アルミ製フード&フロントフェンダー



ブレーキ冷却エアガイド付
フロント大型アンダーカバー



フロントブレーキ冷却導風板
(ディーラーオプション)



高剛性ボディ(主な補強部位)

①ストラット取付部　スプリングハウスブラケットの板厚アップ。
②カウルトップ部とアッパーフレーム結合部　リーンフォースを追加して結合部の剛性をアップ。
③アッパーフレームとフロントピラー結合部　バルクヘッドおよびリーンフォースを追加。
④フロントサスペンション取付部　パイプ通しボルト構造により接合面の剛性を向上。
⑤フロント&リヤドア開口部　スポット溶接の増し打ち。



大型フロントバンパーエクステンション



大型サイドエアダム



リヤアンダースポイラー
一体型リヤバンパー



迎角調整式(4段階)
大型リヤスポイラー



多眼ヘッドライト
(ディスチャージヘッドランプ&フロントフォグランプはメーカーオプション)

ボディのエアロ・チューン　空力性能の向上をめざして、大型フロントバンパーエクステンションをはじめ、大型サイドエアダム、リヤアンダースポイラー一体型リヤバンパーなどを装備。加えて、車体下面の気流を整え、ダウンフォースを生む大型アンダーカバーを装着。アンダーカバーには、駆動系やブレーキへ走行風を送り込むエアガイドを設け、冷却性能にも配慮している。さらに、より効率的にブレーキを冷却するために、フロントブレーキ冷却導風板をディーラーオプションで設定。苛酷な条件における耐フェード性を向上させている。またボディ後部には、迎角調整式大型リヤスポイラーを装備。揚力を制御するとともにシンプルなデザインで軽量化にも貢献している。そして、フォグランプをヘッドランプ内に組み込んだことにより充分な冷却開口部の確保を容易にした多眼ヘッドライトを採用した(フロントフォグランプはディスチャージヘッドランプとセットでメーカーオプション)。

Photo:GSR ●ボディカラー:パルマーレッド ●電動チルト&スライドガラスサンルーフはメーカーオプション

マン・6・マシンの絆。

NEW DESIGN MOMO STEERING WHEEL & FULL-BACKET RECARO SEAT **Tuned Cockpit**





テスト車両による撮影

スポーツ走行の世界では、ドライバーとクルマを結ぶ空間として、
コクピットにも高度な“性能”が求められる。着座すれば、メーターから、
ステアリングホイール、シフトノブ、シートにいたるまで、妥協なく
つらぬかれた、走りのための機能とデザインに出会う。

コクピット　ドライビングのあらゆるシーンを想定して、機能、操作性、視認性などをきめ細かく検証したランサーエボリューションVIIのコクピット。専用にデザインされた多連スポーツメーターは、昼間でも見やすい透過照明常時点灯タイプ。イグニッションONとともに指針や文字盤が赤い光で浮かび上がり、的確に情報を伝達する。スポーツ走行時に重要なタコメーターはもっとも視認性の高いメータークラスターのセンターに配した。また、フィット感に優れた本革巻のシフトノブは、やや小ぶりのショートタイプ。手首のスナップを生かした軽快なシフトワークを可能とし、スポーツドライビングを存分に楽しむことができる。

MOMO社製本革巻ステアリングホイール　イタリアMOMO社製の本革巻3本スポークタイプのステアリングホイールを採用。GSR用のTYPE Aホイールは、よりクイックな操作を可能にする365mmの小口径とした。ステアリングホイール部にはブルーのステッチをあしらい、さらにパッド部のリングとシフトレバーのベース部のリングを同様のデザインとし、統一したスポーツイメージを持たせている。またRSには、TYPE BのMOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイールを採用した。



スポーツメーター
(レッド透過照明常時点灯タイプ)
Photo:GSR



MOMO社製本革巻ステアリングホイール
(TYPE A・GSR)



本革巻シフトノブ(ブルーステッチ)



RECARO社製フロントフルバケットシート(GSR)
シートバックとクッションのサイド部を盛り上げ、サポート性を向上。また尻部サイドの盛り上げをカットし、圧迫感を低減。シート生地(グレー部分)に、吸放湿性と帯電防止性に優れた「シルクウェーブ」(写真右)を採用。

RECARO社製フロントフルバケットシート(GSR)　サイドサポート性をいっそう高めた新デザインのRECARO社製フルバケットシート。シート生地の一部には吸放湿性と帯電防止性に優れた「シルクウェーブ」を自動車用品として初めて採用した。着座ポイントを低く設定することで車両全体の重心高を下げ、より安定した走りに貢献している。またシートリクライニングおよびスライド調整は、きめ細かい設定ができる無段階式を採用。さらに、機能や剛性を保ちながら構造を合理化し、大幅な軽量化を実現している。

安全性と環境保護対策　ランサーエボリューションVIIでは、その卓越した走行性能そのものが優れたアクティブセーフティ性能につながっていることに加えて、さらにパッシブセーフティへの配慮もおこなっている。運転席&助手席SRSエアバッグシステムは、GSR、RSともに標準装備。運転席と助手席には、フォースリミッター&プリテンショナー付の3点式ELRシートベルトも装備している。また、環境保護対策にも積極的に取り組み、全車が平成12年排出ガス規制に適合。そして各部に、リサイクルや解体がしやすい素材を採り入れ、リサイクル可能率90%(重量比・当社独自基準の算出値)を達成している。加えて、車両本体や製造工程における有害物の使用を極力抑え、経済産業省リサイクルイニシアティブが設定した「新型車の鉛使用量を2005年末までに1996年比で1/3以下に低減する」という目標を、現時点ですでにクリアしている。(各詳細項目はP.29環境仕様に掲載)

SRSエアバッグシステム　[SRS=Supplemental Restraint System] シートベルトを補助する乗員保護装置 SRSエアバッグシステムは、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エアバッグシステムは、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。



運転席&助手席
SRSエアバッグシステム
Photo:GSR(オーディオはディーラーオプション)





Photo:GSR ●ボディカラー:ダンデライオンイエロー(写真左) ●オーディオはディーラーオプション ●ボディカラー:フレンチブルー(写真右) ●ディスチャージヘッドランプ&フロントフォグランプはメーカーオプション

Photo:GSR ●内装基調色:ブラックモノトーン ●オーディオはディーラーオプション ●インテリア写真はカットボディによる撮影

BODY COLORS


ダンデライオンイエロー（ソリッド塗装）DN


フレンチブルー（ソリッド塗装）FK


サテライトシルバー（メタリック塗装）2S


アメジストブラック（パール塗装）CI


アイゼングレー（パール塗装）SG


パルマーレッド（ソリッド塗装）JW


スコーティアホワイト（ソリッド塗装）2E

●GSRは全色設定。RSはスコーティアホワイトのみ設定。●内装基調色は全車ブラックモノトーン。●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。

1993

ラリーの歴史を塗り替えたランサーエボリューションIは1993年モンテカルロラリーにWRC出場の第一歩を印した。大柄なボディを持つサルーンカーが中心だったそれまでのラリーカーに比べ、その小柄なボディは一際目立つ存在だった。小型軽量ボディに強力な4G63エンジンを搭載し、アクティブディファレンシャルという最先端の駆動系メカニズムを採用したことでランサーエボリューションIは脚光を浴びる。そしてラリーを知り尽くした三菱が送り出した究極のグループAマシンはデビュー戦から熟成を重ね、シーズン後半にはトップクラスの戦闘力を発揮。完成されたサスペンションと1980年代中盤から開発されたアクティブデフを武器に活躍し、ライバルを震撼させることになった。

I



ランサーエボリューションI

1993年主要戦績 (WRC総合3位以上)

アクロポリスラリー	総合3位	A.シュワルツ
グレートブリテンラリー	総合2位	K.エリクソン

1994

ランサーエボリューションIは1993年前半戦のサファリラリーで2位を獲得。シーズン中盤からは空力特性を改良したランサーエボリューションIIにバトンを渡すことになる。ランサーエボリューションIIはデビュー戦のアクロポリスでいきなり2位を獲得。戦闘力の高さを見せつけた。さらに続くニュージーランドでも3位に入賞。確実に力をつけたランサーエボリューションIIは表彰台の常連となり、WRCに三菱時代の到来を印象づけることになった。

II



ランサーエボリューションII

1994年主要戦績 (WRC総合3位以上)

サファリラリー	総合2位	篠塚建次郎
アクロポリスラリー	総合2位	A.シュワルツ
ニュージーランドラリー	総合3位	A.シュワルツ

1995

登場以来トップマシンとしてのポテンシャルを発揮したランサーエボリューションIIはスウェディッシュラリーで1-2フィニッシュ。ついにWRC初優勝を飾る。さらに急激にマシンを改良するライバルたちへ対抗するため、三菱はサファリからランサーエボリューションIIIを投入。大型フロントスポイラー、翼端板付きのリヤスポイラー、エンジン・レスポンス向上用のPCCシステムを装備したランサーエボリューションIIIは緒戦のサファリラリーで3位を獲得。そしてフィンランド、オーストラリアで優勝。勢いに乗る三菱はアジア・パシフィック選手権でマニュファクチュアラーズタイトルを獲得。アジア・パシフィックのドライバーズ選手権でもケネス・エリクソンがチャンピオン、トミー・マキネンが2位になるという成績を収めた。

1995年主要戦績 (WRC総合3位以上)

スウェディッシュラリー	総合優勝	K.エリクソン
スウェディッシュラリー	総合2位	T.マキネン
ツール・ド・コルス	総合3位	A.アギーニ
オーストラリアラリー	総合優勝	K.エリクソン

1996

熟成を重ねたランサーエボリューションIIIはライバルを寄せ付けない戦闘力を身につけた状態で1996年のWRCに臨む。この年、三菱はエース、トミー・マキネンを強力にサポート。マキネンは期待に応え、序盤から連勝を続けてWRCドライバーズ選手権で独走。最終的にWRC9戦中5戦に優勝するという圧倒的な強さで三菱に初の世界タイトルをもたらした。WRCのシリーズを通して1人のドライバーが勝率5割を超えるという驚くべき記録はシリーズ設立以来初めてであり、その後も破られることのない記録として現在まで語り継がれている。

III



ランサーエボリューションIII

1996年主要戦績 (WRC総合3位以上)

スウェディッシュラリー	総合優勝	T.マキネン
サファリラリー	総合優勝	T.マキネン
アクロポリスラリー	総合2位	T.マキネン
アルゼンチンラリー	総合優勝	T.マキネン
1000湖ラリー	総合優勝	T.マキネン
オーストラリアラリー	総合優勝	T.マキネン

Photo ランサーエボリューションVIベースのグループA仕様車



ランサーエボリューションWRCチャレンジ。それは、1993年モンテカルロからはじまった。

ランサーエボリューションの歴史はその名の如く進化の歴史だ。ラリーでの戦闘力向上という実質的な目的を、モデルチェンジ理由としたことが現在の最速伝説につながっている。1993年モンテカルロラリー以来、通算23勝、ドライバーズチャンピオン4回、マニュファクチュアラーズチャンピオン1回というグループAラリーカーとして桁外れの成績を打ちたてている。さらに、より市販車に近いマシンで競うグループNでは、2000年に14戦14勝を記録し、1995年以来6年連続チャンピオンを獲得。まさに生まれながらのトップラリーカー、ランサーエボリューション。その進化はいまも止まらない。

WRC CHALLENGE

1997

WRCにワールドラリーカーが登場した1997年、三菱はグループAに踏みとどまった。そして三菱が投入した対ワールドラリーカー用マシンがランサーエボリューションIVだった。新しいボディとなってその内容はさらに充実。4G63エンジンはデザイン変更を受け、ターボをツインスクロール化。アクティブディファレンシャルは小型化した上でシーケンシャルシフトを採用。戦闘力が上がったランサーエボリューションIVはWRCでトミー・マキネンとともに4勝を達成。2年連続ドライバーズ・チャンピオンという栄光を得た。

IV



ランサーエボリューションIV

1997年主要戦績 (WRC総合3位以上)

モンテカルロラリー	総合3位	T.マキネン
スウェディッシュラリー	総合3位	T.マキネン
サファリラリー	総合2位	R.バーンズ
ポルトガルラリー	総合優勝	T.マキネン
カタルニアラリー	総合優勝	T.マキネン
アルゼンチンラリー	総合優勝	T.マキネン
アクロポリスラリー	総合3位	T.マキネン
フィンランドラリー	総合優勝	T.マキネン
サンレモラリー	総合3位	T.マキネン
オーストラリアラリー	総合2位	T.マキネン

1998

ワイドトレッドを持つワールドラリーカーに対抗するため、ランサーはグラマラスなボディを持つエボリューションVに進化。ターマックでの戦闘力を強化したオールマイティなラリーカーとして大活躍する。三菱は1998年のWRC13戦中7戦で優勝。勝率5割を超えるという驚異的な成績を残すことになった。この結果、三菱は初のマニュファクチュアラーズ・チャンピオンを獲得。そしてトミー・マキネンは前人未踏の3年連続ドライバーズ・チャンピオンに輝いている。

V



ランサーエボリューションV

1998年主要戦績 (WRC総合3位以上)

スウェディッシュラリー	総合優勝	T.マキネン
サファリラリー	総合優勝	R.バーンズ
カタルニアラリー	総合3位	T.マキネン
アルゼンチンラリー	総合優勝	T.マキネン
ニュージーランドラリー	総合3位	T.マキネン
フィンランドラリー	総合優勝	T.マキネン
サンレモラリー	総合優勝	T.マキネン
オーストラリアラリー	総合優勝	T.マキネン
グレートブリテンラリー	総合優勝	R.バーンズ

1999

圧倒的な強さでWRCに君臨したランサーエボリューションVのエアロダイナミクスを改良したのがランサーエボリューションVIだ。エンジンルーム冷却性能を向上させるフロントバンパー、新型のリヤウイングなどにより完成度を上げたランサーエボリューションVIはWRCでまたしても快進撃を続け、1999年のシーズンに4勝をマーク。トミー・マキネンは4年連続ドライバーズ・チャンピオンの偉業を成し遂げた。

VI



ランサーエボリューションVI

1999年主要戦績 (WRC総合3位以上)

モンテカルロラリー	総合優勝	T.マキネン
スウェディッシュラリー	総合優勝	T.マキネン
カタルニアラリー	総合3位	T.マキネン
アクロポリスラリー	総合3位	T.マキネン
ニュージーランドラリー	総合優勝	T.マキネン
サンレモラリー	総合優勝	T.マキネン
オーストラリアラリー	総合3位	T.マキネン

2000

改良する余地がないかに見えたランサーエボリューションVIだが、トミー・マキネン エディションではさらに空力面を進化。2000年シーズン後半にWRCへ投入され、2001年シーズン前半も三菱のワークスマシンとしてWRCに出場。2001年シーズン後半に満を持して投入される三菱初のワールドラリーカーのテストベッドとしても活躍することになる。

VI



ランサーエボリューションVI トミー・マキネンエディション

2000年主要戦績 (WRC総合3位以上)

モンテカルロラリー	総合優勝	T.マキネン
スウェディッシュラリー	総合2位	T.マキネン
アルゼンチンラリー	総合3位	T.マキネン
サンレモラリー	総合3位	T.マキネン
グレートブリテンラリー	総合3位	T.マキネン

RALLIART

●主要戦績の文字色は、車両写真のギリシア文字(I〜VI)に対応しています。

EQUIPMENT


235/45ZR17タイヤ+
17インチアルミホイール [GSR]


205/65R15 94Hタイヤ+
15インチスチールホイール [RS]


MOMO社製本革巻ステアリング
ホイール(TYPE A) [GSR]


MOMO社製本革巻ステアリング
ホイール(TYPE B) [RS]


大口径テールパイプ


リヤエンドクロスバー [RS]


運転席ハイトアジャスター [RS]


電動格納式リモコンドアミラー
(ボディ色) [GSR]


リヤ間欠式ワイパー&ウォッシャー
[GSR]


フルオートエアコン [GSR]
(オーディオはディーラーオプション)


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]


リッド(生地貼)付
フロアコンソール [GSR]

*ドアミラー電動格納制御機能・サンルーフ(メーカーオプション)制御機能・ハザード&ルームランプアンサーバック機能付

MAKER OPTION

MMCS(三菱マルチコミュニケーションシステム) [GSR]

VICS*に対応した最新のナビゲーション機能など、多彩な情報をディスプレイに表示します。


写真はハメ込み合成です。


ナビゲーション3D地図表示


ナビゲーション高速略図


ナビゲーション2画面表示


ナビゲーションVICS情報画面
(VICS受信機はディーラーオプション)


電動チルト&スライドガラスサンルーフ
[GSR]


ディスチャージヘッドランプ(光軸角度
調整付)&フロントフォグランプ

■VICS(ビックス)=Vehicle Information & Communication System：(財) 道路交通情報通信システムセンターによる道路交通情報サービス。サービス対象地域につきましては、同センターにお問い合わせ頂くか（東京:03-3592-2033/大阪:06-6209-2033）、同センターのホームページ（http://www.vics.or.jp/）を御参照ください。 *:VICS受信機（ビーコン）、TVアンテナ&チューナーはディーラーオプション。テレビ機能は、安全を考慮し、車両が停止した状態でないと画面が映りません。■安全のため運転者は、走行中は操作しないでください。ナビゲーションによるガイド機能はありますが、実際の走行時は道路交通規制に従い運転してください。なお走行中は、安全のために操作できない機能があります。

RS モータースポーツへのエントリーを想定した競技用ベース車、ランサーエボリューションVII RS。(注文生産)







Photo ●ボディカラー:スコーティアホワイト ●内装基調色: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

● RSは、あくまでも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に比べて劣りますので、あらかじめご了承ください。

EQUIPMENT

主要装備

類別	GSR	RS
■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	●	●
フロントグリル一体型専用カラーバンパー	●	●
大型フロントバンパーエクステンション	●	●
大型サイドエアダム	●	●
リヤアンダースポイラー一体型専用カラーバンパー	●	●
迎角調整式大型リヤスポイラー	●	●
薄板ボディ仕様		OP *1
バータイプドアハンドル	●ボディ色	●ブラック
ディスチャージヘッドランプ(光軸角度調整付)&フロントフォグランプ	OP *2	OP *2
リヤウインドウサンシェード	●	
電動チルト&スライドガラスサンルーフ	OP	
電動格納式リモコンドアミラー(ボディ色)	●	
ヒーター付ドアミラー	OP *3	
フロント間欠式ワイパー(ミスト付)	●可変式	●
リヤ間欠式ワイパー&ウォッシャー	●	OP *4
RECAROデカール	●	
大口径テールパイプ	●	●
235/45ZR17タイヤ+17インチアルミホイール	●	OP *5
205/65R15 94Hタイヤ+15インチスチールホイール		●
■シート		
RECARO社製フルバケットシート(フロント)	●	
スポーツシート(フロント)		●
運転席ハイトアジャスター		●
リヤシート	●ハイバック	●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社製本革巻ステアリングホイール(TYPE A)	●	OP *6
MOMO社製本革巻ステアリングホイール(TYPE B)		●
本革巻シフトノブ(ブルーステッチ)	●	●
シフトレバーブーツ(ブルーステッチ)	●	●
本革巻パーキングブレーキレバー	●	
ACDモード切換スイッチ	●	OP *5
専用メーター(レッド透過照明常時点灯タイプ)	●	●
キーシリンダーイルミネーション	●	
MMCS(三菱マルチコミュニケーションシステム)：7インチワイドセンターディスプレイ+AM/FM電子同調ラジオ付カセット+6スピーカー	OP	
2DINオーディオ対応キット+6スピーカー	OP *7	
アンテナ	●ルーフ	●ボール
フルオートエアコン	●	
■インテリア		
ドアトリム生地貼り	●	
トランクルームトリム	●	
フロアコンソール リッド(生地貼)付	●	
フロアコンソール 標準型		●
センターパネルボックス	●リッド付	●
運転席&助手席バニティミラー	●	
■機能装備		
チタンアルミ合金ターボチャージャー	OP	●
ACD(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)	●	OP *5
AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)	●	OP *5
スポーツABS(EBD:電子制御制動力配分装置付)	●	OP *5
クイックステアリングギヤレシオ	●	●
個立式ストラット	●	●
フロント&リヤスタビライザー	●	●
フロントストラットタワーバー	●	●
フロントクロスメンバー補強バー(フロント側&リヤ側)	●	OP *5
リヤエンドクロスバー		●
ブレンボ社製ブレーキ 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)	●	OP *5
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ケ所)	●	●
ブレーキ冷却エアガイド付フロント大型アンダーカバー	●	●
スーパークロスギヤ		OP *5
フロントヘリカルLSD	●	OP *5
リヤ1.5WAY機械式LSD		● *5
運転席&助手席SRSエアバッグシステム	●	●
セーフティ機構付パワーウインドウ	●	OP *8
センタードアロック	●	OP *8
マルチモードキーレスエントリーシステム (パワーウインドウ制御機能付) *9	●	
寒冷地仕様	OP *3	OP

*1:競技用に設定したオプションです。ルーフパネル、トランクリッドアウターパネルが薄板化されます。*2:ロービームのみディスチャージタイプ。ハイビーム、フォグランプはハロゲンです。*3:GSRでは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です。寒冷地仕様の詳細は営業スタッフにお問い合わせください。*4:リヤワイパーを装着するとリヤウインドウガラス厚は標準仕様となります。*5:RSのメーカーオプションの組み合わせにつきましては、装備表様の組み合わせ表をご覧ください。*6:取付方法が従来の縦締取付から横締取付に変更となります。*7:エアコン/ヒーターコントロールパネルは下方へ移設となります。1DIN+1DINのオーディオも装着できます。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。*8:パワーウインドウとセンタードアロックはセットオプションです。*9:販売会社でおこなう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することができます。

全車標準安全関連装備

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/ハイマウントストップランプ/フォースリミッター&プリテンショナー付フロント3点式ELR付シートベルト/リヤ3点式ELR付シートベルト(左右席)/リヤ中央2点式シートベルト/アジャスタブルシートベルトアンカー(フロント)/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

全車標準装備

ドアサッシュブラックアウト/ハロゲンヘッドランプ/トワイライトランプ/熱線吸収グリーンガラス/タコメーター/油晶式トリップ&オドメーター/燃料残量警告灯/オーディオフィッティングキット/デジタル時計/フロントドアポケット/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/トランクルームランプ/防弦式ルームミラー/フットレスト/チルトステアリング/パワーステアリング

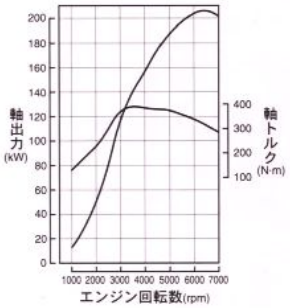
■複数オプションの組み合わせはできない場合があります。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。■メーカーオプションは車両ご注文時に申し受けます。メーカーの工場で装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

RSメーカーオプションの組み合わせ

◆-◆はセットオプション

オプション項目	RS			
235/45ZR17タイヤ +17インチアルミホイール	◆	◆		
ACD(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)	◆		◆	◆
AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム) *	◆			
スポーツABS (EBD:電子制御制動力配分装置付)	◆			
フロントクロスメンバー補強バー (フロント側&リヤ側)	◆	◆		
ブレンボ社製ブレーキ	◆	◆		
スーパークロスギヤ	◆	◆	◆	
フロントヘリカルLSD	◆	◆	◆	

*:AYCを装着した場合、リヤ1.5WAY機械式LSDは非装着となります。



SPECIFICATIONS

主要諸元

駆動方式		フルタイム4WD	
車名・型式		三菱・GH-CT9A	
		SNGFZ	SNDFZ
類別		2000 DOHC 16バルブ インタークーラーターボ	
		GSR	RS
		5M/T	
■寸法・重量			
全長	(mm)	4455	
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
トレッド 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 ※2	1185
車両重量	(kg)	1400	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)※3	(km/ℓ)	9.6	
主要燃費向上対策		—	
■エンジン			
型式		4G63ターボ	
弁機構・気筒数		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「※4ネット」		206kW(280PS)/6500rpm	
最大トルク		383N・m(39.0kg-m)/3500rpm	
燃料供給装置		ECI-MULTI(電子制御燃料噴射)	
使用燃料		無鉛プレミアムガソリン	
タンク容量	(ℓ)	48	
■動力伝達装置			
変速機形式		5速マニュアル	
変速比 第1速		2.928	2.785
変速比 第2速		1.950	
変速比 第3速		1.407	1.407 [1.444]*
変速比 第4速		1.031	1.031 [1.096]*
変速比 第5速		0.720	0.720 [0.825]*
変速比 後退		3.416	
最終減速比		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	
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	205/65R15 94H

*:[ ]はRS用スーパークロスギヤ(メーカーオプション)の変速比

●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。●ボディカラー、内装、シート色は、フィルム、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。 ※1:17インチタイヤ装着時は、前後とも1515mm。※2:サンルーフ装着車は1140mm。※3:燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備等の状況）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率は異なります。※4:エンジン出力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）となっています。

●kW(キロワット)、N・m(ニュートンメートル)は、SI(国際単位系)に準拠した表示です。

GSR ●2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO ●4WD ●5M/T メーカー希望小売価格 **299.8万円**

RS ●2000 DOHC 16VALVE INTERCOOLER TURBO ●4WD ●5M/T メーカー希望小売価格 **251.8万円**

価格には寒冷地仕様代は含まれません。寒冷地仕様代(1.2万円)は別途申し受けます。

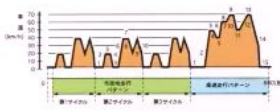
■環境仕様

排出ガス	適合規制		平成12年排出ガス規制適合
	規制値(10・15モード走行) NOx/HC/CO	(g/km)	0.08/0.08/0.67
温室効果ガス	CO2排出量(10・15モード燃費換算)	(g/km)	247
	HFC134aエアコン冷媒の使用量	(g)	550
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

部品に使用している環境負荷物質	鉛(1996年比)	使用(1/3以下)
	水銀	使用せず（オプション装着時極微量使用）
	アジ化ナトリウム	使用せず
リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、フードウェザーストリップ、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、エアダクト、吸音材、遮音材など

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。



ランサーエボリューション オリジナル ドライビングシューズ プレゼント

ランサーエボリューションVIIをご成約のお客様にランサーエボリューションオリジナルPUMA×SPARCOドライビングシューズをプレゼント。



※場合によっては、サイズ等ご希望に添えない事がございます。※FIA公認

●メーカー希望小売価格にはスペアタイヤ、標準工具一式が含まれます。●販売会社でセットする付属品は別途扱いとなります。●保険料、税金（消費税含む）、登録等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。価格は販売会社が独自に定めていますので、詳しくは販売会社におたずねください。

あなたのカーライフ・サポーターとして、三菱自動車は走り続けます。



クルマという製品にクオリティが求められるように。

人とクルマの出会いから始まるカーライフにも、

クオリティが求められるべきだと私たちは考えます。

だから、いいクルマをつくることはもちろん、

カーライフをより安全・快適にすることに最善をつくしたい。

三菱自動車は、あなたのカーライフ・サポーターとして走り続けます。

より長く、安心してお乗りいただくために。

充実した保証内容

ご購入後、お車に万一トラブルが生じた際の保証*も充実しています。

※お客様にお守りいただく事項および保証致しかねる事項があります。詳しくは販売会社にお問い合わせください。

特別保証

保証期間は新車登録日から**5**年間。ただし、その期間内でも走行距離が**10**万kmまでとします。

●特別保証部品例

■エンジン機構	■ステアリング機構	■サスペンション機構	■電子制御機構
・シリンダーヘッド ・ピストン ・クランクシャフト ・フライホイール ・ドライブプレート ・バルブ機構 ・タイミングベルト　他 （エキゾーストパイプ、マフラーを除く）	・ステアリングシャフト ・ステアリングコラム ・パワーステアリング部品 （ステアリングホイールパッド、ホーンボタンを除く） ・ギヤボックス ・ステアリングリンケージ　他	・サスペンションアーム ・ナックル ・スタビライザー ・ストラットバー　他	・エンジンコントロールコンピューター ・トラクションコントロールコンピューター ・ブレーキコントロールコンピューター ・エアバッグダイアグノシスモジュール　他
■動力伝達機構	**■ブレーキ機構**	**■排出ガス浄化機構**	**■乗員保護機構**
・トルクコンバーター ・トランスミッション（マニュアル／オートマチック） ・クラッチカバー ・プロペラシャフト ・ドライブシャフト ・アクセルシャフト ・ホイールハブ　他	・マスターシリンダー ・ブレーキブースター ・ホイールシリンダー ・ディスクブレーキキャリパー ・パーキングブレーキ　他	・触媒コンバーター ・スロットルボディ ・O_2センサー　他	・シートベルト ・SRSエアバッグ

一般保証

保証期間は新車登録日から**3**年間。ただし、その期間内でも走行距離が**6**万kmまでとします。

●一般保証の対象は、乗用車の場合、特別保証部品、消耗部品および油脂類、タイヤ、バッテリー、ディーラーオプションなどを除く部品です。

※消耗部品にはエアクリーナーエレメント、オイルフィルター、Vベルト（タイミングベルトを除く）、ヒューズなどがあります。

※油脂類にはエンジンオイル、トランスミッションギヤオイルなどがあります。

サビ保証

サビによるボディの穴あきはもちろんのこと、ボディ塗装・表面サビにも保証が付いています。

［乗　用　車］ボディ塗装・表面サビは新車登録日から**3**年間、

ボディ外板の穴あきサビは新車登録日から**5**年間とします。

さらに力強くカーライフを応援するために。



「スリー・サム・サポート」サービス

営業スタッフ・サービスアドバイザー・営業マネージャーの3人編成チームであなたのおクルマをしっかりサポートします。メンテナンスのことからカーライフのことまで、何でもお気軽にこの3名にご相談ください。また、三菱なら土曜・日曜も営業*していますので、休日に点検等のサービスをご利用いただけるだけでなく、ゆっくりとクルマをご覧いただけます。

*一部販売会社を除く。

三菱自動車 お客様相談センター

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

0120-324-860 携帯電話からは 東京03-3456-4967にお願いいたします。

オープン時間／月曜～金曜9:00～18:00、土曜・祝日9:00～17:00

安心のための多彩な点検整備

※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。

新車1カ月・6カ月無料点検（指定）

●新車登録日から1カ月または1,000km走行のいずれか早い時点の点検を無料で行います。

●新車登録日から6カ月または5,000km走行のいずれか早い時点の点検を無料で行います。（乗用車）

定期交換部品、期間・走行距離による点検整備（指定）

クルマに使用されている部品は、外観に異常がなくても経年変化や走行距離により劣化するものがあります。そうした理由から、安全を確保するために三菱自動車が指定した部品が定期交換部品です。三菱自動車では期間または走行距離のいずれか早い方を部品交換時期に指定しています。部品の交換については販売会社にお問い合わせください。

厳しい使われ方をした場合（シビアコンディション）の点検整備（指定）

日頃、雪道や未舗装路などの悪路を走行したり、山道走行などでブレーキを多用したりすることの多い場合や、1年で20,000km以上も走行する場合などに実施する点検整備です。

安心点検（推奨）

安心で快適なカーライフに欠かせないポイントとなるエンジン、ブレーキなどの点検整備です。定期点検整備（法令で定められた点検整備）の6カ月後の実施をおすすめします。

※商用車については6カ月ごとの点検整備が法令で定められております。

Diaカード 会員募集中



安心・便利・お得が一枚になった、三菱自動車オーナーのためのカードです。

安心 24時間ロードアシスタントサービス
おクルマのトラブルにも、フリーダイヤルの受付センターがいつでもサポート。

ご愛車診断が無料 ―おクルマのお持ち込み・お持ち帰りの場合に限ります。―
全国の三菱自動車販売会社*で夏と冬の年2回、ご愛車診断を無料で実施。

便利 国内・海外で利用できるクレジットカード
Diaカードは、DC VISA・マスターカードと提携のインターナショナルカード。

お得 カーライフをサポートするポイントバック
Diaカードを利用するごとにポイントがたまり、5,000ポイントたまるごとに全国の三菱自動車販売会社で使える5,000円分の商品券（全国三菱自動車販売会社共通利用券）をプレゼント。

※三菱自動車乗用車系特約販売会社（ギャラン系販売会社、カープラザ系販売会社）

■カードに関するお問い合わせ　DC・三菱自動車Diaカードデスク　0120-00-7419（9:00～17:00　年中無休・除く年末年始）

ECOドライブへのアドバイス

●むやみな急発進・急加速を避け、安定したアクセルワークを心がけましょう。
●エンジンの空ぶかしは止めましょう。
●長時間停止時は、できるだけエンジンを止めましょう。
●無用な積載をなくし、車両は軽くして走りましょう。
●エアコンは必要に応じて使い、冷やしすぎに注意しましょう。
●タイヤ空気圧など、日常点検をこまめに行いましょう。

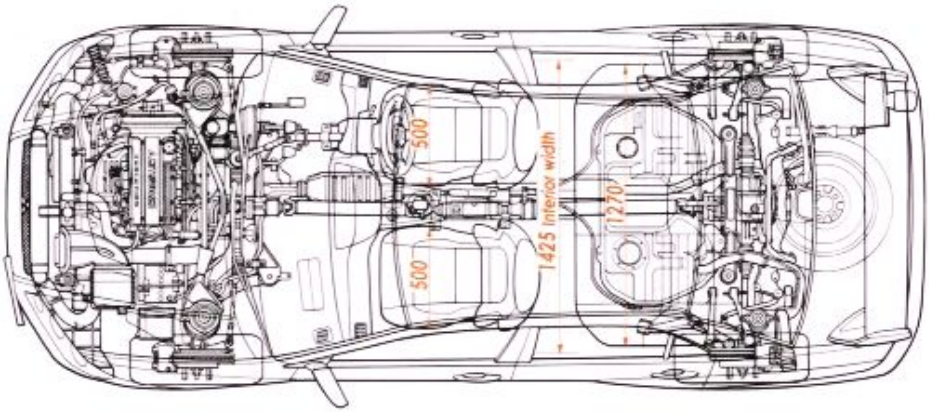
GDIは2010年・新燃費基準をクリア。

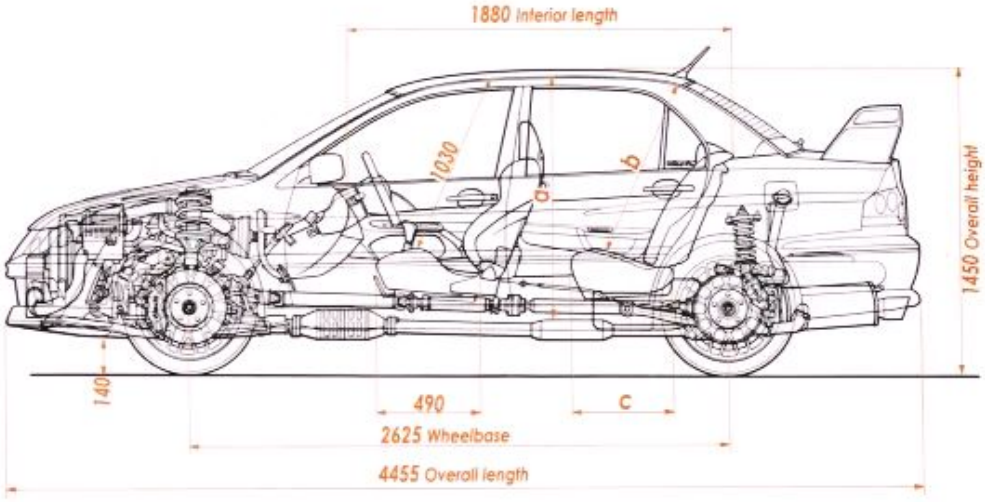
GDI 2010

地球温暖化の原因のひとつとなるCO_2。その排出量をできる限り少なくと願う三菱自動車は、1996年ガソリン直噴エンジンGDIの量産に成功、以後さまざまな車種に搭載してきました。2010年施行に向け発表された新燃費基準。この非常に厳しい数値決定にも、GDIの高い環境性能が貢献しています。ライフスタイルなど、いろいろな理由でクルマを選んでも、すぐにエコロジーができるGDIラインアップ。あなたの暮らしのなかに生かしてください。

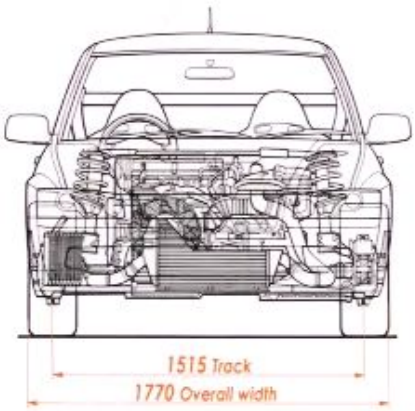
※GDI車でも一部適合しない車種もあります。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。

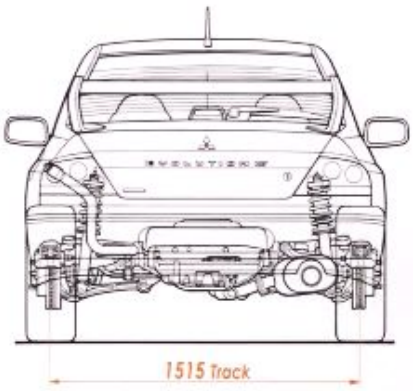
DIMENSIONS





a: 1185 Interior height b: 885 (860: Center seat) c: 470 (455: Center seat)





GSR(単位=mm)

●このカタログの内容は2001年1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。
3SXGA8A011(01-01)

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、安全は三菱の願い。

※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。

Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

www.mitsubishi-motors.co.jp

三菱自動車工業株式会社／〒108-8410 東京都港区芝5丁目33番8号