LANCER
Evolution VIII



Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

ドライバーとの関係を、さらに高次元に。

抑えつけるのではなく、操る喜びをどこまでも。

ランサーエボリューションⅧは、あらゆる速度領域において、

理想の走りを得るために、新たな進化を果たした。

走り、曲がり、止まるすべての瞬間において、

ドライバーの意志を着実に路面へと伝える洗練された操縦性能。

ドライビングの限界領域にいたるまで、

ナチュラルなドライブフィールがドライバーとの一体感を高める。

新採用の6M/T、AYCからスーパーAYCへの進化は、

テクノロジーの総合的バランスを高めるための必然に他ならない。

世界をフィールドに、最速領域の理想を語り得る真のマシンとは。

その答がここにある。

クルマは、あなたを、ときめかせていますか。— Heart-Beat Motors



PHOTO:GSR　ボディカラー：クールシルバーメタリック
プライバシーガラスはメーカーオプション

進化の継承は、すべてにおよび果たされた。

ニュルブルクリンクオールドコース。1周20.832km。大小170を超えるコーナー
そして、特有の高低差が作り出したジャンピングスポット。世界で最も過酷なサーキットであり、
クルマの性能が極限まで試されるこの地で、限界の走りに挑みラップタイムを
向上するには、いかなる瞬間もドライバーに忠実かつ高度な
ハンドリング性能が要求される。それは、まさにVIIIの開発テーマだった。
走りの資質を引き上げるために必要な性能を高次元でバランスし、
すべてのドライビング領域において、ドライバーとの一体感を極めること。
それは結果として速さへとつながり、操る喜びをも高めてくれるはずだ。
かつてこの地にVIIが刻んだラップタイムを超えるべく
コースへと送り出されたVIIIは、コーナーへの進入から立ち上がりまで、
VIIを超える限界性能を示し、一糸乱れることの無い挙動を見せた。
その進化は、過酷な条件でこそ際だち、一層の輝きを放つ。



プロドライバーによるニュルブルクリンク オールドコースでのデモンストレーション走行。

PHOTO:GSR
[左]ボディカラー:レッドソリッド
[右]ボディカラー:クールシルバーメタリック
プライバシーガラスはメーカーオプション



強大なトルクを、支配する快感。

リズミカルにシフトアップ。すかさずアクセルを踏むと、
エンジンが強大なトルクで応えた。新たにセットされた6速にいれると、
トップスピードに達し、残す目盛りがみるみると減っていく。
コンマ数秒の戦いでさらに前に出る確かな力を、
ランサーエボリューションⅧは、ニュルブルクリンクで証明した。

プロドライバーによるニュルブルクリンク オールドコースでのデモンストレーション走行。

PHOTO:GSR
[左]ボディカラー:クールシルバーメタリック
[右]ボディカラー:レッドソリッド
プライバシーガラスはメーカーオプション



一体となる喜びに身を任せ、駆け抜ける。

眼前にコーナーが見えてくると、右足を瞬時にブレーキペダルに向けた。
減速と同時にステアリングをあやつり、軽やかにターンインし、アクセルオン。
頭の中に思い描いた理想的なコーナリングは
新開発スーパーAYCの進化した旋回性能によって現実のものとなった。

プロドライバーによるニュルブルクリンク オールドコースでのデモンストレーション走行。

PHOTO:GSR
ボディカラー:レッドソリッド　プライバシーガラスはメーカーオプション

その瞬間、風が速さを引き寄せた。

ドライバーの意志に忠実に、路面へ追随するボディ。
高速でも頑として安定し、挙動を乱すことなく加速していく。
空力性能と冷却性能のさらなる高次元でのバランスを求め、進化したフォルム。
新たなフロント大型アンダーカバーと、フルカーボンリヤスポイラーが
強力なダウンフォースを生み、パワーを着実に路面へと伝える。



プロドライバーによるニュルブルクリンク オールドコースでのデモンストレーション走行。

PHOTO:GSR
ボディカラー:レッドソリッド　プライバシーガラスはメーカーオプション



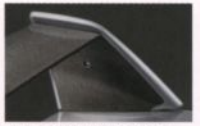
PHOTO:GSR
ボディカラー：クールシルバーメタリック
プライバシーガラスはメーカーオプション

進化の証明：空力と冷却の高次元でのバランス

Ⅶを超えるスピードは、エンジンパワー向上だけでは実現できない。
気流を支配し、空力性能と冷却性能をともに進化させることが不可欠になる。

全身のエアロチューン、リヤスポイラーにはフルカーボンを採用

戦闘機の垂直翼をイメージしたリヤスポイラーは、量産4ドアセダンとして世界で初めて
水平翼・垂直翼の全面にCFRP(カーボン繊維強化樹脂)を採用。
軽量かつ高強度・高剛性なカーボンの特性により、
従来のABS樹脂以上の軽量化とアルミ以上の高強度・高剛性化を同時に達成した。
水平翼は従来よりも薄く理想的な翼断面形状となり、さらにダウンフォース発生に有利な後方へ
58mm移動。その効果は絶大で、Ⅶの迎角可変式リヤスポイラーで水平翼の角度を最小に
寝かせた状態に対して、同等の低Cd値のまま約1.7倍もの強大なダウンフォースを発生する。
フロントの大型アンダーカバーには、新開発のベンチュリー＆ディフューザー付を採用。
カバー前縁部に追加したエアダムで負圧を生み出しリフトを抑制、
その後ろのベンチュリーで流れを加速することで、フルカーボンリヤスポイラーの
半分に値するダウンフォースを生み出すことが可能となった。
カバー後端部にはディフューザーを追加し、駆動系へ冷却風を導き冷却性能を向上した。
Ⅶから受け継いだブレーキへ冷却風を導くエアガイドとあわせ、
フロントオーバーハングの短い面積の中で、圧力と気流を最適にコントロールし、
空力性能と冷却性能をともに向上させている。
フロントバンパーは、Cd値低減を狙い中央部を35mm前方へ突出、
あわせて左右コーナー部にかけて大胆にカットしたV字形ノーズを採用し、
コーナリングでの取り回しやすさをキープしている。
またバンパーのインタークーラー用の開口部面積を10%拡大し、
フードエアアウトレットも開口部の拡大とスリット形状の改良により、
有効開口面積を2倍にアップして冷却性能を向上させた。
フードアウトレット開口部の拡大は、エアアウトレット前方のキックアップ追加とあわせ、
リフトの軽減にも効果を発揮している。
これら総合的なエアフローの見直しによる冷却性能の向上で、従来のバンパー左下側の開口部や、
バンパーサイドアウトレットが不要となり、さらにCd値を低減した。



フルカーボン製大型リヤスポイラー
量産4ドアセダンとしては世界初の
フルカーボン仕様。(迎角固定式)



大型フロントバンパー



フロントブレーキ冷却導風板
冷却効果をさらに高める、導風板を設定。
(ディーラーオプション)



大型サイドエアダム

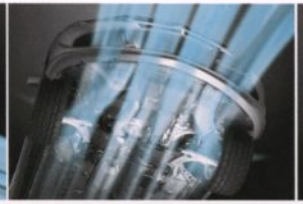


**リヤアンダースポイラー
一体型専用カラーバンパー**

風の流れはイメージです



エアフローを最適化したフロントデザイン
空力性能はもとより、冷却性能においても重要な
フロントデザインは、エアフローを最適化した新設計の
フードとバンパーにより、冷却に必要な開口部を最大に
設定しつつ、空力性能を向上させた。

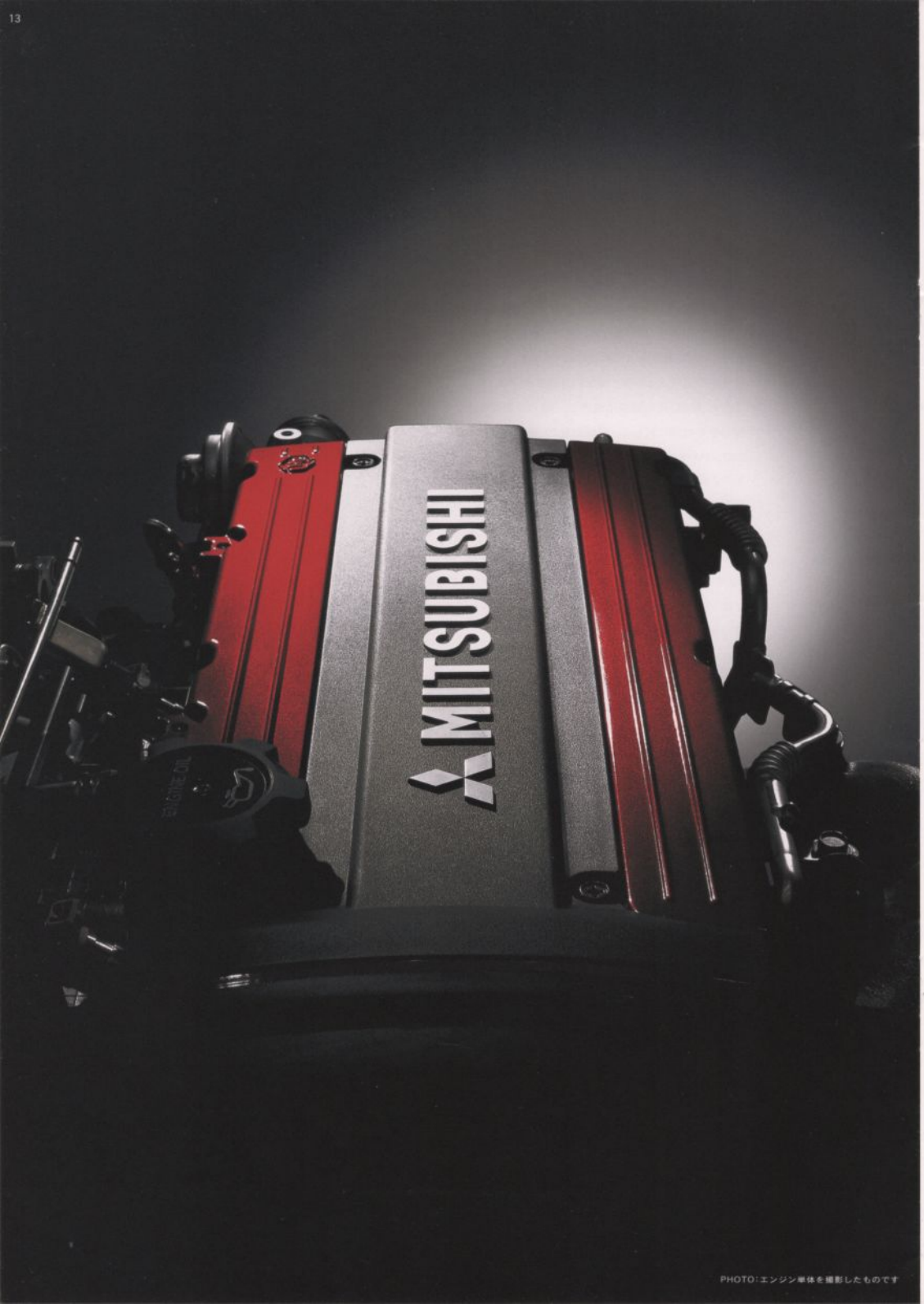


ベンチュリー＆ディフューザー付フロント大型アンダーカバー
新たに追加した前縁部のエアダムとベンチュリーにより、
さらなるダウンフォースを発生する。同時に従来のブレーキ冷却
ガイドに加え、駆動系へ導風するディフューザーを追加し、
トランスミッション、トランスファーの冷却効率も高めている。



強力なダウンフォースを生み出す、フルカーボンリヤスポイラー
フルカーボン化により設計の自由度が高まり、
剛性の向上と同時に水平翼の薄翼化と理想形状化を実現。
水平翼の位置を後退させたことと合わせて、格段に効率良く
ダウンフォースを発生させる事が可能となった。

Evolution



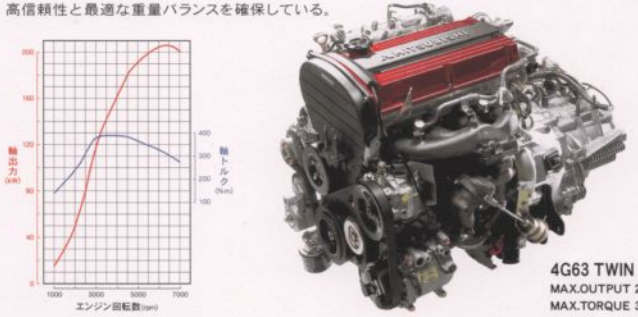
PHOTO：エンジン単体を撮影したものです

進化の証明：最速の先をいく力の獲得

トルクアップしたⅧの4G63型ツインスクロールターボエンジン。
その力は、6速クロスミッションでこそ最大限にいかされる。

トルクアップし、耐久性向上と軽量化を両立

熟成の4G63型ツインスクロールターボエンジンは、中速域でターボのブースト圧を高め、さらなるトルク向上を果たした。追い越し加速といった特にパワーが必要な領域でリニアに吹け上がり、鋭いアクセルレスポンスを発揮する。このトルク増強に対応するためウォーターポンプの容量アップとシリンダーブロックの冷却水入口形状改良により、エンジン冷却効率を高めるとともに、ターボチャージャーの冷却水室を拡大し、耐久性を高めている。また、ピストンには高強度アルミ材を、コンロッドには高強度鍛造鋼を採用。トルクを受け止める部分を強化し耐久性を向上している。さらにエンジン重量の低減と低重心化のため、バルブスプリング、エキゾーストマニホールドなどエンジン上部のパーツを中心にGSRでは約2.5kg、エアコンレスのRSでは約2kg軽量化。より強く、そして軽いエンジンへと進化した。ハイパワーを受けとめる駆動系も、トランスミッション、プロペラシャフトなどのパーツを強化。高信頼性と最適な重量バランスを確保している。



4G63 TWIN SCROLL TURBO ENGINE
MAX.OUTPUT 206kW(280PS)/6500rpm
MAX.TORQUE 392N·m(40.0kg·m)/3500rpm



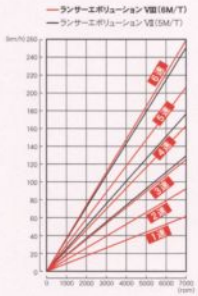
エンジンルーム
吸気効率や重量バランスにも配慮したエンジンルーム。



ピストン＆コンロッド
Ⅷではトルク増強にともないピストンには高強度アルミ材を、コンロッドには高強度鍛造鋼を採用し耐久性を向上。

ハイパワーをフルに引き出す、新開発6速クロスミッション［GSR・RS 6M/T］

サーキットなど高速走行時を想定し、クロスミッションの加速性能とトップスピードのアップ、そしてスムーズにつながるギヤ比設定を得るために新たに6M/Tを採用。コーナリングからの立ち上がりに重要な2～4速はモータースポーツで実績のある、5M/Tスーパークロスミッションと同等とし、着実にタイムアップへつながる加速性能を確保。5速は4速とのつながりを考慮し、5M/Tスーパークロスより低く設定、6速への力強い伸びを得ている。6速は従来の5速よりもさらに高いギヤ設定としコンペティションフィールドでの最高速を向上、ハイスピードの戦いで前に出る力を手に入れた。しかも、実績のある5M/Tと同等の強度・耐久性を確保しつつ、重量増加は約10kgに抑えている。クラッチも新設計とし、高回転域までキレの良さを確保。低速から高速まで、エンジントルクをフルに使いきる心地よい走りは、あらゆるスピード領域において喜びを与えてくれる。



5M/Tクロスレシオ図
（エンジン回転数とギア比から算出）



本革巻シフトノブ
レーシンググローブ装着も想定し、操作性に優れた小径球体形状を採用。スポーツドライビング時の手首への負担に配慮し、軟質材をベースに全面本革巻とした。

●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。 ●エンジン出力表示はネット値です。

Evolution



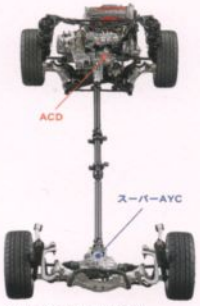
PHOTO:GSR　ボディカラー：クールシルバーメタリック

進化の証明：オールホイールコントロールの進化

理想的なラインでコーナーをクリアするために。
Ⅷは、スーパーAYCというかつてないコーナリングデバイスを手に入れた。

スーパーAYC＆ACDが可能とする高次元の旋回性能

三菱独自のACD＋AYC＋スポーツABSというオールホイールコントロールシステムは、さらに高次元へと到達。後輪左右への駆動力配分を電子制御し旋回性能を高めるAYCは、限界域の高いモータースポーツで勝つために、スーパーAYCへと進化した。
開発にあたっては実戦を想定したテスト走行を重ねチューニング。デフの機構を新しくし、ギヤ、潤滑油量を最適なものに設定した。後輪左右駆動力のトルク移動量は従来に比較して約２倍の能力で、従来のAYCよりもナチュラルでコントロールしやすい制御特性としながら旋回能力を大幅にレベルアップしタイトターンでのアンダーステアを徹底的に抑え込んだ。
旋回内輪がホイールスピンするようなサーキットでの限界走行時や、ダートやウェットといった左右の路面状況が大きく異なる状況でも増大したトルク移動量によるLSD効果で強大なトラクション性能を発揮する。また、前後輪の差動制限をコントロールし、あらゆる路面、コーナリングでトラクションを確保するACDも、総合性能向上にあわせチューニングを施した。加えて、ハンドリングに応じて全輪の制動力を制御するスポーツABSがコーナー進入時のブレーキングをサポート。ストレートからコーナーへの進入、コーナリング、立ち上がりまで、確実なトラクションを得ながら、理想的なラインでアクセルを踏み込める。



4WDシステム PHOTO:GSR



スーパーAYC
（スーパー・アクティブ・ヨー・コントロールシステム）



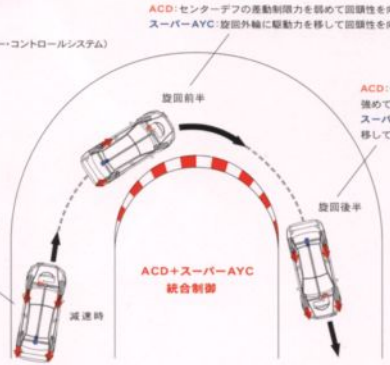
ACD
（アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム）



ACDモード切換スイッチ
路面状況にあわせ最適化した３つのオートモードから選択できる。

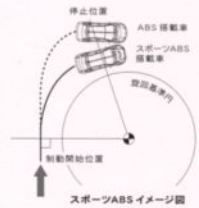


ACDインジケーター
TARMAC：乾いた舗装路面
GRAVEL：ぬれた路面、未舗装路
SNOW　：雪道



●ACD［GSR・RS］
50:50に設定されたセンターデフの前後輪差動制限力を油圧多板クラッチで電子制御。減速時には差動制限力を高め安定性を向上。コーナー進入ではハンドリングに応じフリーに近づけ旋回性能を高め、立ち上がり加速では直結4WD状態に近づけてトラクションを確保する。
路面に応じて差動制限力を3つのオートモードから選択できる。

●スーパーAYC［GSR］
路面状況やハンドリング、横Gなどをセンシングして後輪左右への駆動力配分を、アクティブに移動させ、ヨーモーメントをコントロールし旋回性能を向上する。新たにトルク移動量を2倍に増大することで旋回限界を高めるとともにLSD効果によりトラクション性能も向上。旋回能力が大きく高められた。



スポーツABSイメージ図

●スポーツABS［GSR］
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にコントロール。

＊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、Aりな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

Evolution



PHOTO:GSR
ボディカラー：クールシルバーメタリック
プライバシーガラスはメーカーオプション

進化の証明：意思を確実に路面に伝える足まわり

シビアなレスポンスが要求される実戦に挑み続けることで、
Ⅷの卓越したハンドリング性能と信頼できるブレーキ性能は生まれた。

実戦からのフィードバックで成熟したサスペンション

ハードドライビングが要求される実戦において熟成を極めた
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には、さらなる速さと走りの質を
高めるためにチューニングを加えた。
接地性、応答性、ダンピング性能を向上するために、フロントストラット、
リヤアブソーバーの減衰力を最適化。さらにリヤのショックアブソーバーのロッドを
大径化することにより、減衰力の応答性向上とリニアな特性を実現している。
またリヤアクスルのボルト形状を変更し、キャンバー剛性を高め追従性を向上。
あらゆる路面状況、速度領域において安定した
ハンドリング性能を発揮する。



倒立式ストラット
フロントには横剛性に優れた、倒立式ストラットを採用。



フロントアルミロアアーム
後ろ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。



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

高性能 brembo社製ブレーキシステム［GSR・RS 6M/T］

優れた制動力と絶妙なタッチ、また耐フェード性といった信頼性において
モータースポーツの世界で絶大な支持を集めるイタリア・ブレンボ社と共同開発した
フロント17インチ・リヤ16インチの高性能ベンチレーテッドディスクブレーキを搭載。
ハイスピードからのフルブレーキングでも、さらに余裕のある制動力、
剛性感あるフィーリングは、いかなる時もドライバーに安心感を与えてくれる。



brembo社製フロントブレーキ
（17インチ・対向4ポットキャリパー）



brembo社製リヤブレーキ
（16インチ・対向2ポットキャリパー）

新開発　ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール［GSR・RS 6M/T］

WRCパートナーでもあるENKEI社と、専用の軽量アルミホイールを共同開発。
鋳造後にリム部分に加工をする事によって、鍛造ホイールに近い
高強度の金属組織を実現する新技術を採用し、リム部分の薄肉化が可能となり、
必要な強度・剛性を確保しつつ4本合計で3.2kgの軽量化を達成。
バネ下重量の低減によって運動性能の向上に寄与している。



新開発　ENKEI社製
17インチ軽量アルミホイール
鋳造ながらリム部のみを鍛造に近い金属組織とし、軽さと高剛性を両立した。

Evolution



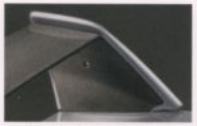
PHOTO:GSR
ボディカラー：クールシルバーメタリック
プライバシーガラスはメーカーオプション

進化の証明：さらなる軽量化とボディ剛性の強化

Ⅶを超える速さと走りの質感向上には、より軽く、強靭なボディが求められる。
Ⅷは、車体前部、上部を中心とした軽量化と効率的なボディ補強を行った。

細部にわたる軽量化で高次元の走りを実現

Ⅷでは、軽量化の極限に挑み、ボディはもとより、
エンジン、駆動系など考え得るすべてがその対象となった。
エンジンでは、エキゾーストマニホールドの肉厚を薄くし、約1.2kg軽量化。
バルブスプリングの形状をよりコンパクトなものに変更し、重量を約２分の１に。
スプリングリテーナーにはアルミを採用し重量を４分の１以下とした。
駆動系では、前後のドライブシャフトのジョイント部を見直し約1.2kg、
RS用のリヤディファレンシャルはパーツの肉厚を最適化し約0.5kgを軽量化。
そして、量産４ドアセダンとしては、世界初となるフルカーボンリヤスポイラーでは、
剛性を強化しながら約2kgの軽量化に成功した。
また、リム部分に新しい金属組織を採用したアルミホイールは、操縦安定性や乗り心地に
大きく影響するバネ下重量を４本トータルで3.2kg軽量化。
その他、ボディ全域にわたる軽量化により、GSRでは全体として約10kgもの軽量化に成功した。
さらなる軽さを得たⅧは、自らの限界領域を大きく拡げた。



フルカーボン製大型リヤスポイラー
従来のＡＢＳ樹脂以上の軽量化と
アルミ以上の高強度・高剛性化を実現。



アルミ製フード＆フロントフェンダー
フードとフロントフェンダーには、
軽く強度に優れたアルミ素材を使用。



高剛性ボディ（主な補強部位）

❶フロントストラット上部のスポット溶接の増し打ち(4点・片側)により、サスペンション取付部を構成する、主にボディパネル同士の結合剛性を強化。リング状のリーンフォースメント追加により、サスペンション取付面の剛性を強化。

❷ストラットタワーバーの中央結合部におけるカウルトップ内部にリーンフォースメントを追加し、ストラットタワーバーのカウルトップ結合効果をより引き出す。

❸助手席側の結合部にリーンフォースメントを追加しクロスメンバーの取付剛性を向上。

❹❺センターピラー下部のインナーパネル側／アウターパネル側に大型リーンフォースメントを追加し、アッパーボディとアンダーボディの結合を強化。

❻リヤホイールハウス上面のスポット溶接の増し打ち(5点・片側)により、サスペンション取付部を構成する、主にボディパネル同士の結合剛性を強化。リング状のリーンフォースメント追加により、サスペンション取付面の剛性を強化。

❼❽リヤホイールハウスの上面／左側面にリーンフォースメントを追加。サスペンションの荷重を受ける当該周辺部の微少変位をも抑え、剛性を向上。

ボディ剛性の強化により、さらに高められたスタビリティ

従来からの高剛性化は、最も効果が得られる部分に集中して行い、重量アップを最低限に
抑え込んだ。センターピラー下部のインナー及びアウター両側のパネルには
大型リーンフォースメントを追加し、アッパーボディとアンダーボディの結合を強化、
ボディ全体のねじり剛性がさらに向上した。
Ａピラー付け根のフロントデッキクロスメンバーの取り付け部には、従来からある
運転席側のリーンフォースメントに加え、新たに助手席側にもリーンフォースメントを追加。
また、フロントストラット上部とリヤホイールハウス上面および側面へのリーンフォースメント追加と、
スポット溶接の増し打ちによりボディパネル同士の結合を強化。足まわりでは、ストラットタワーバー
中央部とボディ側の取り付け部分も補強しサスペンション取付部の剛性を向上させている。
あらゆる路面において優れた操縦安定性を発揮する、軽量＆高剛性ボディ。
高いスタビリティは限界域での戦闘力アップと、走りの質感向上に寄与する。



フロントストラットタワーバー
中央結合部のボディ側取付部を
リーンフォースメントで補強。

＊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)構造の為、表面の波打ち、カーボンの編み目の濃淡、隙間の乱れ、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、リアルカーボン材を使用している特徴であり、不具合ではありません。

Evolution



PHOTO:GSR
ボディカラー:ホワイトソリッド



PHOTO:GSR
ボディカラー:ミディアムパープルマイカ
プライバシーガラスはメーカーオプション

BODY COLOR


レッドソリッド (JW)


ホワイトソリッド (2E)


イエローソリッド (DN)


クールシルバーメタリック (CL)


ミディアムパープルマイカ (JR)


ブラックマイカ (CI)

●GSRは全色設定、RSはホワイトソリッドのみ設定。●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。



INTERIOR

PHOTO:GSR ●内装基調色は全車ブラックモノトーン。●オーディオ+スピーカー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。

PHOTO:GSR ●内装基調色は全車ブラックモノトーン。●オーディオ+スピーカー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。

EQUIPMENT



270km/hフルスケール専用メーター（常時透過照明点灯）*1



PHOTO:GSR

本革巻シフトノブ　リアルカーボンEvolutionロゴプレート[GSR-RS 6M/T]



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]



座面サイドの内側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社製フルバケットシート[GSR]



ディスチャージヘッドライト（光軸角度調整付）＆フロントフォグランプ[GSR]



ディスチャージヘッドライト用レベリングスイッチ（光軸角度調整）[GSR]



大口径テールパイプ



電動格納式リモコンドアミラー（カラーキー）[GSR]



リヤ開けつワイパー＆ウォッシャー[GSR]



235/45ZR17タイヤ＋ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール[GSR]



205/65R15 94Hタイヤ＋15インチスチールホイール[RS]



フルオートエアコン[GSR]



リッド（生地貼）付フロアコンソールボックス[GSR]



エンジンイモビライザー（盗難防止装置）*2



マルチモードキーレスエントリーシステム*3＆センタードアロック[GSR]



運転席＆助手席SRSエアバッグシステム*4[GSR（RSは運転席のみ）]

*1:180km/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、適法運転を心掛けてください。*2:GSRは販売店でのカスタマイズ操作により、セキュリティアラーム機能を追加可能です。*3: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。販売店でのカスタマイズ操作により、パワーウィンドウ開機能を追加可能です。*4: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。

MAKER OPTION



画面はハメ込み合成

DVD-MMCS [GSR]

DVDナビゲーション対応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MDプレイヤー＋6スピーカー

ナビ情報量とアクセススピードに優れたDVDナビ仕様のMMCSです。VICS情報*1、FM多重放送の他、航続可能距離*2など多彩な情報を表示。またDVDビデオや音楽CDも楽しめます。*3



a



b



c

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/）をご参照ください。*1：VICS受信機（ビーコン）はディーラーオプション。*2：航続可能距離はあくまでも目安です。ゆとりをもって早めの給油を心がけましょう。*3：TVアンテナ＆チューナーはディーラーオプション。テレビ／DVDビデオ機能は、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。またナビゲーション機能使用中に音楽CDを再生することはできません。●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。●ナビ研CD（S規格）ディスク（別売）が使用できます。（ただし一部対応できない機能があります。）●追記型DVD（DVD-R/RWなど）CD-R/RWの再生はできません。



電動チルト＆スライドガラスサンルーフ[GSR]



プライバシーガラス[GSR]

DEALER OPTION



RAYS軽量鍛造アルミホイール
[17インチタイヤ装着車]



カナードスポイラー



スポーツマフラー(RALLIART)



エアロミラー(RALLIART・カーボン調)



シフトノブ(ダークブルー&シルバー)
[GSR・RS 6M/T]



マッドフラップ(カーボン調)



エンジンルーム・アクセントプレート
(RALLIART・レッド)



サスペンションキット
(RALLIART・減衰力4段階調整式)

●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Ⅷ・アクセサリーカタログをご覧ください。

RS

モータースポーツ用の競技ベースモデルとして装備を簡略化。
ミッションは5M/Tスーパークロスギヤと
6速クロスギヤを選択できる。
今回、競技用に制御を特化させたRS専用
チューニングのACD、フロントヘリカルLSD、
薄板ボディ仕様を標準装備とした。
徹底的な軽量化をさらに進め、
Ⅷ RSのACD付きと比較し、
約20kgの軽量化を
達成。



PHOTO:RS 5M/T
ボディカラー:ホワイトソリッド

[RS 5M/T主要装備]
●チタンアルミ合金ターボチャージャー ●リヤエンドクロスバー ●薄板ボディ仕様
●ACD ●リヤ1.5WAY機械式LSD ●運転席SRSエアバッグ
●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)
●スポーツシート ●ポールアンテナ
●1DINオーディオ対応キット ●センターパネルボックス

●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。
●競技車ニーズの軽量化に対応して、Ⅷ RSより以下の装備を削除していますので、あらかじめご了承ください。(室内側ダッシュサイレンサー、トランクリッドオープナー、トランクルームマット、後席アシストグリップ、助手席サンバイザー、運転席シートハイトアジャスター)





●内装基調色は全車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

MOTOR SPORTS

モータースポーツの最前線で、常に戦いのトップへ。

勝つための速さを手に入れること、
それがランサーエボリューションのルーツである。
一般市販車の枠を超え、開発目的を
WRCでの戦闘力向上へとシフトした
初代ランサーエボリューションが登場し実戦へと
投入されたのは、1993年モンテカルロラリーだった。
並み居る強豪の中で小型軽量ボディとハイパワーを活かした
ランサーエボリューションは、デビュー初年にして
表彰台に上がるという快挙を見事成し遂げた。
それは、当時すでにアクティブデフェレンシャルという最先端のシステムを
搭載するという三菱の開発コンセプトが正しかったことをも証明した。
以来、いかなる状況でもトラクションを確保し、
コーナリングでの旋回性能を高めるという、三菱フルタイム4WDの
電子制御技術は、シビアな戦いの中でより高度なものへと進化していった。



Francois Delecour
/Daniel Grataloup
2002 Round12-
Propecia Rally New Zealand

WRC



Alister McRae/David Senior
2002 Round2-Uddeholm Swedish Rally

ランサーエボリューションの投入は、トップカテゴリーのみならず、
純粋に市販車レベルにおいての戦い、
つまり、グループNのエントリーに劇的な変化をもたらした。
世界中から"ランサーエボリューション"を手にした
プライベーターが続々と登場したのである。
WRCを登竜門とし、世界の頂上をめざすドライバー
にとって、この車は格好の武器となった。
グループNでは、ランサーエボリューションどうしが
表彰台を競い合うという状況が続き、7年連続で
優勝を獲得。この10年で通算85勝以上もの
勝利を手にし、記録を伸ばし続けている。
プライベーターの8割がランサーエボリューションを
選択するという事実が、なによりその強さを物語っている。



Alessandro Fiorio
2002 Round9-Rally Finland

WRC GroupN



Kristian Sohlberg
2002 Round12-Propecia Rally New Zealand



Ramon Ferreyros
2002 Round3-Tour de Corse

国内においては、2002シーズン、全日本ラリー選手権のCクラスで
全8戦中5勝、全日本ジムカーナ選手権のAⅣクラスで9戦全勝、
全日本ダートトライアル選手権のAⅣクラスで全8戦中7勝と、
あらゆるカテゴリーでクラスチャンピオンを獲得。
さらに、サーキットでもライバルたちをおびやかす存在となっている。
スーパー耐久シリーズクラス2では、全8戦でランサーエボリューション Ⅷ
がポールポジションを獲得し、十勝24時間耐久レースを含む5戦で
クラス優勝を果たしトップカテゴリーに迫る速さを証明した。
いまやWRCのみならず、すべてのモータースポーツにおいて他を圧倒する
ポテンシャルを手にしたランサーエボリューション。WRCを見すえた戦いだけではなく
サーキットまでを含め、勝てる速さを手に入れるために、進化は新しい段階に到達した。
新ランサーエボリューションで得た力が、最速セダンを語るにふさわしいものであることは、
再び世界中のモータースポーツドライバーが戦いの場で証明してくれるに違いない。

Super Taikyu Class 2



Akihiko Nakaya
/Takayuki Kinoshita
2002 Round8-FISCO



Akihiko Nakaya/Takayuki Kinoshita
2002 Round7-SUGO

主要装備

● 標準装備 OP メーカーオプション

類別	GSR	RS 6M/T	RS 5M/T
■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	●	●	
フルカーボン製大型リヤスポイラー(迎角固定式)*1	●	●	
薄板ボディ仕様	–	●	
バータイプドアハンドル	●カラーキー	●ブラック	
ディスチャージヘッドライト(光軸角度調整付)&フロントフォグランプ	●	OP	
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	OP	–	
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(カラーキー)	●	–	
ヒーター付ドアミラー	OP*2	–	
フロント開けつワイパー(ミスト付)	●可変式	●	
リヤ開けつワイパー&ウォッシャー	●	–	
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	●	●	OP*3
235/45ZR17タイヤ	●	●	OP*3
205/65R15 94Hタイヤ	–	–	●
■シート			
RECARO社製フルバケットシート	●	OP*4	
スポーツシート	–	●	
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*4	
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	●	●	
シフトレバーブーツ	●	●	
リアルカーボンEvolutionロゴプレート(シフトレバーパネル部)	●	●	–
本革巻パーキングレバー	●	–	
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)*5	●	●	
タコメーター&液晶式トリップ&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	●	–	
DVD-MMCS(DVDナビゲーション対応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MDプレーヤー・6スピーカー)	OP	–	
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)	●	–	
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	OP*6	–	
アンテナ	●ルーフ	●ポール	
フルオートエアコン	●	–	

類別	GSR	RS 6M/T	RS 5M/T
■インテリア			
ドアトリム生地貼り	●	–	
フロントドアポケット	●	●	
トランクルームトリム(フロントトリム付)	●	–	
トランクルームマット	●	–	
フロアコンソールボックス	●ジッド(生地貼付)	●	
センターパネルボックス	–	●	
運転席&助手席パ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	–	OP*4	
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	●	●	
防眩式ルームミラー	●	●	
フットレスト	●	●	
■機能装備			
チタンアルミ合金ターボチャージャー	OP	●	
6速クロスミッション	●	●	–
スーパークロスギヤ(5M/T)	–	–	●
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)	●	OP*7	OP*8
スポーツABS(EBD:電子制御制動力配分装置付)	●	OP*7	OP*8
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	●	●	
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(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)	●	●	OP*3
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)	●	●	OP*3
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)	
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	–	●	
運転席SRSエアバッグシステム	●	●	
助手席SRSエアバッグシステム	●	OP*4	
チルトステアリング	●	●	
パワーステアリング	●	●	
セーフティ機構付パワーウインドウ	●	OP*9	
センタードアロック	●	OP*9	
マルチモードキーレスエントリーシステム	●	–	
トランクリッドオープナー	●	OP*9	
エンジンイモビライザー(盗難防止装置)*10	●	●	
寒冷地仕様	OP*2	OP	

■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)
- ●リヤ3点式ELR付シートベルト(左右席)
- ●ハイマウントストップランプ
- ●チャイルドプロテクション
- ●熱線プリントリヤガラス
- ●リヤ2点式シートベルト(中央席)
- ●シートベルト非装着ウォーニング
- ●デジタル時計
- ●フロント3点式ELR付シートベルト(プリテンショナー&フォースリミッター付)
- ●フロントアジャスタブルシートベルトアンカー
- ●キー抜き忘れ防止ブザー

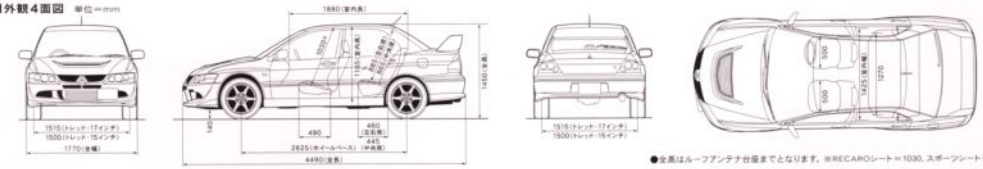
*1:カーボンスポイラーは、カーボンクロスのコンポジット(サンドイッチ)構造の為、表面の波打ち、カーボンの編み目の濃淡、除間の乱れ、繊維のうねり、部分的白濁に加え、光の屈折により一部赤や黄等に見える色調の変化や、繊維に含まれる気泡の細かい粒が見える場合があります。これらは、リアルカーボン材を使用している特徴であり、不具合ではありません。*2:GSRではヒーター付ドアミラーと寒冷地仕様はセットオプション。寒冷地仕様の詳細は営業スタッフにお問い合わせください。*3:17インチタイヤ、17インチアルミホイール、brembo社製ブレーキ、フロントクロスメンバー補強バーはセットオプション。*4:MOMOステアリング(TYPE A)、RECAROシート、助手席エアバッグ、助手席サンバイザーはセットオプション。RSにオプション装着されるMOMOステアリングはGSRと同一となります。その場合、縦締取付から横締取付に変更となり、一般的な市販タイプのステアリングの取付は不可能となりますので、ご注意ください。*5:180km/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、適法運転を心掛けてください。*6:6スピーカー・ハーネス、アンテナが装備されます。*7:スーパーAYCとスポーツABSはセットオプション。*8:スーパーAYCとスポーツABSは*3とセットオプション。(*3のみの選択も可能)*9:センタードアロックとパワーウインドウとトランクリッドオープナーはセットオプション。*10:GSRは販売店でのカスタマイズ操作により、セキュリティアラーム機能を追加可能です。●GSRには、2DIN対応キットが標準装備となります。また、全車にアンテナ(GSR:ルーフ、RS:ポール)、装着用ブラケットが装着されます。●RSの6M/Tご注文の際は型式が変わりますのでご注意ください。■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	SJDFZ	SNDFZ
類別		2000 DOHC 16バルブインタークーラーターボ		
		GSR	RS	
		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
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		
車両重量	(kg)	1410	1350	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)	9.7		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[ネット]*4	(kW/rpm)	206[280PS]/6500		
最大トルク	(N·m/rpm)	392[40.0kg·m]/3500		
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)	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		0.825
	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		
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

●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。*2:GSRのサンルーフ装着車は1140mm。*3: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)となります。●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。■製造事業者:三菱自動車工業株式会社

■外観4面図 単位=mm



●全高はルーフアンテナ台座までとなります。※RECAROシート=1030、スポーツシート=980。

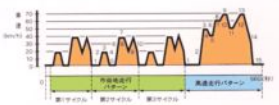
■環境仕様

車両仕様	車両型式		三菱・GH-CT9A	
	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)	243	246
	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	
環境負荷物質	鉛(1996年比)		使用(1/3以下)	
	水銀		極微量使用(ディスチャージライト、シフトパネルEvolutionロゴマーク、液晶ディスプレイ*1)	使用せず*2
	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:DVD-MMCS(メーカーオプション)装着時のみ *2:ディスチャージヘッドライト(メーカーオプション)装着時は極微量使用

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。



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。

CAR LIFE SUPPORTER

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、おクルマ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。

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。

塗装・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。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。

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

■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やめましょう。 ●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。

三菱自動車お客様相談センター **0120-324-860** 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。オープン時間/月曜〜金曜9:00〜18:00、土曜・祝日9:00〜12:00 13:00〜17:00

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。

●このカタログは再生紙を使用しています。

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 www.mitsubishi-motors.co.jp

Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

●このカタログの内容は2003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。

3SXGA8A031(03-01)