LANCER
Evolution VIII
MR







Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

新たな進化は、モータースポーツファンの夢に近づくために。

エボリューションに与えられた宿命、それが走りの進化。すでに改良の余地がないかに思えた
成熟のポテンシャルに、新たな進化が成し遂げられた。ランサーエボリューションⅧ MR。
かつてない軽量化と低重心化への情熱が、ルーフパネルをアルミ化するという難題を克服するとともに、
さらに優れたロードホールディングと乗り心地を両立するため、ビルシュタインショックアブソーバーが与えられた。
モータースポーツを愛し、その高ぶりに浸るすべてのドライバーの夢に、また一歩近づいたエボリューション。
研ぎすまされたMRのポテンシャルが、いま、あなたの前に姿を現す。

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

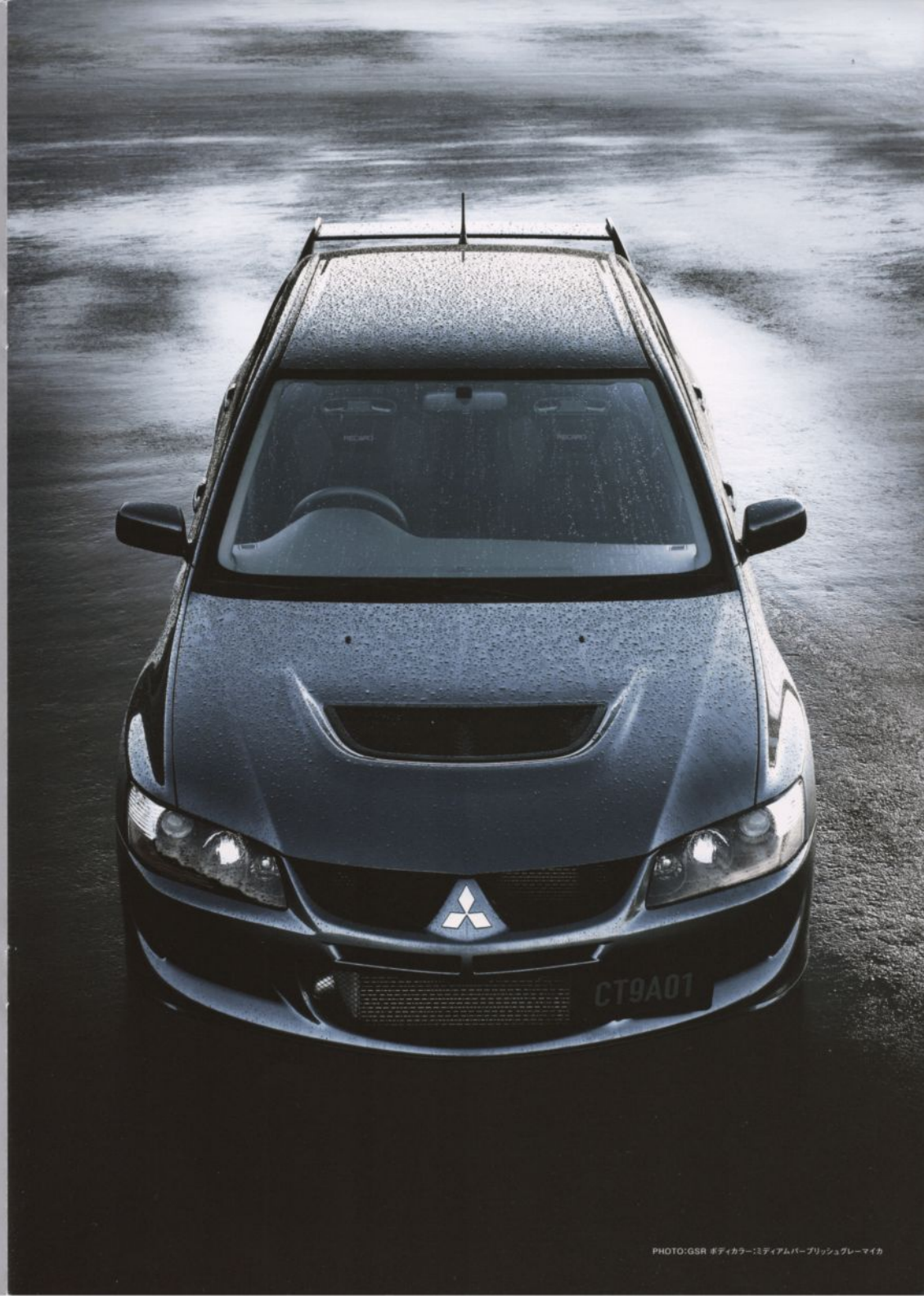


PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ



極限のパフォーマンスを、操ることの喜びにまで高めたスポーツセダン。
ランサーエボリューションVIII MR誕生。

とどまることを知らない走りへの情熱が、さらなるフットワークやハンドリングの向上、
そしてエンジン性能に磨きをかけ、これまでにない高次元のポテンシャルを実現。ランサーエボリューションVIIIに
ミツビシ・レーシングの称号“MR”を冠するにふさわしい進化を遂げた。
意のままの加速と、思い描いたラインを精密にトレースするコーナリング。極限まで高められたパフォーマンスがもたらす、
マシンと一体となる喜び。その走りを、あなたにも全身で味わって欲しい。

PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ
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はメーカーオプション

加速を使いこなしているか。

アクセルを踏み込むと、タコメーターの針がレブリミット目がけて跳ね上がる。
40.8kg-mにアップした強大なトルクは、トップエンドでも衰えを見せない。
すべてのタイヤにトラクションが伝わる感覚に胸を躍らせながら、
私はMRとともにライバルを引き離していく。



PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ
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はメーカーオプション
スポーツペダル(シルバー)はディーラーオプション

速さを操っているか。

小気味よいショートストロークのシフトを6速までアップする。
前方視界が狭くなるほどの高速領域でも、地を這うような安定感は変わらない。
新開発の軽量アルミルーフパネルがもたらすボディバランス、
かつてない高次元の操縦安定性に、私は新たな走る喜びを見つけた。





PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ
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はメーカーオプション



旋回を楽しんでいるか。

ハイスピードで飛び込んだコーナーで、ステアリングとアクセルをコントロールしながら、
ターンの限界を探る。新採用のビルシュタインショックアブソーバーが、
攻め続けるタイヤを確実にホールドさせながら、手に取るように路面情報を伝えてくる。
フットワークの劇的進化に、私はワインディングの魅力の虜になった。

PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ
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はメーカーオプション

−10kg。Light Weight

アルミルーフやメカニズムなど細部の軽量化を徹底。ボディチューンは、さらに高次元へ。



PHOTO:GSR
WHITE BODY

量産車のルーフをアルミにするなんて、コスト的にも技術的にも冒険だった。

けれどマシンとの一体感を進化させるためには、どうしても譲れない選択だった。



アルミルーフパネル

アルミルーフパネル接合部サイドの断面



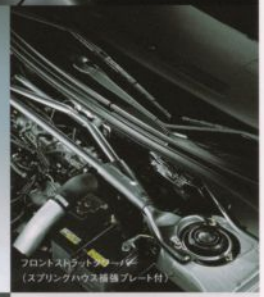
通常のブラインドリベットは、あらかじめ穴あけしたパネルに片側からリベットをかしめるが、MRではピアス/ダイ両面を有し、穴あけしながら自らクサビ状にリベッティングする特殊なリベット「SPR（Self Pierce Rivet）」を採用。アルミパネルとスチールピラーの間に構造用接着剤をサンドイッチして結合することで、高い強度を確保しながら電食対策も同時に成立させた。



フルカーボン製オプションリヤスポイラー



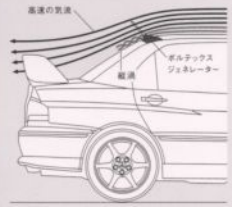
アルミサイドインパクトバー



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）



ボルテックスジェネレーター
（ディーラーオプション）



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、車体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、安定することでダウンフォースを高めている。

アルミフードとカーボンリヤスポイラーで前後の軽量化はできた。あと残っているのは、どこだ。

エボリューションのテーマ「走りの質感」。それを高めることができるのが、マシンとドライバーの一体感を向上させること。ボディの軽量化は、その目的を達成する上で計り知れない効果がある。エボリューションはすでにエンジンフードとフロントフェンダーのアルミ化を果たした。それは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回頭性を実現。またエボリューションⅧではフルカーボンリヤスポイラーによって、リヤ上部の軽量化を達成。この優れた前後重量配分を確保しながら、さらなる軽量化をめざして着手したのが、ルーフパネルとドア内部インパクトバーのアルミ化だった。とりわけルーフパネルは、アルミとスチールをヒンジで結合するだけのフードと違い、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るため、アルミ化は困難を要した。MRでは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と呼ばれるクサビ状の特殊なリベッティングと構造用接着剤を併用。強度を確保しながら電食対策も同時に成立。併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。この結果、ボディ剛性を高めながらルーフパネルとサイドインパクトバーの合計で約7.5kgの軽量化をもたらした。

単にボディを軽くするだけなら、アルミルーフパネルは使わなかった。

車両全体で、エボリューションⅧに対して約10kgの軽量化を果たしたMR。パワーウエイトレシオの向上はもちろんあるが、車両で最も高い位置にあるルーフの軽量化は、重心位置を低下させることに大きな狙いがあった。これはロールモーメントの低減において、エンジンフードを軽量化した場合のほぼ3倍にあたる軽量化に匹敵。あるいはルーフ高を50mm低くした場合と同等の効果があり、ドライバーのハンドリングに、よりリニアに反応するボディを実現。マシンとの一体感は、今またMRによって飛躍的な進化を遂げた。

軽量化がもたらした高速安定性は、空力の新しい技術までも生み出した。

ハイスピード化するモータースポーツにおいて、空力性能が重要なことは周知の事実だ。今回の効果的な軽量化によって高速領域での安定性を高めたMRが、空力性能にもエポックメイキングな進化をもたらした。三菱独自のボルテックスジェネレーター(ディーラーオプション)の開発である。ルーフ後端に積極的に縦渦を発生させてリヤウインドウ上の気流の空気抵抗を低減するとともに、リヤスポイラーのダウンフォースを強力に高める新発想のアイテムだ。空気を整流するこれまでの空力を一新する概念の具現化で、MRはエアロチューンの新しい領域へも踏み込んだ。



in NÜRBURGRING

ビルシュタイン。Footwork

ビルシュタイン社製ショックアブソーバーを専用開発。フットワークはさらに軽快に。



PHOTO:GSR
FRONT brembo BRAKE& BILSTEIN SHOCK ABSORBER

路面に追従するというより、積極的につかまえにゆく感覚のフットワークだ。

MRのロードホールディングは、ビルシュタインを得て劇的に進化した。



マクファーソンストラット式
フロントサスペンション

マルチリンク式
リヤサスペンション

PHOTO:GSR



フロント:ビルシュタイン社製
倒立式ショックアブソーバー(GSR)



リヤ:ビルシュタイン社製
ショックアブソーバー(GSR)



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)



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、6M/T車)

brembo社製リヤブレーキ
(18インチ・対向2ポットキャリパー、6M/T車)

完成の域に達していたサスペンションを、なおも過酷なテスト走行で高度にチューンした。

ドライバーの意思に確実に応え、ドライバーとの一体感を高めるためには、路面に確実に追従するサスペンションが不可欠となる。しかし高いロール剛性や減衰力を求めると、接地性や手に取るような路面情報の伝達が犠牲となる。こうした矛盾を改善するための試行錯誤は、MRでも例外ではなかった。新たに採用したビルシュタイン社製ショックアブソーバーは世界的ブランドではあるが、MRが求めるレベルに到達しなければ採用を見送る覚悟で、厳しいテストを繰り返した。ニュルブルクリンクでのテスト走行も、そのひとつである。大小170以上ものコーナーと300mの高低差を有する全長20.832kmのコースは、サスペンションの限界を探る場としてはあまりにも過酷だ。MRではフロントストラット、リヤマルチリンクという磨きぬかれたサスペンションとビルシュタイン・ユニットのマッチングを図るためキメ細かな共同開発を行い、あらゆる速度領域で、かつてない素晴らしいロードホールディングを実現する足回りに仕上げることができた。様々な路面入力にしなやかに応答する接地性の向上が、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、意のままのドライバビリティを達成した。

このフットワークを活かすために、より軽量で強靭なホイールが欲しくなった。

優れたサスペンションの応答性能をフルに発揮させるためには、バネ下重量の軽減も重要である。MRではビルシュタインの能力を最大限に高めるために、BBS社製鍛造軽量アルミホイールをメーカーオプションで用意した。開発途中でのわずかなデザイン変更による重量の増加にも妥協を許すことなく、BBS社の全面的な協力を得て、標準装備のアルミホイールに対して1本当たり1.25kg、4本合計で5.0kgの軽量化を達成。さらなる軽快なフットワークに貢献するホイールを得た。

優れたロードホールディングが、ブレンボの高い制動性能までもフルに引き出す。

サスペンションの追従性が上がりタイヤの接地性がアップすると、ブレーキの制動効率も高まる。それゆえドライバーの意思に忠実に反応する、信頼性の高いブレーキ性能が求められることになる。MRでは、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ベンチレーテッドディスクブレーキを、エボリューションⅧからそのまま受け継いでいる。優れたタイヤの接地性によって引き出される、ブレンボの高いブレーキ性能。パッドがローターに吸いつくような絶妙なタッチ、ハードなブレーキングでも効き味に影響をおよぼさない耐フェード性は、MRでもいかんなく発揮されている。



in NÜRBURGRING

40.8kg-m。Max-Torque

ターボチャージャーをリファイン。エンジン性能は、さらなる高みに。

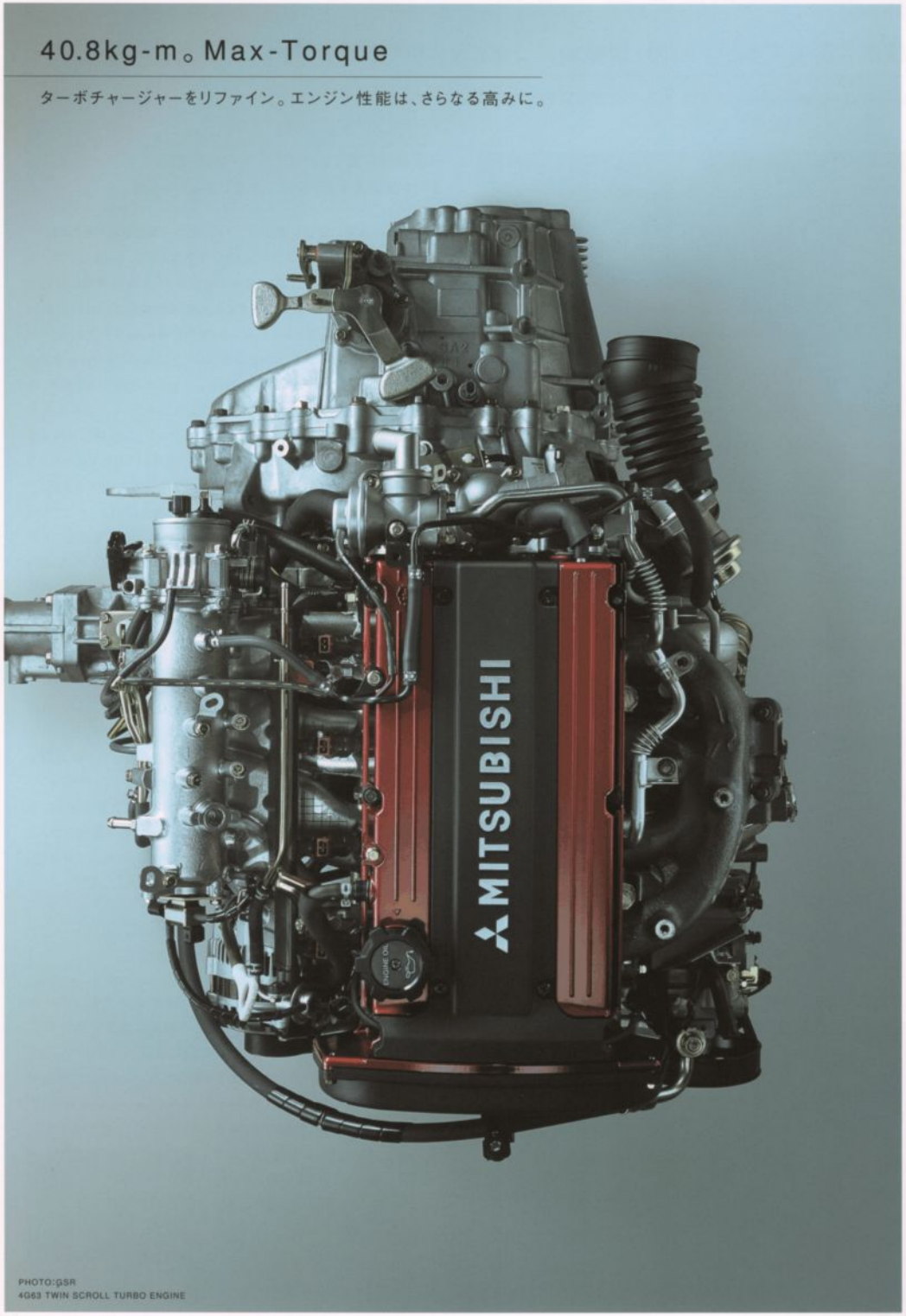


PHOTO:GSR
4G63 TWIN SCROLL TURBO ENGINE

高回転域でアクセルを踏み込んでも、なお鋭い伸びを見せる。

より幅広いパワー&トルクバンドを求めた結果の手応えある進化だった。



ピストン&イオン蒸着ピストンリング(6M/T車)



ウェストゲートソレノイド



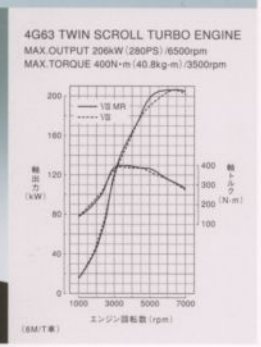
エンジンオイルクーラー



サイレントシャフト(6M/T車)



6速シフトノブ



(6M/T車)

代々受け継がれ、熟成されたエンジンに、次に必要なポテンシャルは何か。

軽量化と足回りの劇的進化によって高速安定性を増したMRは、あの過酷なニュルブルクリンクにおいても、なおも深くアクセルを踏み込むことを可能にした。必然的に、ハイスピード走行でのエンジン性能の伸びが求められることとなった。もともと粘り強さで定評ある4G63型ツインスクロールターボエンジンの低中域性能を確保しながら、高回転域でどれだけドライバーの意思に応えるレスポンスが得られるか。すでに280PSと40.0kg-mを軽々と達成しているパワーユニットに、今回はより幅広いパワー&トルクバンドをめざして改良が加えられた。

レブカウンターには常に注意を払って欲しい。それほどMRは高回転域も面白いエンジンだ。

コンペティティブな走りにおいて、中高速域のポテンシャルを高めることがひとつの課題となったMR。それを可能にしたのが、6M/T車のターボチャージャーのノズル面積拡大とカムプロファイルの変更である。エンジン性能曲線を見ればわかるように、およそ4500rpmからパワー&トルクともに厚みを増し、パワーにおいてはレブリミットまで高出力を持続させている。そのエンジンフィーリングは、実走行で顕著に知ることができる。最高出力回転数を超えた領域においても頭打ちのない伸び感を発揮し、ありあまるパワーとして体感できるのである。実際、ニュルブルクリンクでのテスト走行においても、そのタイムを確実に縮めることに貢献している。

40.8kg-mにアップした最大トルクが物語るのは、鋭い加速とレスポンスが誰にでも味わえるということ。

エンジン性能を高速型にチューンすると、どうしても中速域以下に影響が出る。これを回避するために、6M/T車ではウェストゲートソレノイドの増設で過給圧制御を最適化するとともに、サイレントシャフトのバランス量を見直しながら軽量化を図った。これによりレスポンスの向上とともに中速トルクも太くなり、最大トルクは40.8kg-mにアップ。見逃せないのは、最大トルク点が3500rpmという低い回転域で、よりフラットな中域トルク特性を実現できたことだ。6速クロスミッションとあいまって、スロットルオフの状態からでも、アクセルを踏み込んだ瞬間から発揮される鋭い加速レスポンス。それはマン・マシンの一体感を高め、モータースポーツのみならず、高速道路の合流や登坂路での俊敏な追い越しといった日常においても、ドライバーの意のままの走りを実現する。もちろんエンジン性能の向上にともない、信頼性の追究にも万全を期した。シリンダーヘッドは肉盛り補強するとともに熱処理条件を最適化。そのガスケットには積層枚数を5層に増やしてシール特性の向上を図っている。またピストンリングの張力を高めるとともにイオン蒸着を施し、フリクションの低減とともに耐久性もアップさせた。さらにオイルクーラーにおいても、コアサイズを拡大して冷却性能を高めている。



in NÜRBURGRING

オールホイールコントロール。Stability

駆動力制御を最適チューニング。コーナリングはさらに意のままに。

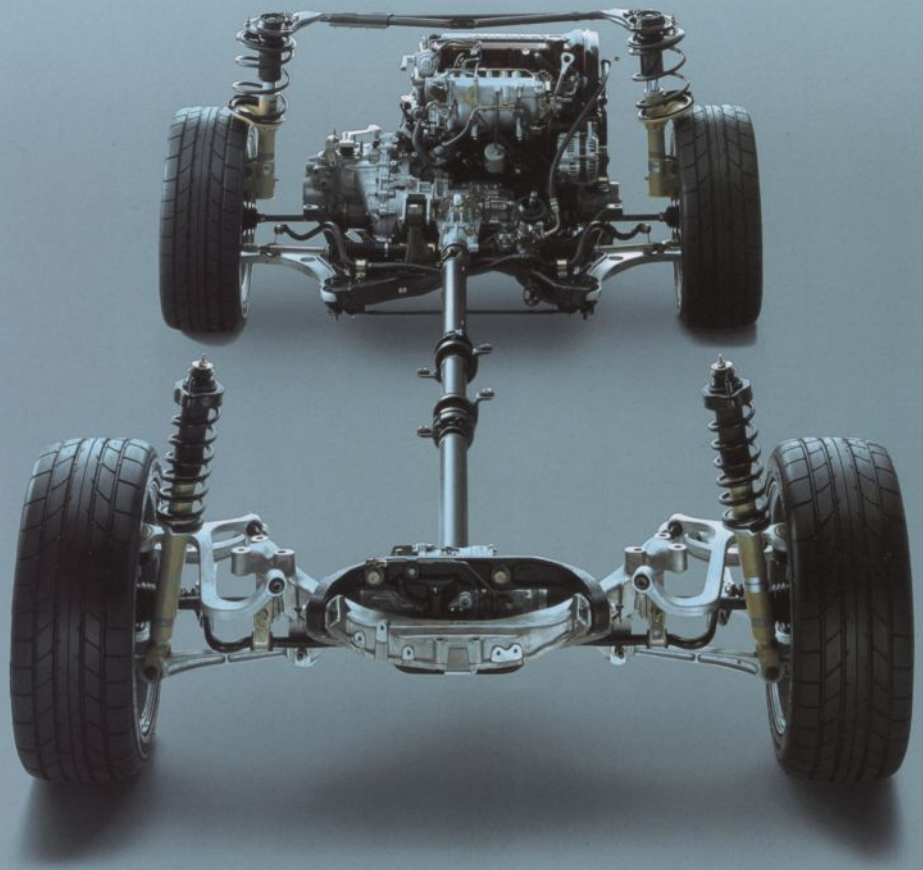


PHOTO:GSR
4WD SYSTEM

ブレーキは止まるためだけに踏むのではない。次の加速へ向けての準備といっていい。

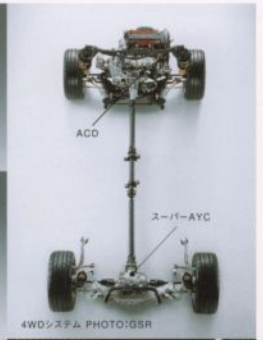
だからスポーツABSを、より速くコーナリングするための有効手段に進化させた。



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
（6M/T車）
（スーパー・アクティブ・ヨー・コントロールシステム）



4WDシステム PHOTO:GSR

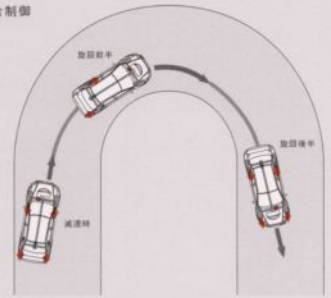


ACDモード切換スイッチ



ACDインジケーター

ACD+スーパーAYC統合制御



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。

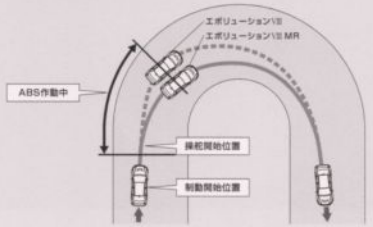
旋回前半
●ACD：センターデフの差動制限力を弱めて回頭性を向上。
●スーパーAYC：旋回外輪に駆動力を移して回頭性を向上。

旋回後半
●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
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。路面に応じて差動制限範囲を3つのオートモードから選択できる。

スーパーAYC［6M/T車］
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。さらに、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+ACD+スーパーAYC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にコントロールするスポーツABS（6M/T車）。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、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。

エボリューションは極限の走りにおいても、テールスライドなどの挙動変化が少なく、迫力がないといわれる。

コーナー出口にいくほど角度のきつくなるニュルブルクリンクのスプーンカーブ。最初のコーナーの進入速度が速すぎたために、次のコーナーへの備えが遅れ気味になったような場合でも、アクセルコントロールひとつで、何事もなかったようにリカバリーしていく。予期せぬ状況にあっても、好ラップタイムを叩き出せるのがMRである。三菱独自の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、常に確実なトラクションを与えることができる。これによって、さらに早いタイミングで、より深くアクセルを踏み込んで強大なトルクを路面にたたき付けても、大きな挙動変化が起こらない。その効果は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、誰もが進化したMRのエンジン性能を存分に引き出し、運転の醍醐味を感じ取ることができる。

モータースポーツフィールドからのフィードバックによって、三菱独自の統合制御が、より実戦的なものになっていく。

駆動力配分がハンドリングにおよぼす影響は、定常円旋回などの走行テストであればある程度理論解析はできるが、モータースポーツの現場では、コンピュータが弾き出す結果が必ずしも実走行とは一致しない。そこでエボリューションは開発当初から、駆動力制御のコントロール値を決めるために、実際のラリーやジムカーナなどを想定した様々な走行テストを繰り返すとともに、レーシングドライバーなどの助言をもとに煮詰めていった。今回のMRもモータースポーツシーンからのフィードバックによって、スポーツABS作動時の駆動力制御が改良された。

アクセルペダルを踏み込む時間が長いほど速く走れる。当たり前だが、なかなか実現できないことだ。

これまでエボリューションは、アクセル開度をはじめ、ハンドル角、4輪速度、前後および横Gなどの情報によって制動力を制御。そしてフルブレーキング時には、ACDとスーパーAYCの駆動力制御よりも、スポーツABSの作動を優先するよう設定されていた。しかしモータースポーツでは、ブレーキは止まるためだけに踏むのではなく、次の加速へ向けての準備でもある。そこでMRは、スポーツABS作動中も積極的に駆動力が制御されるようリファインした。例えば連続するコーナーに高い速度で進入しながら、ハードブレーキングで次のコーナーに備えるようなシーンでも、常にヨーモーメントを制御。この結果トラクションが確保され、より速いタイミングでブレーキペダルからアクセルペダルに操作を移すことが可能となった。旋回性と安定性を高めて、これまで以上に理想的なトレースラインをキープし続けることを容易にした。



in NÜRBURGRING

Interior







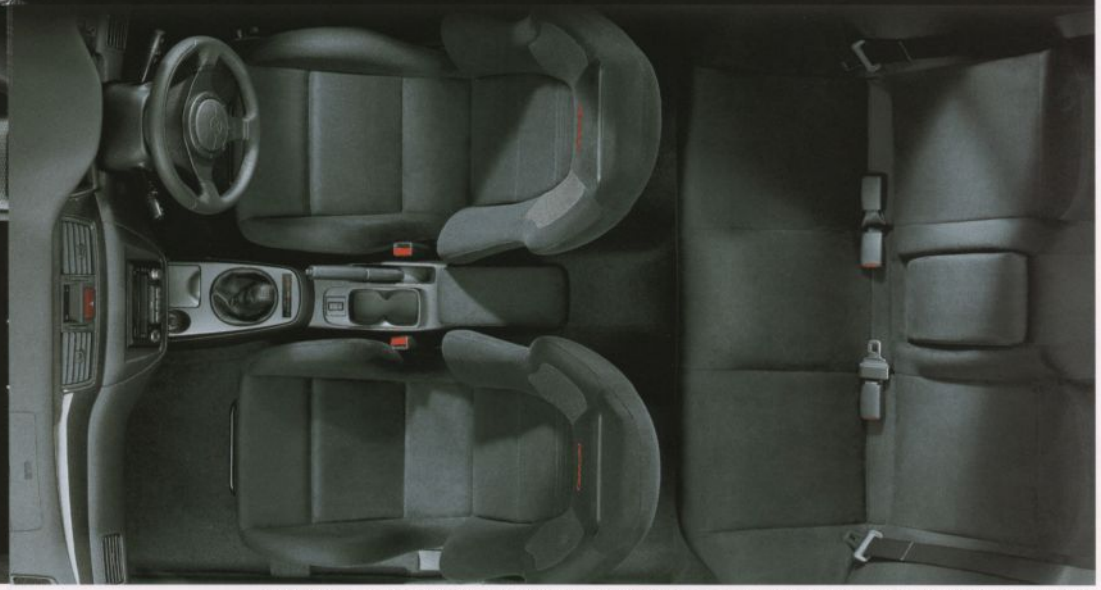


PHOTO:GSR ボディカラー:ミディアムパープリッシュグレーマイカ、内装基調色は全車ブラックモノトーン、オーディオ+スピーカーはディーラーオプション、インテリア写真はカットボディによる撮影。

ホールド性を高めたRECARO社製フロントバケットシート

滑りにくいシート生地を採用するとともに、樹脂コート仕上げのショルダーパッドを配して肩部のサポート性をさらに向上させた。

専用デザインの多連スポーツメーター&シフトレバーパネル

MRの走りを象徴する270km/hフルスケールメーター。そしてシフトレバーパネルのロゴプレートが、MRの存在を物語る。

虚飾を廃したコンペティティブなコクピット

純粋にスポーツドライビングを楽しむために、コクピットは虚飾を廃し、操作性、視認性といった機能の追究に徹した。

スパルタンなイメージのブラックモノトーン内装

カーボン調インパネオーナメントパネルとともにドアトリムやシート生地など、すべてをスポーティなブラックモノトーンで統一した。

Body Color



ミディアムパープリッシュグレーマイカ（ES）



PHOTO:GSR



クールシルバーメタリック（CL）



PHOTO:GSR



レッドソリッド（JW）



PHOTO:GSR



ホワイトソリッド（2E）



PHOTO:GSR

GSRは全色設定、RSはホワイトソリッドのみ設定。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。リヤスポイラーのアウターパネルはダークグレー塗装となり、ボディカラーとは異なります。



PHOTO:GSR
ボディカラー：ミディアムパープリッシュグレーマイカ
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイールはメーカーオプション

GSR
メーカー希望小売価格 339.8万円

○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。○メーカー希望小売価格はスペアタイヤ、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扱いとなります。
○保険料、税金（消費税含む）、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おりますので、詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。

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］



電動格納式リモコンドアミラー（カラーキー）
［GSR］



サイレンサー付大口径テールパイプ［6M/T車］



235/45ZR17タイヤ+ENKEI社製17インチ軽量
アルミホイール［6M/T車］



フルオートエアコン［GSR］



マルチモードキーレスエントリーシステム ※1
&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 ※2
［GSR（RSは運転席のみ）］



エンジンイモビライザー（盗難防止装置）
セキュリティアラーム［GSR］ ※3

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［GSR］

※1：ドアミラー電動格納制御機能・パワーウインドウ開機能・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。※3：セキュリティアラームは、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、営業スタッフにお問い合わせください。

Dealer Option


ボルテックスジェネレーター


カナードスポイラー


エアロミラー（カーボン調）


ブレーキ冷却導風板


エンジンフード・フィンパネル


エンジンルーム・アクセントプレート


シフトノブ（カーボン&シルバー）


スポーツペダル（シルバー）

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 MR・アクセサリーカタログをご覧ください。



PHOTO:RS 5M/T
ボディカラー：ホワイトソリッド、リヤスポイラーのアウターパネルはダークグレー塗装となり、ボディカラーとは異なります。

RS（5M/T）
メーカー希望小売価格 274.0万円

RS（6M/T）
メーカー希望小売価格 327.5万円

モータースポーツ用に徹した競技ベースモデル。ランサーエボリューションⅧ MR RS。

アルミルーフパネルやアルミサイドインパクトバーなどの採用とともに、薄板トランクリッド、
薄板リヤガラス、装備の簡略化などで、さらに軽量化。
6速クロスミッションと5速クロスミッションが選択できるほか、
RS専用チューニングを施したACD（5M/T車）、フロントヘリカルLSDなどを装備し、
競技用ベース車としての戦闘力を極限まで高めている。

［RS 5M/T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 ○薄板トランクリッド・薄板リヤガラス ○リヤエンドクロスバー
○チタンアルミ合金ターボチャージャー ○ACD ○リヤ1.5WAY機械式LSD ○運転席SRSエアバッグシステム ○ルーフアンテナ

*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に比べて劣りますので、あらかじめご了承ください。
*最大トルク40.8kg-mへのアップは、RS 6M/T車のみ対応。5M/T車は、ラリー・ダートラ・ジムカーナユースを考慮し、低速レスポンスに優れるエボリューションⅦと同一の仕様により、最大トルク40.0kg-mとなります。
○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。○メーカー希望小売価格はスペアタイヤ、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扱いとなります。○保険料、税金（消費税含む）、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おりますので、詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。


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。

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Ⅶからの変更点。

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（アウターパネル ダークグレー塗装）*1	★	★	
アルミルーフパネル	★	★	
薄板トランクリッド・薄板リヤガラス			
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（光軸調整機構付）&フロントフォグランプ			
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 マットブラック塗装	★	★ *2	
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）			
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	*3		
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			
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			*8
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール	★	★ *8	
235／45ZR17タイヤ			*8
205／65R15 94Hタイヤ			
■シート			
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り）	★	★ *4	
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（TYPE A・ブラック）	★	★ *4	
MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール（TYPE B）			
本革巻シフトノブ			
革製シフトレバーブーツ			
MR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			
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			
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（ハーネス付）			
ルーフアンテナ		★	
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（スエード調）	★	★ *6	
フロントドアポケット			
トランクルームトリム&トランクルームマット			
フロアコンソールボックス	リッド（生地貼）付		
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	★	★ *4	
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		*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			
6速クロスミッション			
5速クロスミッション			
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）		★	*8 *9
スポーツABS（EBD：電子制御制動力配分装置付）		★	*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BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー	★	★ *8	
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）			*8
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）			*8
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			*9
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			*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			*6
センターデフロック			*6
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			★
エンジンイモビライザー（盗難防止装置）			
セキュリティアラーム	*7		
寒冷地仕様*3			

■全車標準装備品

●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、陰間の乱れ、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：RSに標準装備のハロゲンヘッドライトおよびリヤコンビランプのエクステンションは、エボリューションⅦと同一のダークチタン塗装となります。ディスチャージヘッドライトをオプション装着した場合にマットブラック塗装となります。*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問い合わせください。*4：RECAROシート、MOMOステアリング（TYPE A）、カーボン調インパネオーナメントパネル、助手席サンバイザー、助手席エアバッグ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（TYPE A）はGSRと同一となります。その場合、縦線取付から横線取付に変更となり、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、設定速度を守ってください。*6：パワーウインドウ、センターデフロック、ドアトリム生地貼りはセットオプション。*7：セキュリティアラームは、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、営業スタッフにお問い合わせください。*8：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。*9：スーパーAYCをオプション装着した場合には、リヤ1.5WAY機械式LSDは装着されません。

■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（6M/T）		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			●		●

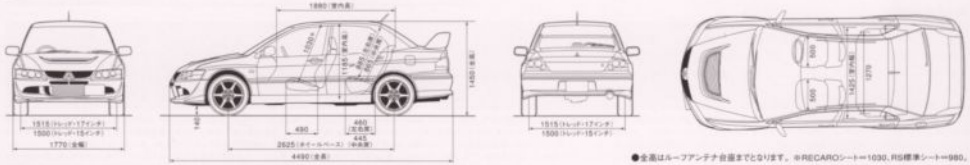
■この他にも複数オプションの組み合わせはできない場合があります。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。
■メーカーオプションは車両注文時に申し受けます。メーカーの工場で装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

主要諸元

駆動方式			FULLTIME 4WD		
車名・型式			三菱・GH-CT9A		
			SJGFZ	SJDFZ〔40〕	SNDFZ
類別	エンジン		2000 DOHC 16バルブ インタークーラーターボ		
	類別呼称		GSR	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		
車両重量		(kg)	1400	1360	1310
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)	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〕		(kW/rpm)	206〔280PS〕/6500		
最大トルク		(N・m/rpm)	400〔40.8kg-m〕/3500		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		
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		205/65R15 94H

●RSは、6M/T〔SJDFZ〔40〕〕とSM/T〔SNDFZ〕で注文型式が異なりますので、ご注意ください。●仕様変更は発売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：燃料消費率は走り方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）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率は異なります。
■製造事業者：三菱自動車工業株式会社

■外観4面図　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、RS標準シート＝980。

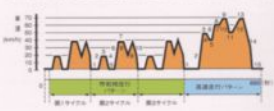
■環境仕様

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
	HFC-134aエアコン冷媒の使用量 (g)		500	
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）※1	
	水銀		極微量使用（ディスチャージヘッドライト）	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：欧州環境負荷物質法規適合　※2：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通り組み合わせた郊外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。



■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）

カーライフを彩る、楽しい情報をお手元に。　http://me.mitsubishi-motors.co.jp/

me　クルマ・エンターテインメントマガジン

me は、三菱自動車の最新情報を毎月お届けするメールマガジンです。新車情報からイベント情報、カーライフを楽しむエンターテインメントな情報まで、ビジュアル満載でお送りしています。まずは、URLにアクセス。詳しい案内をご覧の上、お楽しみください。

「月々9,800円」でランサーエボリューションⅧ MRに乗れる!!

ランサーエボリューションⅧ MR〔GSR〕 お支払いプラン例

頭金	678,000円
初回お支払い金	9,303円
月々お支払い金	9,800円×28回払い
ボーナスお支払い金	200,000円×6回払い
以上35回までのお支払い金額合計※A	2,161,703円
最終回お支払い額※B	1,699,000円

※メーカー希望小売価格3,398,000円、支払い期間3年1月、実質年率6.8%、初回4月、ボーナス月8月・1月の場合　※お支払い総額は※Aと※Bの合計金額になります。
※現金販売価格、実質年率は各販売会社で決めております。
※クレジット会社は三菱オートクレジット・リース（株）となります（http://mcl-com.co.jp）。
※詳しくはお買い求めの販売会社にお問い合わせください。

スーパーマイカープランのしくみ

スーパーマイカープランは3年後に自由に選べるのがうれしいクレジットプラン



3年後、自由に選べます!

最終回のお支払い方法…

① 新しい三菱車にお乗り替えの場合 0円（※1）
② このクルマをお買い取り、もしくは再クレジット
③ クルマをご返却の場合 0円（※1）

以上の3つからお選びになれます。

※1：お乗り替え・ご返却の場合、最終回のお支払いは基本的に必要ありませんが、走行距離・内外装の損傷・事故歴など車両の状態によっては お客様のご負担が発生します。

●保険料・税金（含む消費税）、登録料などの諸費用は別途申し受けます。価格はスペアタイヤ、タイヤ交換用工具一式付の価格です。様々なお支払いプランを設定できますので詳しくは、各販売会社までお問い合わせください。●対象車種等、詳しくは、各販売会社までお問い合わせください。●実質年率及び最終回お支払い額設定条件につきましては、予告なく変更させていただくことがあります。

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：9時～17時（土、日：9時～12時 13時～17時）

〒590-0906 堺市三宝町5丁　276番の2
近畿三菱自動車販売株式会社
堺　店
TEL072－238－9351

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、用法の最低限明確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東京都港区港南2丁目16番4号　www.mitsubishi-motors.com

Heart-Beat Motors

MITSUBISHI MOTORS

●このカタログの内容は2004年2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。

3SXGB8A041(04-02)