

LANCER
EVOLUTION VII
GT-A



contents

02	Prologue
03	Exterior
05	Interior
07	Engine
09	Drivetrain
11	Body Construction
12	Suspension
13	Brake & Tire
14	Data



『ランサーエボリューション』は、世界ラリー選手権(WRC)制覇を目的として開発。軽量・コンパクトな4ドアセダン「ランサー」に、「ギャランVR-4」で熟成を重ねた高出力・高トルクの4G63型2Lインタークーラーターボエンジンと、そのパフォーマンスを余すことなく路面に伝える優れたフルタイム4WDシステムを搭載した“高性能4WDスポーツセダン”として、'92年10月に発売しました。

この初代ランサーエボリューションは、'93年1月のモンテカルロラリーにデビュー。年間2,500台以上の生産義務のほか、外観、エンジン、サスペンションなどの改造が厳しく制限されるグループA規定での挑戦が始まりました。

その後、年々ハイスピード化が進む過酷なWRCを有利に戦うためのホモロゲーションモデルとして、実戦で要求される技術改良とスペック変更を重ねてきました。また一方で、スポーツドライビングを楽しむ市販車として、AYC(エボリューション～)、ACD(エボリューション～)など先進の4WDテクノロジーも積極的に採用。“走る”“曲がる”“止まる”の走りの資質を高めて、車名の通り“進化”を遂げました。

その進化の過程において、WRCでは、'96年から4年連続でドライバーズチャンピオンを、'98年にはマニファクチャラーズチャンピオンを獲得。より市販車に近い規定のグループNでは、'95年から7年連続でドライバーズカップを獲得。国内でも全日本ラリー、ジムカーナ、ダートトライアル、そしてスーパー耐久レースなど、あらゆる競技において数々の栄光を手にすると同時に、モータースポーツで培った技術を市販車へダイレクトにフィードバックして、常に最高のドライビングプレジャーをお客様に提供してきました。

これまでのランサーエボリューションは、モータースポーツのホモロゲーションモデルとして、運動性能において最高のパフォーマンスを発揮するクルマづくりを追求し、マニュアルトランスミッション搭載車みの設定としてきましたが、今回、幅広いより多くのお客様に“高性能4WDスポーツセダン”の卓越したドライビングプレジャーを堪能して頂くために、『ランサーエボリューション GT-A』を開発しました。スポーツモード付きのオートマチックトランスミッション搭載はもとより、ボディ、エンジン、サスペンション、4WDシステムなどを細部にわたって最適化し、ランサーエボリューション

ならでは際立った運動性能を高い次元で継承しつつ、より自然で扱いやすいハンドリング特性を実現。上質でスポーティなインテリアに包まれながら、アクセル・ブレーキの2ペダルで操る、『ランサーエボリューション GT-A』の走りの世界を、三菱自動車は提案します。

GT-Aの由来:

現在に至るまで進化を続けてきたランサーエボリューション。その新たな方向性としてグランドツーリングテイストを付加したことから『GT』とし、また、「そのアプローチの第一歩」との意味からアルファベットの最初の一文字『A』、さらに「A/Tスポーツを極める」という狙いからA/Tの『A』を加えて、『GT-A』としました。

より洗練感と質感を増したエクステリア

造形すべてが機能に裏付けられた、ダイナミックかつ洗練されたランサーエボリューション GSRのエクステリア。このエクステリアをベースに、GT-Aでは走りのための機能美と、大人の感性にふさわしい上質さを融合したエクステリアとしています。GSRと共通の、コーナー部を大胆に切りつめ取り回しやすさを高めたダイヤモンドカット

ノーズは、タイトコーナーにおけるラインどりを有利にし、ボディラインと一体感ある洗練されたプリスターフェンダーは、コーナリング限界を飛躍的に高めるワイドトレッド&ワイドタイヤを収めながら、悪路でも十二分なトラクション性能を発揮できるサスペンションストロークを確保しています。さらにGT-Aでは、軽量アルミ製ボンネットフ

ードの放熱用エアアウトレット/冷気導入用NACAダクトを廃し、また、フロントバンパー中央上部の冷気導入用エアインレットを廃してライセンスプレートを中央配置することで、GSRに対してエンジンルームへの流入空気を減らして空気抵抗を低減するとともに、大人の感性にふさわしい洗練感をよりいっそう高めました。

リヤスポイラーは、LEDハイマウントストップランプ内蔵の小型スポイラーを採用。また、お客様の好みに応じてGSR同様の4段階迎角調整式大型スポイラー、あるいはリヤスポイラーレス仕様をメーカーオプションで選択可能としています。リヤドア、リヤウインドウにはプライバシーガラスをメーカーオプションで設定。多眼ヘッドランプには、優れた照度分布と高い光力を発揮するディスチャージヘッドランプ&フォグランプを標準装備、ヘッドランプ一体のフロントターンランプとリヤコンビランプのアウトターレンズをクリア化し、いちだんと質感を高めています。



GSR



GT-A
プライバシーガラス(メーカーオプション)装着車



GT-A
プライバシーガラス(メーカーオプション)装着車



LEDハイマウントストップランプ付リヤスポイラー



迎角調整式大型リヤスポイラー(メーカーオプション)



リヤスポイラーレス仕様(メーカーオプション)



軽量アルミ製ボンネットフード&フロントフェンダー

スポーツマインドあふれる機能的で上質なインテリア



RECARO社製セミバケットシート、2DINオーディオ対応キット+6スピーカー(メーカーオプション)、2DINオーディオ(ディーラーオプション)装着車

スポーツドライビングのための機能を凝縮した高機能コックピットデザイン。オフブラックを基調としたモノトーンのGSR用インテリアをベースに、GT-Aでは、スポーティ感と上質感を両立させるため、ブルーパール色のインストルメントパネルオーナメント、シフトレバーパネル、パワーウィンドウスイッチパネルを配し、本革巻きのステアリングホイール、シフトノブ、シフトブーツ、パーキングブレーキレバーグリップのステッチ色までブルーでコーディネート。

インストルメントパネルは、タコメーターを中央に配したGT-A専用の3連ホワイトスポーツメーターを採用し、エンジン回転数、シフトポジション、ACDモードなどあらゆる走行情報の視認性を高めています。また、メーターそれぞれの外周リング、指針キャップや、シフトレバーリング、ドアハンドル、エアコンアウトレットノブにメッキをあしらひ、スポーティさのなかに上質感を演出しています。

シンプルな面構成かつ力強い13本スポークの本革巻きステアリングホイール(シフトスイッチ付)は、グリップ部分にすべり止めのためのデインプル加工を施すことにより、スポーツドライビング時の確かなステアリングワークを約束します。また、センター部分にはメッキリング付のオーナメントを配して上質感を演出しています。

オートマチックシフトレバーは、確かな手応えのある操作感と、マニュアルシフト風の本革巻きシフトノブ、シフトブーツの採用により、洗練された大人のスポーツマインドをいっそう刺激します。



3連ホワイトスポーツメーター



ステアリングシフトスイッチ



本革巻きシフトノブ&シフトレバーブーツ

シートは、適度なホールド性と快適な座り心地をあわせ持つ専用スポーツシートを採用。シート生地には、心地よい躍動感を与えるゴールドのアクセントカラーを配しました。着座ポイントの高さは、GSRとランサーセディアの中間に設定し、低重心化と乗降性をバランスさせています。

また、スポーツ走行時のホールド性に優れたRECARO社製のセミバケットシートと、上質な大人の空間を演出する本革シートもメーカーオプションで設定しました。RECARO社製セミバケットシートは標準のスポーツシートと同じ着座ポイント高さとする一方で、本革シートはランサーセディアワゴンと共通とし、着座ポイントは他のシートより高く設定し、良好な乗降性、ゆったりとした座り心地を実現しています。さらに本革シートの運転席は、スイッチ操作で座面の前進/後退、上昇/下降及び背もたれのリクライニングが可能な4ウェイパワーシートとしています。

また、フロアコンソールに角度調整機構付きのアームレストを、リヤシートにカップホルダー付きのセンターアームレストを採用して、ロングドライブ時の利便性・快適性を高めるとともに、インストルメントパネル、ダッシュパネル、コンソール、ドアトリム、フロアカーペットなどに吸音性に優れたPET材や遮音材を効果的に採用することにより、GSRに対して室内の騒音レベルを低減しています。



スポーツシート



RECARO社製セミバケットシート(メーカーオプション)

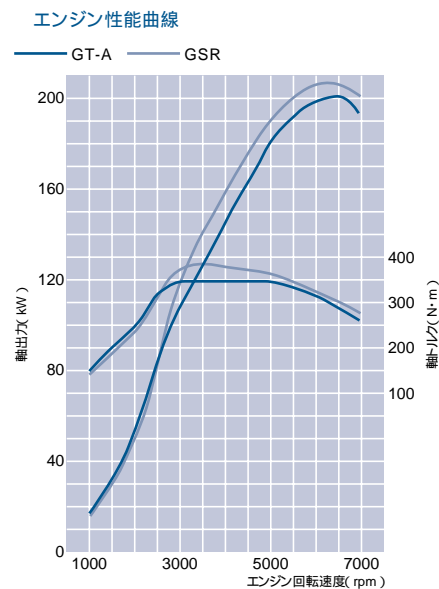


本革シート(メーカーオプション)



アームレスト付大型フロアコンソール

高出力・高トルクの4G63型インタークーラーターボエンジン



モータースポーツの実戦を通じて熟成を重ねたランサーエボリューション伝統の4G63型2L DOHC 16バルブ 4気筒インタークーラーターボエンジン。GT-Aでは、この高性能パワーユニットをベースに、オートマチックトランスミッションとのマッチングを図りながら、日常の一般走行から本格的なスポーツ走行までの幅広い使用状況に最適なチューニングを施して搭載しました。

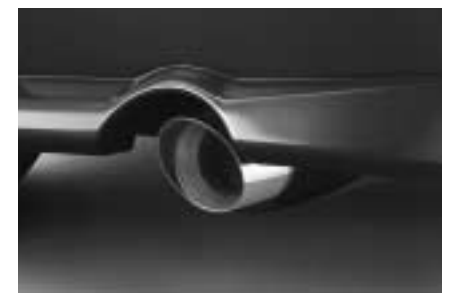
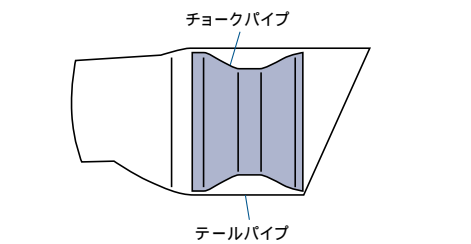
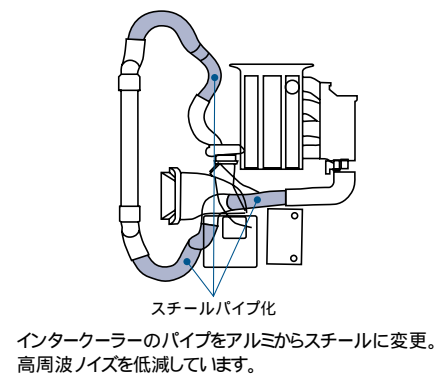
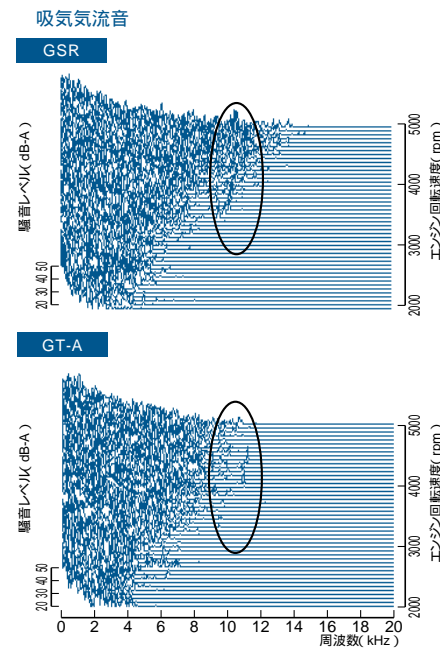
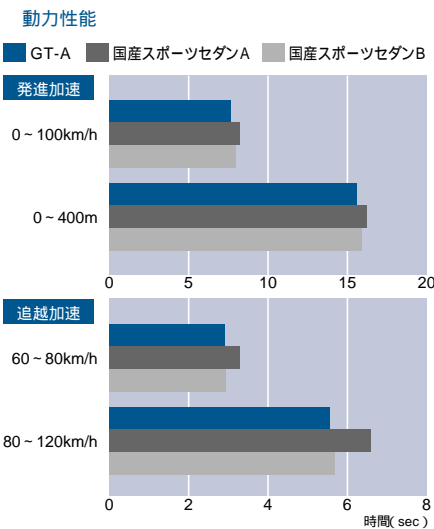
また、オイルパン材質を制振鋼板とすることでエンジン雑音を、インタークーラーパイプ材質をスチールとすることで吸気気流音の高周波成分を、そしてテールパイプ内にチョークパイプを採用することでこもり音領域の排気吐出音をそれぞれ低減し、心地よいスポーティなサウンドを残しつつも雑音成分を排除することによって、全体としての静粛性向上を図っています。

ピークパワーより先低中速域でのレスポンスを重視し、GSRに対してツインスクロールターボチャージャーのタービンノズル径断面積を縮小するとともに、コンプレッサーを小型化したハイレスポンスターボチャージャーを搭載。最高出力を200kW(272PS)/6,500rpmに抑えながらも、2Lオートマチックトランスミッション搭載車としては世界でも屈指の動力性能を発揮します。

さらに343N・m(35.0kg・m)の最大トルクを3,000rpm～5,000rpmの広い回転数領域で発揮するフラットなトルク特性とすることによって、圧倒的な加速性能と扱いやすさを両立しました。

エンジン主要諸元

	GT-A	GSR
エンジン形式	4G63	
排気量(cc)	1997	
ボア×ストローク(mm)	85×88	
圧縮比	8.8	
使用燃料	無鉛プレミアム	
レッドゾーン(rpm)	7000	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	343[35.0]/3000	383[39.0]/3500
最高出力(kw[PS]/rpm)	200[272]/6500	206[280]/6500
排ガス規制	平成12年排ガス規制	
ターボチャージャー		
ノズル面積(cm ²)	9.0	9.8
タービン材質	インコネル	インコネル(MOPでチタンアルミ合金)
コンプレッサーホイール径	65	68



ステアリングシフトスイッチを新たに採用したINVECS- スポーツモード5A/T

トランスミッション本体は、ギャランVR-4で熟成を重ねた信頼性の高い大容量のW5A51型INVECS- スポーツモード5A/T*をベースに、終減速比をGT-A専用に最適化して搭載。深い1速のギヤ比で発進加速性能を向上させるとともに、浅い5速のギヤ比で高速巡航時の快適性と燃費性能を改善しています。

また、水冷式および空冷式の2つのATFクーラーを直列配置することにより、本格的なスポーツ走行時の油温上昇にも対応しています。

スポーツモードでのマニュアルシフト操作は、従来のシフトレバーでの操作に加え、ステアリングホイールのスポーク左右2箇所(上:シフトアップ、下:シフトダウン)により、ステアリングホイールから手を離すことなく素早いシフト操作を可能としました。このマニュアルシフト操作によるシフトダウンでエンジンがオーバーレブする場合には、従来のスポーツモードと同様にシフトダウン操作を受け付けられないよう制御。GT-Aでは、ドライバーがより確実にシフト状況を把握できるよう、シフトダウンが行われなかったことをブザーで告知する機能を追加しています。

*1: INVECS- スポーツモード5A/T
平均的なドライバーが最適と感じるシフトタイミングを実現する「最適制御」と、個々のドライバーの好みを判断して好みに応じたシフトタイミングに変えていく「学習制御」を採用し、イージードライブからスポーツドライブまで幅広く対応します。



オートマチックシフトレバー

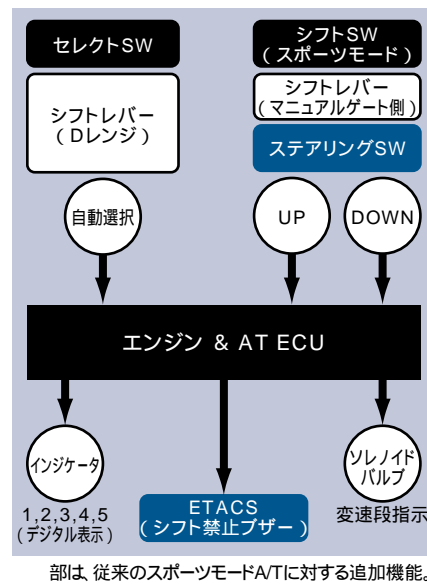
オートマチックトランスミッション主要諸元

型式	W5A51	
軸間距離 1-3軸 (mm)	215	
デフ落差	50	
全長 (mm)	418	
出 比	1st	3.789 12.633
比	2nd	2.057 6.860
減 比	3rd	1.421 4.737
速 比	4th	1.000 3.333
率	5th	0.731 2.437
ギヤ	Rev	3.865 12.886
終減速比	3.333	
フロントデフサイズ	#4.2	
センターデフサイズ	#6.1	
シフトポジション	4 + スポーツモード (ステアリングシフトスイッチ付)	
INVECS-	有	
A/Tオイルクーラー	水・空冷式	



ステアリングシフトスイッチ

スポーツモード制御システム



三菱独自のオール・ホイール・コントロール・テクノロジー、ACD + AYC + スポーツABS搭載のフルタイム4WDシステム

“走る” “曲がる” “止まる”の運動性能を飛躍的に向上させる4WDシステム、三菱独自のオール・ホイール・コントロール・テクノロジー、「ACD*2+AYC*3+スポーツABS*4」を搭載。

GT-Aでは、その高性能なメカニズムを、オートマチックトランスミッションとのマッチングを図りながら、より幅広いドライバーに扱いやすい特性とするため、制御特性を最適化しました。

前後輪の差動制限力を電子制御するACDは、GSRに対して若干差動制限力を強める制御特性とすることにより、コーナリング時の車両安定性を向上させています。また、左右後輪の駆動力配分を電子制御するAYCは、GSRと同一の特性とすることによってクイックな操舵応答性を保っています。

さらに、操舵状態に応じて4輪の制動力を独立にコントロールするスポーツABSともマッチングを図り、GSRと同様、ブレーキングしながらのコーナリングでも十分な制動力を発揮しながら、操舵安定性を確保しています。

なお、プロペラシャフトのリヤデフ側ジョイントを等速ジョイントへ変更し、プロペラシャフトに起因するこもり音と振動を低減させています。

*2: ACD(Active Center Differential) センターデフに電子制御の油圧多板クラッチを採用し、走行状況に応じて前後輪の差動制限力を、コンピューターでフリー状態から直結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させます。

*3: AYC(Active Yaw Control) リヤデフディファレンシャル内に設けたトルク移動機構により、走行状況に応じてコンピューターで左右後輪の駆動力差をコントロール。車体に働くヨーモーメント(旋回力)を制御し、旋回性能を向上させます。

*4: スポーツABS 操舵状態を検知するハンドル角センサーにより得た情報をもとに、コンピューターが4輪をそれぞれ独立して制御し、制動状態における操舵性能を向上させます。

また、前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するEBD(電子制御制動力配分システム)によって、限界領域でのブレーキング時に後輪の制動力配分を増やして前輪の負担を軽減し、耐フェード性能を向上させたのに加え、路面状況や積載状態の変化に対しても常に安定した制動性能を発揮します。

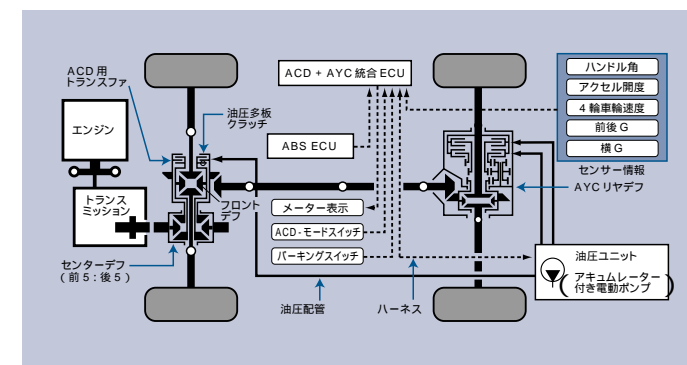


ACD

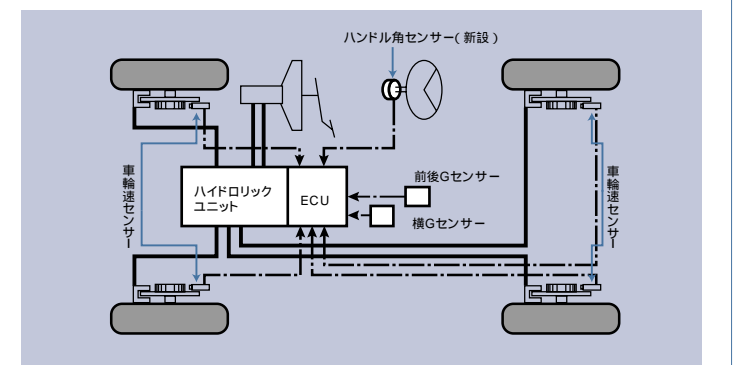


AYC

ACD + AYC制御システム



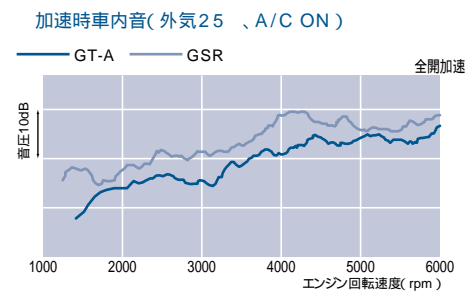
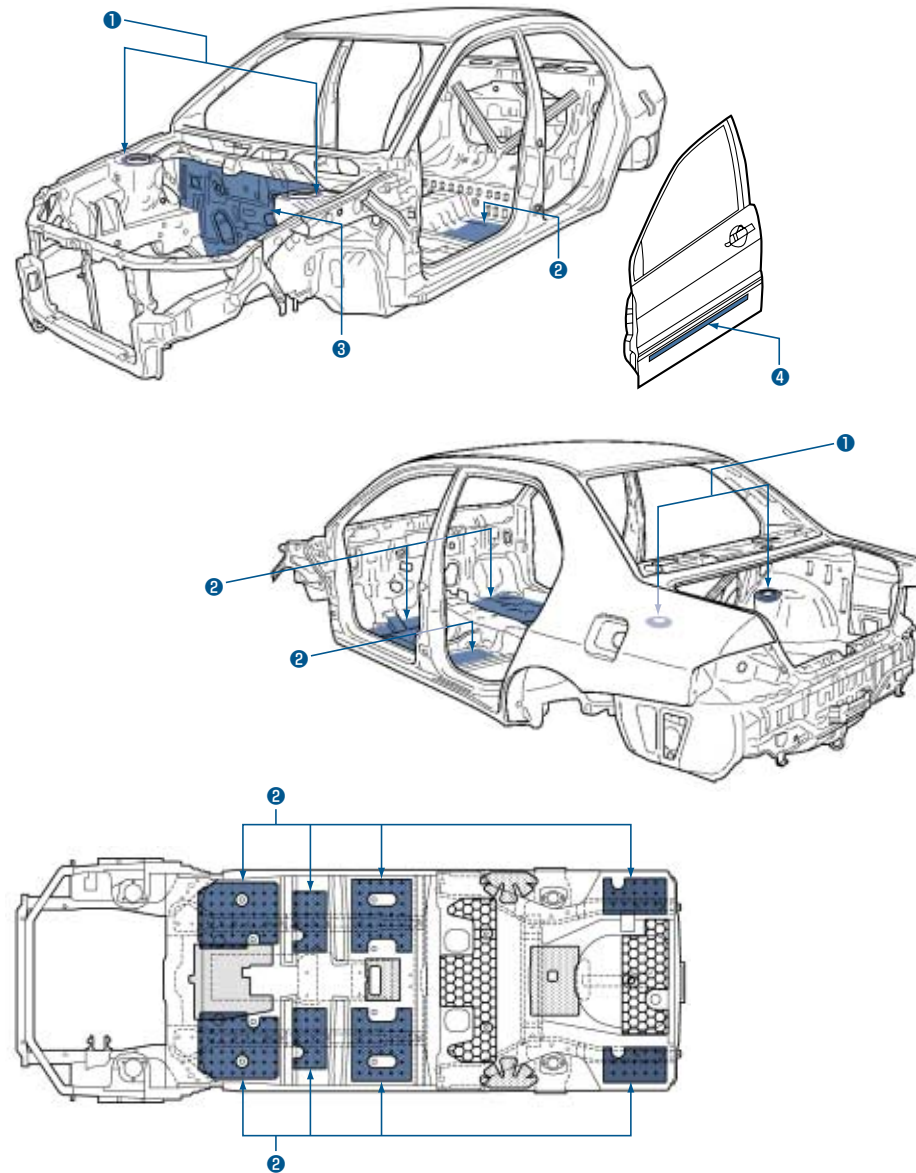
スポーツABS制御システム



操舵フィーリングと遮音性を高めた高剛性ボディ

運動性能を極限まで高めるために、効果的な補強と徹底した軽量化を図った高剛性ボディ。

GT-Aでは、各部の補強や遮音材の追加によって、操舵フィーリングを向上させるとともに、振動や雑音の低減を図っています。フロント&リアのスプリングハウス上面にリング状の板金プレートを追加して、サスペンション取り付け部の剛性を向上。これにより、操舵のリニア感と剛性感をさらに高めるとともに、ステアリングの微振動を低減しています。また、ダッシュインシュレーターやフロアのメルティングシートを強化して、エンジンルームからの透過音やロードノイズを低減するなど、遮音性の向上を図っています。



フロントスプリングハウスプレート

ボディ構造

GSRの高剛性ボディを踏襲し、優れた操縦安定性を保持しながら、乗り心地や静粛性をGSRより高めるチューニングとしました。

- ①フロント&リアスプリングハウスプレートの追加で強度をアップし、操舵フィーリングと乗り心地を向上。
- ②フロアのメルティングシートの性能を強化し、床下回りの遮音、ダンピングを向上。
- ③ダッシュインシュレーターの性能を強化し、エンジンルームからの透過音を緩和。
- ④フロントドア下部にドアウェッジストリップロアを追加し、ドア回りの遮音を強化。

ワインディングでの扱いやすさと乗り心地のフラット感、ストローク感を高めたサスペンション&ステアリング

モータースポーツ実戦からのフィードバックによって熟成を重ねた、優れた操縦安定性と直進安定性を両立す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とマルチリンク式リアサスペンション。

GT-Aでは、サスペンション&ステアリングの特性を最適化し、ダイレクト感のある高い操縦安定性を極力犠牲にすることなく、GSRより先扱いやすさと乗り心地を向上させました。フロント&リアのスプリングのばね定数、ショックアブソーバーの減衰力、リヤスタビライザーの特性をはじめ、フロントローアームの前側ブッシュ、ハンブストッパパーとリアアッパーアームの前後ブッシュの特性に至るまでチューニング。ステアリングギヤ比もGT-A専用とする一方、フロントスタビライザーはGSRと同じハードな設定。ダイレクトでシャープな操縦安定性を高いレベルに保ち、GSRと同等のロール特性を確保しながらも、GSRに対してワインディング等でより扱いやすいハンドリング特性とし、ストローク感とフラット感を高めた乗り心地を実現しました。



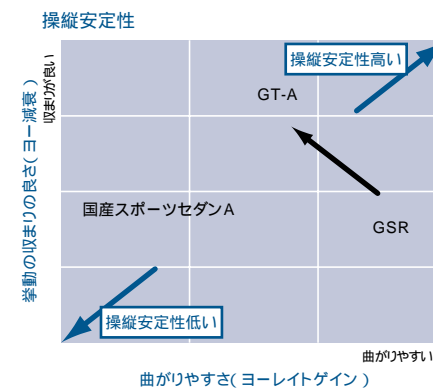
フロントサスペンション



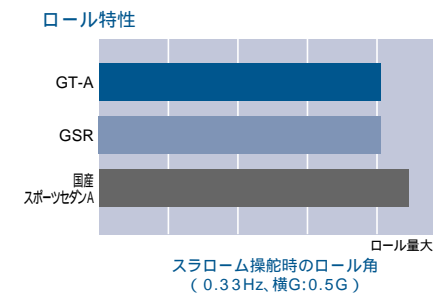
リアサスペンション

サスペンション変更点

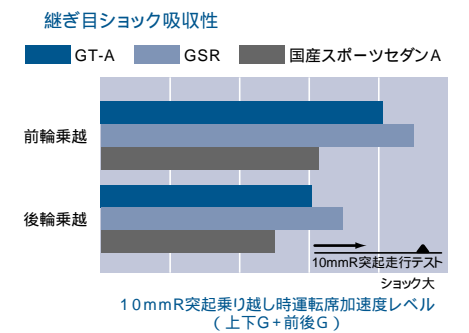
	GT-A	GSR
ばね定数 (N/mm)	35.3/43.1	37.3/47.1
ショックアブソーバー減衰力 [0.3m/s時] (N)		
前(伸側/圧側)	10/ 15(%)	-
後(伸側/圧側)	25/ 45(%)	-
スタビライザー径 (mm)		
前	24	
後	21	22
ステアリングギヤ比	14.2	13.0



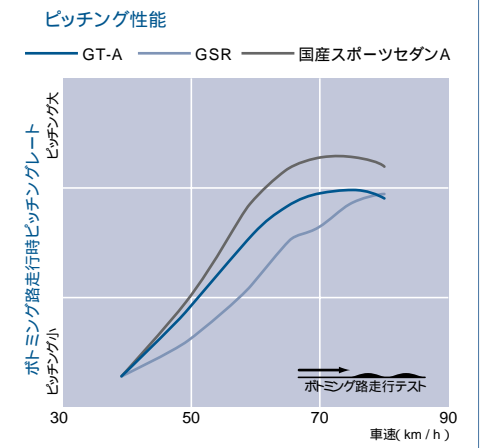
GSRと比較した場合、穏やかな挙動を示しますが、国産スポーツセダンAと比較した場合、高い操縦安定性を実現しています。



GSRと比較した場合、同等のロール特性を実現。また、国産スポーツセダンAより、良く抑えられたロール特性を実現しています。



GSRと比較した場合、良好な縦目ショック吸収性を実現しています。



国産スポーツセダンAと比較した場合、ピッチングの少ない乗り心地を実現しています。

優れた制動力を発揮するブレーキ

エボリューション GSRと同様に、フロントにbrembo社製17インチ4ポットディスクブレーキ、リアにbrembo社製16インチ2ポットディスクブレーキを採用。
GSRより増加した車重に対しても、日常の一般走行から本格的なスポーツ走行までの使用状況下では、十二分な制動性能、耐フェード性能と高いコントロール性を発揮します。



brembo社製フロント17インチ4ポットディスクブレーキ



brembo社製リア16インチ2ポットディスクブレーキ

ハンドリング重視のハイグリップコンパウンド

GT-Aでは、ワインディングなどでの扱いやすさと乗り心地のフラット感、ストローク感を重視したサスペンションとのマッチングを図り、ハンドリング性能に優れたハイグリップコンパウンドを使用した 225/45ZR17サイズのタイヤを採用。
ホイールはGSRと同様のデザインながら表面処理を光輝タイプとすることで、いちだんと質感を高めています。



主要装備		OP:メーカーオプション		主要諸元	
エクステリア		インテリア		駆動方式	
専用アルミフード	ブルーパール塗装パネル	ブルーパール塗装パネル		フルタイム4WD	
専用フロントグリル・一体型カラーバンパー	(インパネ・シフトパネル・パワーウインドウスイッチパネル)	(インパネ・シフトパネル・パワーウインドウスイッチパネル)		三菱・GH-CT9A	
大型フロントバンパーエクステンション	アームレスト(生地貼)付大型フロアコンソール	アームレスト(生地貼)付大型フロアコンソール		SYGFZ	
大型サイドエアダム	ドアトリム生地貼 防眩式ルームミラー フォットレスト	ドアトリム生地貼 防眩式ルームミラー フォットレスト		2000 DOHC 16バルブインタークーラーターボ	
リアアンダースポイラー一体型専用カラーバンパー	トランクルームドリーム(フロントドリーム付)	トランクルームドリーム(フロントドリーム付)		GT-A	
LEDハイマウントストップランプ付リヤスポイラー	フロントドアポケット センターパネルボックス(リッド付)	フロントドアポケット センターパネルボックス(リッド付)		5AT	
OP:迎角調整式(4段階)大型リヤスポイラー *1	フロントカップホルダー(フロアコンソール部)	フロントカップホルダー(フロアコンソール部)			
OP:リヤスポイラーレス仕様 *1	運転席&助手席パニティミラー	運転席&助手席パニティミラー			
専用ディスチャージヘッドランプ(光軸角度調整付) *2	インサイドドアハンドル(メッキ) マップランプ	インサイドドアハンドル(メッキ) マップランプ			
フロントフォグランプ	トランクルームランプ	トランクルームランプ			
クリアタイプフロントターンランプ	機能装備	機能装備			
専用クリアタイプリアコンビランプ	ツインスクロールターボチャージャー	ツインスクロールターボチャージャー			
OP:電動チルト&スライダガラスサンルーフ	ACD(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)	ACD(アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム)			
OP:プライバシーガラス(リヤドア・リヤウインドウ) *3	AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)	AYC(アクティブ・ヨー・コントロールシステム)			
大口径テールパイプ	スポーツABS(EBD・電子制御制動力配分装置付)	スポーツABS(EBD・電子制御制動力配分装置付)			
225/45ZR17タイヤ+17インチアルミホイール(光輝タイプ)	専用クイックステアリングギヤレシオ	専用クイックステアリングギヤレシオ			
* GT-A "エンブレム(フロントグリル、トランクリッド)	倒立式ストラット	倒立式ストラット			
トワイライトランプ 電動格納式リモコンドアミラー(ボディ色)	フロント&リヤスタビライザー	フロント&リヤスタビライザー			
フロント可変開度ワイパー(ミスト付)	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)			
リヤ開度ワイパー&ウォッシャー 熱線吸収グリーンガラス	リヤスプリングハウス補強プレート	リヤスプリングハウス補強プレート			
ドアサッシュブラックアウト	フロントクロスメンバー補強バー(前後2本)	フロントクロスメンバー補強バー(前後2本)			
シート	ブレンボ社製ブレーキ:	ブレンボ社製ブレーキ:			
専用スポーツシート(フロント)&ハイバックリヤシート	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)	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)			
OP:RECARO社製フロントセミバケットシート *4	&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)	&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:本革シート&運転席4WAYパワーシート *5	マルチモードキーレスエントリーシステム	マルチモードキーレスエントリーシステム			
計器盤まわり	(パワーウインドウ制御機能付) *8	(パワーウインドウ制御機能付) *8			
本革巻3本スポークステアリングホイール	オートライトコントロール	オートライトコントロール			
(ステアリングシフトスイッチ付)	OP:寒冷地仕様 *9	OP:寒冷地仕様 *9			
本革巻シフトノブ	フロントアンダーカバー センタードアロック	フロントアンダーカバー センタードアロック			
シフトレバーブーツ	チルトステアリング パワーステアリング	チルトステアリング パワーステアリング			
本革巻パーキングブレーキレバー(ブルーステッチ)	安全装備	安全装備			
ACDモード切替スイッチ	運転席&助手席SRSエアバッグ	運転席&助手席SRSエアバッグ			
専用スポーツメーター(3眼ホワイトタイプ・メッキリング付)	フォースリミッター&	フォースリミッター&			
OP:DVD・MMCS/DVDナビゲーション対応三菱マルチ	プリテンション付フロント3点式ELRシートベルト	プリテンション付フロント3点式ELRシートベルト			
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&MDプレーヤー・6スピーカー *6	セーフティ機構付パワーウインドウ	セーフティ機構付パワーウインドウ			
OP:2DINオーディオ対応キット+6スピーカー *7	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)	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)			
オーディオフィッティングキット	熱線プリントリヤガラス ハイマウントストップランプ *10	熱線プリントリヤガラス ハイマウントストップランプ *10			
(4スピーカー・アンテナ・オーディオ装着用ブラケット・ハーネス)	アジャスタブルシートベルトアンカー(フロント)	アジャスタブルシートベルトアンカー(フロント)			
フルオートエアコン	シートベルト非装着ウォーニング	シートベルト非装着ウォーニング			
液晶式トリップ&オドメーター 燃料残量警告灯	デジタル時計(モニター内表示含む)	デジタル時計(モニター内表示含む)			
エアコンアウトレットノブ(メッキ)	チャイルドシート固定機構付	チャイルドシート固定機構付			
キーシリンダーイルミネーション	リヤ3点式ELRシートベルト(左右席/中央席は2点式)	リヤ3点式ELRシートベルト(左右席/中央席は2点式)			
	キー抜き忘れ防止ブザー チャイルドロックデフォルト	キー抜き忘れ防止ブザー チャイルドロックデフォルト			
*1:ハイマウントストップランプは室内装着タイプとなります。またプライバシーガラスを同時に選択した場合、リヤウインドウのハイマウントストップランプ部分は、安全のため透明ガラスとなります。					
*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HIDです。					
*3:プライバシーガラスとフロントウインドウシールドガラス(合わせガラス)は、UVカット機能をそなえています。					
*4:4点シートベルト非対応タイプです。					
*5:ドアトリム、フロントアームレスト、ヘッドレスト背面は合皮貼りとなります。着座位置は、標準シートおよびRECARO社製フロントセミバケットシートより、15mm高くなります。					
*6: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。アンテナはダイワシタイプ(ルーフアンテナ+ガラスアンテナ)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、標準仕様とは異なったものになります。					
*8:販売会社でのご案内カスタマイズ操作により、パワーウインドウ開閉機能を追加することができます。					
*9:寒冷地仕様はヒーター付ドアミラーとなります。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。					
*10:標準仕様ではリヤスポイラーに内蔵されます。メーカーオプションで、迎角調整式(4段階)大型リヤスポイラーまたはリヤスポイラーレス仕様を選択した場合は、室内側に装着されます。					
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。					
外観4面図 単位=mm					
RECARO社製フロントセミバケットシートは、1=1020、2=490、本革シートは、1=980、2=490、(ともにメーカーオプション) 全高はルーフアンテナ台座までとなります。					
環境仕様					
適合規制	平成12年排出ガス規制適合	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)	
排出ガス	規制値(10・15モード走行) NOx/HC/CO (g/km)		水銀	極微量使用(ディスチャージランプ、液晶ディスプレイ) 使用せず	
	0.08/0.08/0.67		アジ化ナトリウム	使用せず	
温室効果ガス	CO ₂ 排出量(10・15モード燃費換算)(g/km)		リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、フードウエザーストリップ、インパネ、内装トリム類など 有(100g以上)	
	300		樹脂部品への材料表示	エアクリケーシング、エアダクト、吸音材、遮音材など	
	HFC134aエアコン冷媒の使用量 (g)		リサイクル材の使用	90%以上	
	550		リサイクル可能率(重量比・当社独自基準の算出値)	DVD・MMCS(メーカーオプション)装着時のみ	
オゾン層破壊物質	CFC				
車外騒音	加速走行騒音(適合規制値) (dB-A)				
	76				

