

**MITSUBISHI**  
**GTO**





body color : passion red

GTO TWIN TURBO : Low & wide. Dynamic real sports styling



body color : passion red

GTO TWIN TURBO : Blister fender & Super organic surface body



body color : passion red

GTO TWIN TURBO : Active aero, Front venturi cover & rear spoiler

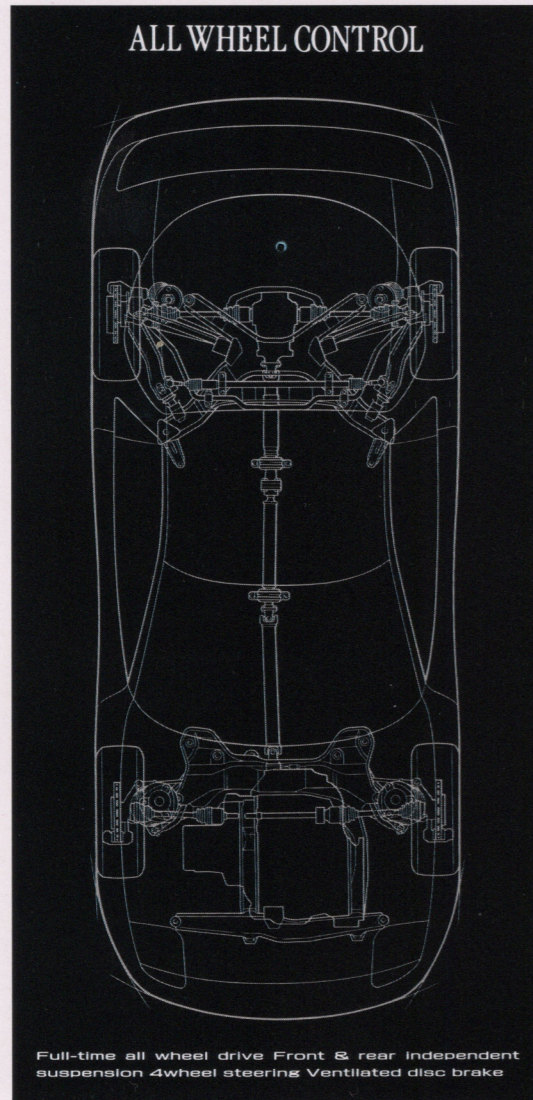


前席本革シート、オーディオはメーカーオプション。

フルタイム4WD・4ABS・ECS・4WS・4IS  
オール・ホイール・コントロール理念が生んだスーパー4WDスポーツの脚力。

クルマの基本性能である「走る・曲がる・止まる」を高めるために、4輪すべてを使って駆動・操舵・制動をおこなう。それが三菱オール・ホイール・コントロール理念です。GTOはこの思想に基づき、ビスカスカップリング付センターデフ方式フルタイム4WD、4輪独立懸架(4IS)、電子制御サスペンション(ECS/ツインターボ車)、車速・操舵力感応型4輪操舵(4WS)、4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS)を採用。しかも、高速で空力性能を高め、メカニズムのポテンシャルをより確かにするアクティブエアロシステム(ツインターボ車)をそなえ、速く安全な走りを生んでいます。ビスカスカップリング付センターデフ方式フルタイム4WD あらゆる走行条件で、より安定した限界性能の高い走りをもたらす4WD。GTOでは、三菱独自のビスカスカップリング付センターデフ方式フルタイム4WDを採用しています。タイヤが路面を蹴って進む力・駆動トルクを、通常の走行ではGTOツインターボが45:55、GTOは50:50の割合で、前後輪に配分。滑りやすい路面状況などにより前後輪に回転差が生じると、ビスカスカップリングが自動的に感知して、前後輪への駆動力配分を最適に制御します。しかも低速旋回時に起こりがちなタイトコーナブルレーキング現象もありません。さらにGTOツインターボでは、ビスカスカップリング式リヤリミテッドスリップデフを搭載。後輪の片方がスリップした時でも、もう一方の駆動輪へ向けてトルクを自動的に伝えるので、走行安定性はいっそう高まります。また3分割プロペラシャフトや、ディファレンシャルキャリアの二重防振構造化などにより、騒音・振動を低減。すぐれた走行性能、安全性に加えて、静かで洗練された4WD走行を実現しています。

**4輪独立懸架(4IS)：**マクファーソンストラット式フロントサスペンション 路面からのショックを吸収し、シャープなハンドリングをもたらすハイキャスタのフロントサスペンション。高剛性の大型サスペンションメンバを8個のゴムブッシュでボデーに結合し、外部からの入力を軽減・分散。低騒音化と乗り心地のよさ、そしてすぐれた操縦安定性を実現しています。さらに、各部セッティングや、ブッシュ類のチューニングを徹底的に分析して熟成。ワイド

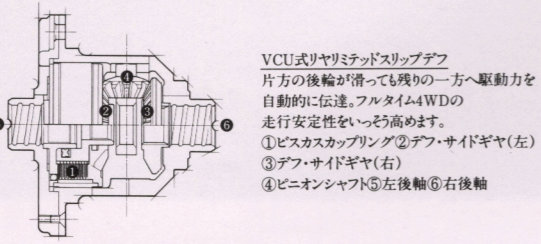
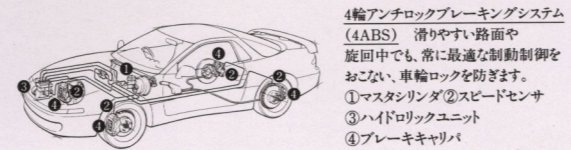


トレッドと相まって、直進・旋回・制動時の高い安定性をもち、レスポンスのよい軽快なハンドリングを生みだしています。  
**4輪独立懸架(4IS)：**ダブルウィッシュボーン式リヤサスペンション ダブルウィッシュボーンのすぐれたロードホールディング性能と、トレーリングアームの乗り心地のよさをあわせもつサスペンションです。また横剛性が高くキャンバ変化する少ない特性に加

えて、タイヤに路面から力が加わっても、常にタイヤの方向性を適正に保つセルフアライニング機構を採用。さらに、旋回時の安定性を保つ独自のリンクレイアウトや、ロールを減少させるワイドトレッドなどにより、高度な操縦安定性や防振性を実現しています。スーパー4WDの走りをささえる先進の脚まわりです。

**電子制御サスペンション(ECS/ツインターボ車) ショックアブソーバの減衰力を電子制御してタイヤの接地性を高め、操縦安定性、車体姿勢、乗り心地を常に最適に保ちます。通常走行は、TOURモードにより、走行状態に応じて減衰力を自動的に調節。快適で余裕ある走りが楽しめます。そして、スイッチをSPORTSモードにすれば、ショックアブソーバの減衰力はハード状態で固定。よりスポーティな走りに適したセッティングとなります。**  
**車速・操舵力感応型4輪操舵(4WS) 車速約50km/h以上で、前輪の操舵力に応じて後輪に最適な操舵角を与えます。これにより車体の横方向への応答性がアップ。一体感のある素早い操舵フィーリングを生み、高速走行時のすみやかなレーンチェンジを実現します。また前輪の操舵に対して後輪が安定して追従するので、ステアリングの修正操作がほとんど不要となり、連続的な切返しが可能。コーナリングが続くワインディングロードで、きびきびとしたスポーティなハンドリングを実感できます。**

**4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS) フルタイム4WDの特性にマッチした4センサ2チャンネル方式を採用。滑りやすい路面や旋回中の制動で理想的なブレーキングコントロールをおこない、タイヤロックを防いでグリップを確実化。ブレーキング時の車体姿勢を安定させて、安全な制動を実現しています。**  
**4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ 理想的な制動力を求めて、大型のベンチレーテッドディスクブレーキを4輪に採用。特にフロントには、30mm厚・16インチの大容量ディスクに加え、対向4ピストンの軽量アルミキャリパをそなえました。しかも4つのピストンはリーディング側を小径に、トレーリング側を大径とした日本初のアームキャリパ対向異径4ピストンタイプ。パッドの摩耗を均一化させ、あらゆる使用状況で安定した制動を実現します。**



前輪4ピストンアルミキャリパブレーキ  
ダブルウィッシュボーン式リヤサスペンション

VCU式リミテッドスリップデフ 片方の後輪が滑っても残りの一方へ駆動力を自動的に伝達。フルタイム4WDの走行安定性をいっそう高めます。  
①ビスカスカップリング②デフ・サイドギヤ(左)  
③デフ・サイドギヤ(右)  
④ベニオンシャフト⑤左後輪⑥右後輪

4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS) 滑りやすい路面や旋回中でも、常に最適な制動制御をおこない、車体ロックを防ぎます。  
①マスターシリンダ②スピードセンサ③ハイドロユニット④ブレーキキャリパ

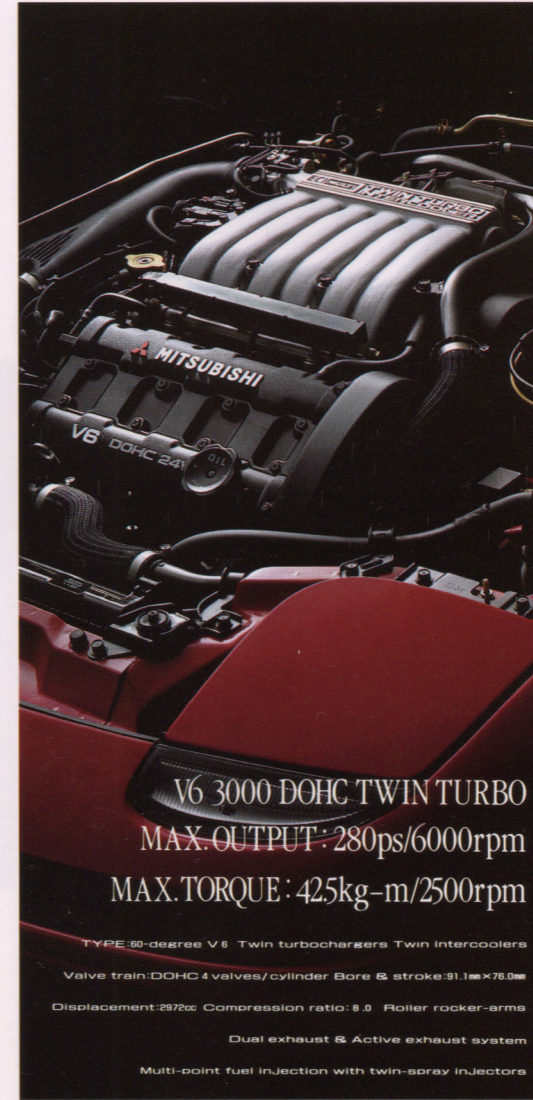
V6 3000DOHCツインターボ・ツインタークーラ & V6 3000DOHC  
エンジンの真価を語る、クラス最強スペックと2500rpm時の最大トルク。

スーパー4WDスポーツカーの走りをひきたすパワーソースは、クラス最強スペックを誇るV6 3000DOHC24バルブ・ツインターボ・ツインタークーラエンジンと、ナチュラルアスピレーションのV6 3000DOHC24バルブエンジン。コンパクトなペントルーフ型燃焼室と燃焼室中央に位置するプラグ配置で、すぐれた燃焼効率を達成しています。また、出力や燃費のロスを低減させるローラロッカアームや、騒音を少なくしメンテナンスフリー化に貢献するオートラッシュアジャスタを採用。その他、多くの先進エンジン技術を集大成させて生まれた最新パワーユニットです。V6 3000DOHC24バルブ・ツインターボ・ツインタークーラエンジン 最高出力280PS/6000rpm、最大トルク42.5kg-m/2500rpm。低速から高速までスムーズな伸びとレスポンスのよさを実現し、高回転域では強烈なパワー感覚を体験させてくれます。しかもトルクバンドが非常に広くフラットなので、これまでの高性能エンジンにない、全域での扱いやすさを達成しました。

**●ツインターボ&ツインタークーラ：**V型6気筒の左右バンクそれぞれにターボチャージャを搭載。小型・軽量・高効率のターボチャージャでタイムラグが小さく、良好なレスポンスを発揮します。そして、過給効率を高めるインタークーラも、各ターボチャージャに装着。混合気の充填効率を大きく向上させています。さらに、ウエストゲート作動圧を電子制御する過給圧コントロールも採用。全回転域でフラットな過給圧特性を実現し、きわめて滑らかに力強い加速フィーリングを生んでいます。

**●燃料噴射システム：**電子制御燃料噴射システム(ECI-MULTI)が、各気筒に設けたインジェクタにより燃料を最適に噴射。2スプレーキャップをそなえ、効率のよい噴射と冷態時にも良好な霧化促進を実現。自動車用として最先端の16ビット・32Kバイトの高機能マイコンがこれらのシステムを制御しています。

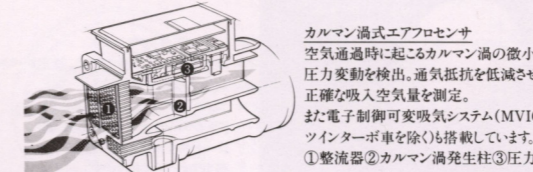
**●点火システム：**高精度のロックコントロール付電子点火制御システムが、あらゆる運転状況下でノッキングを制御。点火方式は3つの点火コイルから各気筒に直接点火エネルギーを与えるDLI方式で、高速域でも充分な点火エネルギーを供給します。



**●アクティブエキゾーストシステム：**インストルメントパネルにあるセレクトスイッチでノーマルモードを選ぶと、迫力ある排気音と出力重視の排気状態を確保。サイレントモードに切り換えると、中速以下の回転数では静粛性重視の排気状態となります。このサイレントモードは、エンジンの回転数が高まって3500rpm以上になるとノーマルモード状態に自動的に切り換わります。



DOHC 24 VALVE  
V6 3000 DOHC  
MAX. OUTPUT: 225ps/6000rpm  
MAX. TORQUE: 280kg-m/4500rpm  
※出力表示はネット値です。



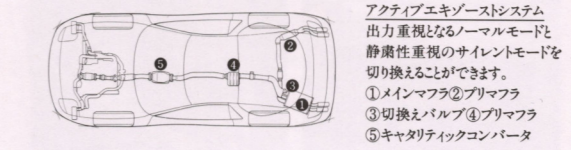
カルマン渦式エアフロセンサ 空気通過時に起こるカルマン渦の微小な圧力変動を検出。通気抵抗を低減させながら正確な吸入空気量を測定。また電子制御可変吸気システム(MVIC/ツインターボ車を除く)も搭載しています。  
①整流器②カルマン渦発生柱③圧力センサ

**●電子制御アイドルスピードコントロールシステム：**始動時のアイドル回転を安定化させる他、エアコンアイドルアップ、電気負荷アイドルアップなど、多くの機能を持った電子制御のアイドルスピードコントロールシステムを採用しました。

**●信頼性を高める数かずのシステム：**エンジンの万一の異常事態を感知して、すみやかに知らせる自己診断システム、セルフダイアグノシスシステムを搭載。これまで検出しにくかった電気系統のトラブルも瞬時に自己診断をおこないます。そして、高出力化に対応してエンジンオイルクーラも装備。また、エンジン本体の高剛性化も積極的に実施。シリンダブロックの軽量化と高剛性化を両立させています。さらにマウント系の剛性を高めることで、エンジン振動の伝達効率を大幅に低減。確かな信頼性と、新時代のスポーツカーにふさわしい静粛性を発揮します。

**V6 3000DOHC24バルブエンジン** ゆとりあるパワーと、DOHC24バルブのスポーティな感覚を伝えるエンジンです。最高出力は225PS/6000rpm、最大トルクは28.0kg-m/4500rpm。そしてバルブ作動時の摩擦ロスを低減させるローラロッカアームをはじめ、オートラッシュアジャスタ、圧力検出型カルマン渦式エアフロセンサ、電子制御可変吸気システム(MVIC)、さらに電子制御燃料噴射システム(ECI-MULTI)、ロックコントロール付電子点火制御システムなど、ツインターボ・ツインタークーラエンジンと多くを共通するハイメカニズムを搭載しました。ナチュラルアスピレーション・エンジンらしい、胸のすくレスポンス感覚に加え、全回転域で伸びのよさを発揮します。

**●電子制御可変吸気システム(MVIC)：**圧力検出型カルマン渦式エアフロセンサが、吸気の流れをスムーズにしながら吸入空気量を正確に検出。さらにインターカムホールドには、電子制御可変吸気システム(MVIC)を採用しました。これは、1気筒ごとに低中速用と高速用の2つの吸気ポートをそなえ、エンジン回転数に応じて電動バルブにより、2つの吸気ポートを連続的に切り換えているシステムです。この先進機構が全域で太いトルクを発生させ、力強い加速フィーリングを生んでいます。



アクティブエキゾーストシステム 出力重視となるノーマルモードと静粛性重視のサイレントモードと切り換えることが可能です。  
①メインマフラ②ブライマフラ  
③切換バルブ④ブライマフラ  
⑤キャタリティックコンバータ

ワイドボディ・フルタイム4WD・4ABS・SRSエアバッグシステム・サイドドアビーム  
アクティブセーフティ化・パッシブセーフティに基づく、速さを超えた安全性能。

速さを求めるうえで、それに対応した安全の確かな裏づけが必要で、GTOの安全対策は、予防安全と乗員保護の両面にわたって展開しています。つまり、ドライバーがコントロールしにくい状況でもクルマ側で極力カバーし、アクシデントを未然に防ぐアクティブセーフティと、万一アクシデントに遭遇した場合、被害を最小限におさえるパッシブセーフティの両面にわたり安全対策を実施。全身に安全設計を施し、乗る人を守っています。

**アクティブセーフティ** ●ワイドボディ：ワイドボディが、フロント

1560mm、リヤ1580mmの広いトレッドを可能にし、特にコーナリング時のロール剛性を高め、安定した走行を実現しています。また高張力鋼板の多用に加え、ゆりあるボディ設計によりボディ全体の曲げ剛性、ねじり剛性も大幅にアップ。走りの安定性を磨いています。

●フルタイム4WD：4輪に駆動力を与える4WDは、あらゆる状況で安全性、安定性が高まります。道路状況の変化や、緊急回避のためのハンドル操作に対しても、車体

の安定性やすぐれた操縦安定性が、大きな安全につながります。

●4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS)：滑りやすい路面やコーナリング中のブレーキングなどで、コンピュータが各輪の状況を検知し、理想的なブレーキングコントロールを実施。車体姿勢を安定させたままで、安全な減速・停止ができます。

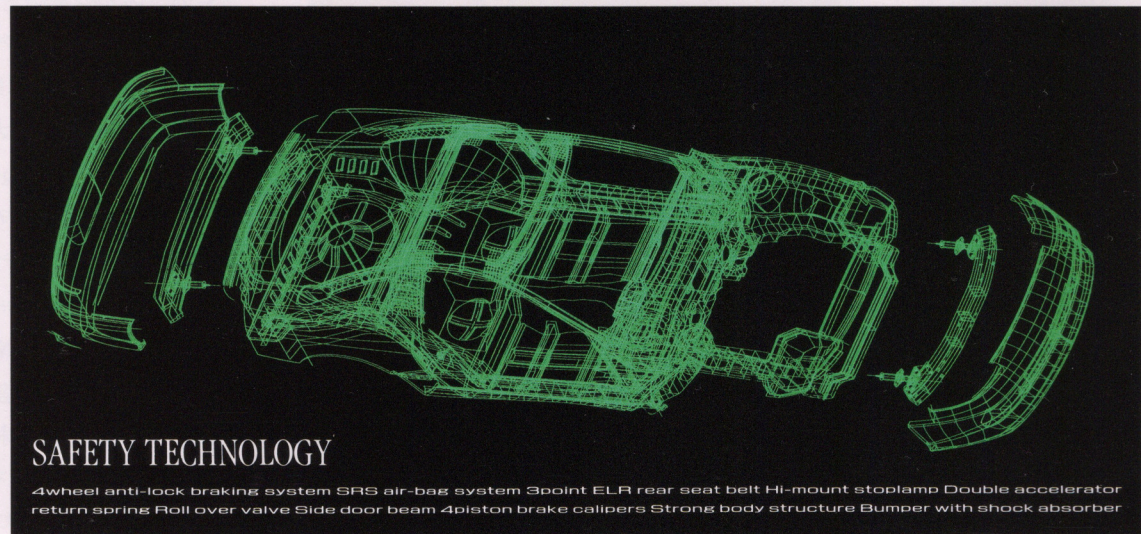
●4ピストンブレーキ：GTOの4輪ベンチレーテッドディスクブレーキでは、大容量のディスクロータに加え、フロントには日本初のアルミキャリパー対向異径4ピストンブレーキを採用。制動有効半径が増大して、すぐれたブレーキ性能を保ちます。

●視界を守り、運転環境を高める装備：見やすい大型ドアミラーに熱線プリントを装着し、曇りを除去します。さらに、ハロゲンフ

ォグランプ(プロジェクター式)、フロントシェードバンド、開けっぴりワイパ&ウォッシュなど、車外の気象条件から視界を守る装備も充実させました。他に、8WAYスポーツシートこそなえた数か

ずの調節機構など、最適なドライビングポジションづくりや運転環境向上に役立つ機能・装備を豊富に採用しています。

●ハイマウントストップランプ：リヤスポイラにハイマウントストップランプを装着。ブレーキング時に明るく点灯して後続車からの視認性を高めることで、追突防止に大きな効果を発揮します。



**SAFETY TECHNOLOGY**

4wheel anti-lock braking system SRS air-bag system 3point ELR rear seat belt Hi-mount stoplamp Double accelerator return spring Roll over valve Side door beam 4piston brake calipers Strong body structure Bumper with shock absorber

●二重アクセルリターンズプリング：アクセルペダルを踏む足をゆるめた時に、スロットルをアイドル状態に戻すプリングを二重構造としました。万一、片方が破損しても、もう一方のプリングの働きにより、すみやかにアイドル状態へ戻します。

●パッシブセーフティ ●SRSエアバッグシステム：前方からの衝突時、設定レベル以上の衝撃を感知すると作動します。

●シートベルト着用ウォーニング&後席3点式シートベルト：前席には電気式テンションレギュレーター付の3点式ELRシートベルトを装備。イグニッションキーをON後、メータ内のウォーニングランプが約6秒間点滅し、シートベルトの着用を運転者に促します。また後席にも3点式ELRシートベルトを設定しました。

●サイドドアビーム：十分な厚みをもたせて剛性を高めた左右ドアの内部に、堅牢なスチール製のサイドドアビームを装着しました。側方からの衝撃に対応して、乗員への影響を少なくします。

●衝撃吸収バンパ：フロント、リヤともに米国安全基準を上まわる衝撃吸収能力を確保。流体式ショックアブソーバや、高強度ボディフレームを採用して、衝撃を効率よく吸収します。

●高強度&クラッシュアブル構造のボディ：ルーフ、ピラー、フロントフェンダ、リヤフェンダ、フロア、サイドシルなど、各部に高強度の材質・構造をもちこみました。大型補強材、大型閉断面などにより、強度と衝撃吸収性がきわめて高いボディを実現。転倒回転時も、すぐれたルーフラッシュ強度を発揮します。また、ボディをクラッシュアブル構造として、前後方向からの衝撃に対応。万一の衝突時には、エンジンルームとカーゴルーム部がアコーディオン状に変形して、ショックを吸収するのです。一方、室内は強固なセーフティ構造で、乗員を保護しています。

●燃料逆流防止装置：燃料給油口のキャップは、開口時に危険な燃料の吹き返しがおこりにくい構造です。また万一の衝突時、ショックを受けてもキャップ頭部のみが脱落し、シール部は残されるので、燃料漏れが発生しにくく、安全性を高めています。

●ロールオーバーバルブ：万一車両が転倒した時、燃料の流出を防ぎ、危険な火災発生を極力防止。安全な燃料システムです。

●室内難燃化材料：インストルメントパネルをはじめ、コンソール、ドアトリム、フロアカーペット、ヘッドライニング、フロントシート、リヤシートなど、室内各コンポーネントに難燃性の素材を採用しました。衝突後に万一火災が発生しても、室内への影響を少なくするインテリア仕様で、二重災害防止に役立っています。



サイドドアビーム (写真は撮影のため着色したものです)



SRSエアバッグシステム 車両前方からの衝突時に、設定レベル以上の衝撃を感知するとエアバッグシステムが作動。ドライバーの上半身を保護します。シートベルトの補助装置として搭載されているものです。



高剛性ボディ ボディの安全構造を徹底的に追求。高い剛性と衝撃吸収性をそなえたボディを実現しています。またボディの設計には最新のコンピュータシミュレーションを採用。(写真は試験用車両)

8WAYスポーツシート・本革巻ステアリングホイール&シフトノブ  
自在に操るための、ドライバーオリエンテッド・コックピット。

機能性と走りの味わいを追求した運転席です。視認性のよいゴ

ールタイプの大メータと、ドライバーに向かうように配した3連サブメータ。フロアから高くもろあがった大型フロアコンソールが、インストルメントパネル面へつながり、やがて左右に広がってフルラウンドトリムとしてドライバーを自然につつまます。しかもインストルメントパネルやフロアコンソールには、デリケートなタッチを表現するパウダースラッシュ成形を採用。クルマとの一体感を生む適度なタイト・フィーリングに加え、丹念に仕立て上げた質感を伝えます。ステアリングホイールやシフトノブ(M/T車)には本革巻を採用。メーカオプションでは前席本革シートも用意するなど、機能的でありながら自然な感触も大切にしました。

●ゴ

●8WAYスポーツシート ショルダ



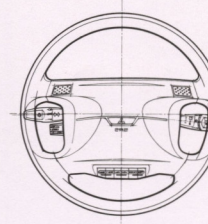
**SUPER 4WD SPORTS COCKPIT**

8WAY SPORTS SEAT:Head restraint adjustment/ 2way Body side adjustment Lumber support adjustment Height adjustment/fore Height adjustment/rear Reclining adjustment with memory system Sliding adjustment 3point ELR seat belt with electric tension reducer 写真は前席本革シート(メーカオプション)

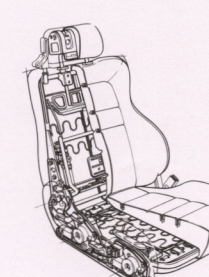
のタイプで、前後トルク配分を45:55に設定。加速性、旋回性を高め、滑りやすい路面での直進安定性を確保して、スポーティな走行を実現します。また1速、2速にはダブルコーンシンクロナ



GTO TWIN TURBO (オーティオはメーカオプション)



本革巻ステアリングホイール スポーティな4本スポークタイプで、やや太めの適度なグリップ感と、しっかりとしたレザーの感触がクルマとの一体感をもたげます。ショルダ



8ウェイスポーツシート 運転席ではシート前部の高さ、シート後部の高さ、サイドサポート、ランパサポートに電動調節式を採用しています。ショルダ

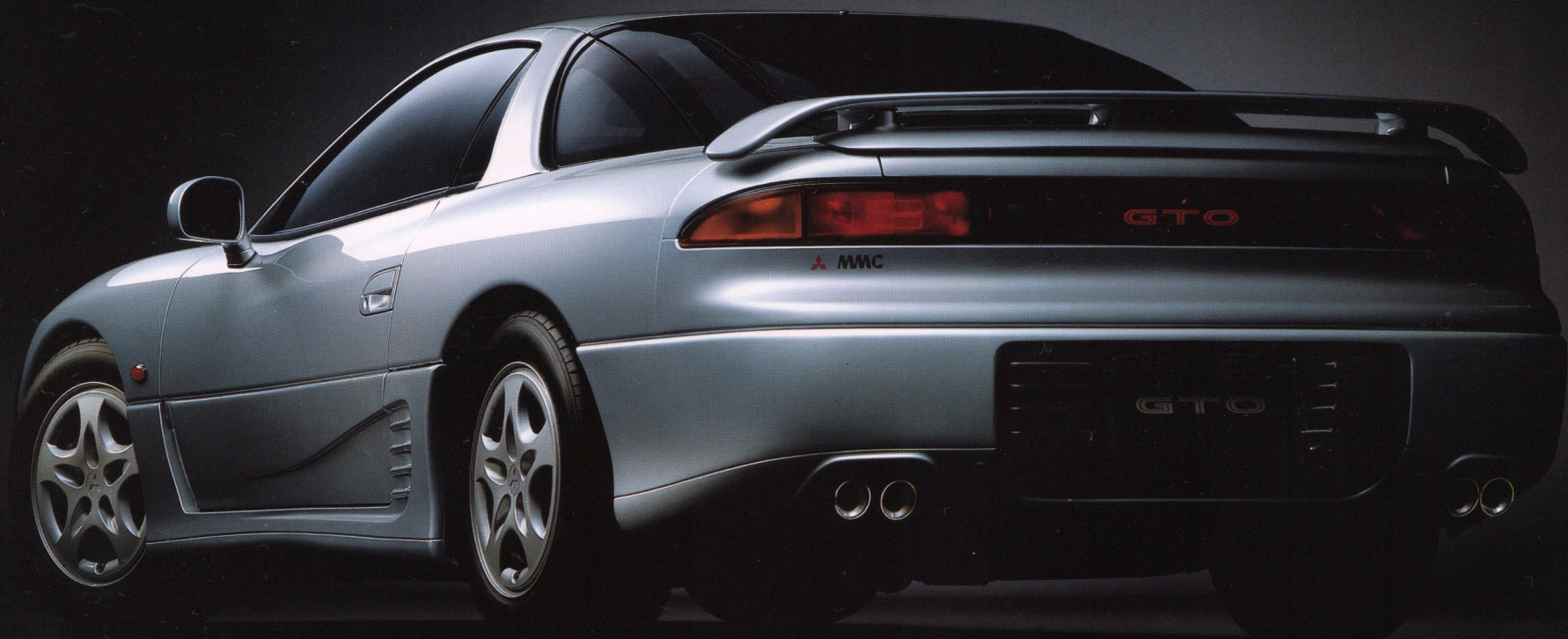
ールドモード付3モードELC-M4速フルオートマチック(ツインターボ車を除く) 変速状態に応じて、エンジンも含めて電子制御するエンジン・トランスミッション総合制御を採用。きわめてなめらかな走りを生んでいます。また、ホールドモード機能の他、次の安全機構を装備。●前進中に誤ってRに入れてもシフトされない。●高速走行中に誤ってLにシフトしても不意にエンジンブレーキがかからない。●発進時、ブレーキペダルを踏まない

とP以外のポジションへレバーが動かない。●P位置時のマイグニッションキーを抜くことが可能。●R位置時、警報音を発する。マイコン式フルオートエアコン 快適な運転環境をつくるために、温度、風量、吹き出し口・吸い込み口の切り換えを、自動調節するフルオートエアコンを装備。作動状態は日本初の3色高輝度蛍光管で、パネル面にわかりやすく表示されます。オーディオ GTOツインターボに、ダイヤトーンハイグレードオーディオを装備。AM/FMラジオ、カセットデッキのほか、音場・音質・音量バランスを調整できる音場創造回路、わかりやすい大型カラー蛍光表示管、6スピーカーをそなえ、迫力あるサウンドを再生します。運転環境を高める機能・装備 スポーツ走行を安全で快適に味わうために、数か

の機能・装備を採用。まず、機能的なオートクルーズコントロール、パワーウィンド、セントドアロック。その他、常に安全な視界を守る装備として、ハロゲンヘッドランプ、ハロゲンフォグランプ(プロジェクター式)、電動リモコンドアミラー(熱線プリント入)、シェードバンド、リヤ開けっぴりワイパ&ウォッシュ、リヤウィンドデフォッグ(タイマ付)などをそなえました。ユーティリティ機能 群をぬく走りに加えて、ユーティリティも磨きぬきました。リヤシートは分割前倒しができ、カーゴルームを延長することが可能。またカーゴルームの上には、巻取式シェルフカバーをそなえ、ワイドなテールゲートと連動して開くので効率よく作業ができます。そして車内では、フロアコンソールボックス、グローブボックスなど収納機能も充実。さらにカーゴルームフロアの下に、便利なカーゴフロアボックスを設置しており、工具や三角表示板など、使用頻度の少ない機材を収納できます。



スポーツは、  
ライバルがいるから、面白い。



## MITSUBISHI GTO TWIN TURBO

●FULLTIME 4WD ●V6 3000 DOHC 24VALVE  
TWIN TURBO TWIN INTERCOOLER  
●5SPEED MANUAL TRANSMISSION

主要機能・装備 ●フロントベンチュリカーバー●リヤスポイラ(ハイマウントストップランプ付)●デュアルマフラカッタ●運転席 8WAYスポーツシート●本革巻ステアリングホイール●本革巻シフトノブ●マイコン式フルオートエアコン  
●ダイアトーンハイグレードオーディオ(6スピーカー)●ステアリングオーディオリモコンスイッチ●SRSエアバッグシステム●アクティブエアシステム(可動フロントベンチュリカーバー&リヤスポイラ)●アクティブエキゾーストシステム●VCU式リヤリミテッドスリップデフ  
●4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ(前輪 4ピストンアルミキャリパ)●4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS)●車速・操舵力感応型 4輪操舵(4WS)●電子制御サスペンション(ECS)●エンジンオイルクーラ





## MITSUBISHI GTO

- FULLTIME 4WD ● V6 3000 DOHC 24VALVE
- 3MODE 4SPEED ELC-M FULL-AUTOMATIC TRANSMISSION
- 5SPEED MANUAL TRANSMISSION

主要機能・装備 ● 大型サイドエアダム&ガーニッシュ ● リヤスポイラ(ハイマウントストップランプ付) ● ハロゲンフューズランプ(プロジェクター式) ● 電動リモコンドアミラー(熱線付) ● フロントシェードバンド付チャコールガラス ● デュアルマフラカッタ ● 運転席 8WAYスポーツシート ● 本革巻ステアリングホイール ● 本革巻シフトノブ(M/T車) ● マイコン式フルオートエアコン ● AM/FM電子同調ラジオ&カセット(4スピーカー) ● SRSエアバッグシステム ● デュアルエキゾーストシステム ● 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ(前輪4ピストンアルミキャリヤ) ● 4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS) ● 車速・操舵力感応型 4輪操舵(4WS) ● A/Tホールドモード(A/T車) ● オートクルーズコントロール ● チルトステアリング



機能性とユーティリティにも、本格スポーツの味わい。  
スーパー4WDスポーツのエクイップメント&オプション。

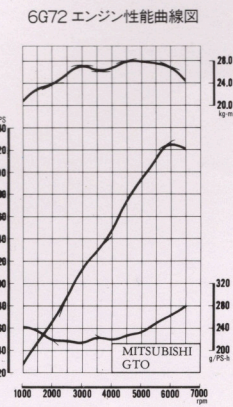
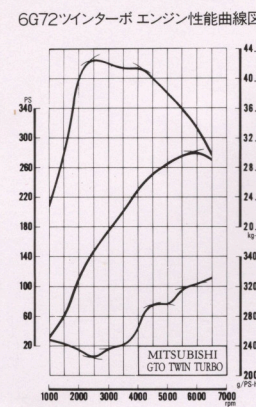


写真は②を除いてツインターボ車。写真⑦中のオーディオはメーカーオプション。オプションの詳細につきましては営業マンにお問い合わせください。

BODY COLORS



●内装基調色は全車ダークグレー ●(P)はパール塗装、(M)はメタリック塗装、その他はソリッドカラーをあらわします。



- ①ダイヤトーンハイグレードオーディオ (6スピーカー/ツインターボ車) 音場、周波数特性、音量バランスを切り換える音場創造回路を装備。
- ②AM/FM電子同調ラジオ&カセット(4スピーカー) ナチュラルアスプレーションのGTOに装備。マイコン制御フルジックコントロールデッキを搭載。
- ③CDプレーヤ付AM/FM電子同調ラジオ&カセット(メーカーオプション) CDのハイファイサウンドが楽しめるDINサイズの一体機で、振動に強い設計です。
- ④MITSUBISHIダイヤトーン・カーオーディオ(ディーラオプション) 6スピーカー、CDプレーヤ、フルジックチューナデッキを装備。
- ⑤PIONEERカロツツェリア・カーオーディオ(ディーラオプション) 6スピーカーでCDプレーヤ、フルジックチューナデッキを搭載。
- ⑥KENWOOD カーオーディオ(ディーラオプション) CDプレーヤ+インテグラルコンポ。見やすい大型のディスプレイと6スピーカーシステムを採用。
- ⑦マイコン式フルオートエアコン 温度、風量、吹き出し口、吸い込み口の切り換えを自動制御。三菱独自の3色蛍光管表示を採用。
- ⑧アクティブエアロシステム(ツインターボ車) フロントベンチュリカバーとリヤスポイラが速度に応じて可動。揚力を低減させます。
- ⑨オートクルーズコントロール 設定車速を自動維持。ハイウェイ・クルージングなどに便利です。メータ内にはインジケータも設置しています。
- ⑩ステアリングオーディオリモコンスイッチ(ツインターボ車) ステアリングから手を離すことなく、オーディオを操作できる便利な機構です。
- ⑪アクティブエキゾーストシステム(ツインターボ車) スイッチ操作で、出力を重視したノーマルモードと静粛性重視のサイレントモードの切り換えができます。
- ⑫分割可倒式リヤシート 後席のシートバックは左右個別に倒すことができる分割式です。レジャーグッズの積載にユーティリティを発揮します。

EQUIPMENT

●は標準装備品、OPはメーカーオプションです。

車名・型式	三菱・E-Z16A	
	V6 3000 DOHC 24バルブ ツインターボ	V6 3000 DOHC 24バルブ
	GTOツインターボ	GTO
車種	5M/T	5M/T・4A/T
フロントベンチュリカバー	●(アクティブエアロシステム)	
大型サイドエアダム&ガーニッシュ	●	●
リヤスポイラ(ハイマウントストップランプ付)	●(アクティブエアロシステム)	
リトラクタブルハロゲンヘッドランプ	●	●
ハロゲンフォグランプ(プロジェクト式)	●	●
電動リモコンドアミラー(熱線ブザー付)	●	●
フロントシェード(フロントガラス)	●	●
開けっぴりワイパー&ウォッシャー	●	●
デュアルマフカッター	●	●
アルミホイール(7.5J-16)	●	●
タイヤ	225/55R16 93V	225/55R16 93V

シート生地	ファブリック&ニット	ファブリック&ニット
前席本革シート*2	OP	OP
運転席8WAYスポーツシート	●	●
運転席前後ハイトアジャスタ(電動)	●	●
運転席サイドサポート(電動)	●	●
運転席ランパサポート(電動)	●	●
フロント可倒式ヘッドレスト	●	●
シート 電熱式シートヒーター*2	●	●
後席3点式ELR	●	●
分割可倒式リヤシート	●	●

本革巻ステアリング	●	●
本革巻シフトノブ(M/T車)	●	●
マイコン式フルオートエアコン	●	●
エアコンカラーモニター	●	●
グローブボックス&照明	●	●
イグニッションキーホール照明	●	●
ドアコーティング	●	●
ルームランプ(残光式)&マップランプ	●	●
フットランプ(フロント)	●	●
レストスタート	●	●
ダイヤトーンハイグレードオーディオ(6スピーカー)	●	●
AM/FM電子同調ラジオ&カセット(4スピーカー)	●	●
ダイバシティアンテナ	●	●
ステアリングリモコンスイッチ	●	OP
CDプレーヤ *3	OP	OP

防眩式ルームミラー	●	●
照明付ナビゲーター(運転席側・助手席側)	●	●
運転席フットレスト	●	●
成形ソフトアッドリム	●	●
巻取式シルフカバー	●	●
カーゴフロアボックス	●	●

SRSエアバッグシステム	●	●
アクティブエアロシステム(運転席側・助手席側)	●	●
アクティブエキゾーストシステム	●	●
デュアルエキゾーストシステム	●	●
フルタイム4WD(VCU+センターデフ)	●	●
VCU式リヤリミテッドスリップデフ	●	OP
4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ	●(前輪は25mmキヤリ)	●(前輪は25mmキヤリ)
4輪アンチロックブレーキングシステム(4ABS)	●	●
車速・操舵力感知型4輪操舵(4WS)	●	●
電子制御サスペンション(ECS)	●	OP
エンジンオイルクーラ	●	●
A/Tホールドモード(A/T車)	●	●
ETACS	●	●
リヤウインドデフォグ(タイマ付)	●	●
エンジン回転数感知型パワーステアリング	●	●
チルトステアリング	●	●
オートクルーズコントロール	●	●
パワーウィンドウ(キーレス作動・スイッチ照明付)	●	●
セントアロック(スイッチ照明付)	●	●
カーゴルームランプ	●	●
エンジンルームランプ	●	●

\*1 ご注文によりフェンダミラーも選べいただけます。\*2 リヤシートは合成皮革となります。\*3 オーディオシステムはCDプレーヤ付専用タイプに変更となります。またGTO(ツインターボ車)では、ダイバシティアンテナ、ステアリングリモコンスイッチとのセットオプションとなります。◎オプションの詳細につきましては営業マンにお問い合わせください。

MODEL CODE

EXTERIOR  
■エクステリア

SEATING  
■シート仕様

COCKPIT  
■計器盤まわり

INTERIOR  
■インテリア

MECHANICAL/FUNCTIONAL  
■機能装備

SPECIFICATIONS

車名・型式	三菱・E-Z16A		
	V6 3000 DOHC 24バルブ ツインターボ	GTO	GTO
	5M/T	5M/T	4A/T
全長(mm)	4555		
全幅(mm)	1840		
全高(mm)	1285		
ホイールベース(mm)	2470		
トレッド・前(mm)	1560		
トレッド・後(mm)	1580		
最低地上高(mm)	145		
室内長(mm)	1570		
室内幅(mm)	1510		
室内高(mm)	1070		
車両重量(kg)	1700	1640	1680
乗車定員(名)	4		
車両総重量(kg)	1920	1860	1900

最小回転半径(m)	5.7			
燃費	10モード燃費消費率(運輸省基準)	7.8	8.4	7.2
(km/l)*1	60km/h時燃費消費率(運輸省基準)	16.0	17.0	14.5

型式	6G72(ツインターボ/ツインターボ)	6G72
弁機構・気筒数	DOHC 24バルブ・V型6気筒	
内径×行程(mm)	91.1×76.0	
総排気量(cc)	2972	
圧縮比	8.0	10.0
最高出力(PS/rpm)ネット*2	280/6000	225/6000
最大トルク(kg-m/rpm)	42.5/2500	28.0/4500
燃料供給装置	ECI-MULTI(電子制御燃料噴射)	
燃料・タンク容量(ℓ)	無鉛プレミアムガソリン・75 ※3	

変速機形式	前進5段マニュアル	前進5段マニュアル	前進4段オートマチック	
変速比	第1速	3.071	2.916	2.551
	第2速	1.739	1.684	1.488
	第3速	1.103	1.115	1.000
	第4速	0.823	0.833	0.685
	第5速	0.659	0.666	—
後退	3.076	3.166	2.176	
最終減速比	3.972	4.933	4.422	

ステアリング形式	ラック&ピニオン(パワーステアリング・4WS)	
クランプ形式	前	マクファーソンストラット(ECS)
	後	マクファーソンストラット
主ブレーキ形式	前	ダブルウィッシュボーン(ECS) ダブルウィッシュボーン
	後	ベンチレーテッドディスク
駐車ブレーキ形式	ベンチレーテッドディスク	
駐車ブレーキ形式	機械式後輪制動(ドラムインディスク)	
タイヤ	225/55R16 93V	

■仕様変更は特に発表なく実施することがあります。なお本仕様は運輸省届出数値です。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塗色と異なって見えることがあります。  
\*1 燃料消費率は、定められた試験条件のもので値です。実際の走行時には、交通環境・道路・天候・運転・整備などの条件により燃料消費率は異なってきます。  
\*2 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」はエンジンを車両に搭載した状態で測定したものであり、「グロス」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。  
\*3 この車には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。

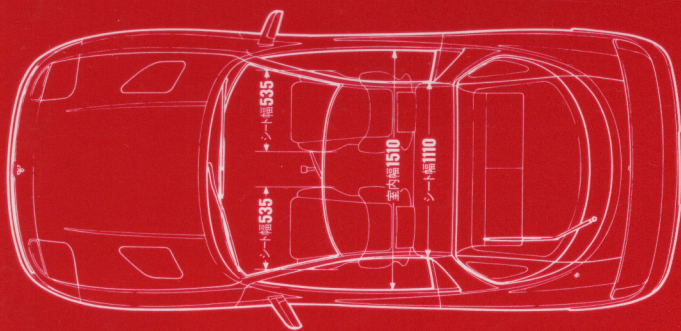
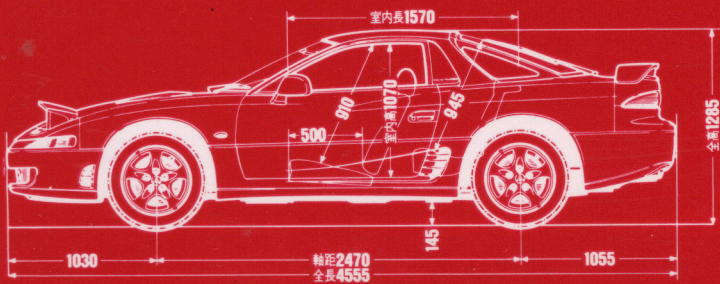
三菱自動車では、保証期間を大幅に延長しました。

■一般保証部品3年または6万km ■特別保証部品5年または10万km  
お車を守る保証体制 一般保証部品は、従来の1年または2万kmから、3年または6万kmへと、大幅に保証期間を延長。さらに特別保証部品でも、従来の3年または6万kmから、5年または10万kmへと保証期間を延長いたしました。期間と走行距離数に応じた2つの保証制度で、お客様の大切な車をお守りします。詳しくは全国の三菱自動車販売会社ならびに三菱自動車指定サービス工場へお問い合わせください。

定期点検においてください。いつも安全で快適にお乗りいただくために、定期的な点検整備をおすすめします。新車から1ヵ月または1,000km走行時と、6ヵ月または5,000km走行時の点検は無料。以降は、法律で定められた6ヵ月ごとの定期点検(有料)をご利用ください。また新車登録時から3年目と、以降2年ごとの車検も、ぜひ全国の三菱自動車販売会社ならびに三菱自動車指定サービス工場へご相談ください。



35XQ2A900(90-10)



GTO TWIN TURBO(単位=mm)



三菱自動車から  
「スリー・サム・サポート」  
サービス

営業マン・フロントマン・  
営業マネージャーの3人  
構成のチームで、3つの  
ベストクオリティ・サービス  
をお約束します  
ご期待ください

シートベルトをしめて安全運転を。

三菱自動車工業株式会社 お客様相談室

このカタログに関するお問い合わせは、お近くのギャ ●東京 TEL.(03)456-1111(大代表)  
ラン店・カープラザ店または右記のお客様相談室へ ●大阪 TEL.(06)361-0261(代 表)

New Motoring Wave 新技術をとぎめきに。MMC 三菱自動車

三菱自動車工業株式会社/東京都港区芝五丁目33番8号 〒108 ☎(03)456-1111