



# GALANT Σ HARDTOP

V SERIES VR VX VS VC C SERIES CX CS



**MMC**  
**三菱自動車**

未来をひらく技術と信頼

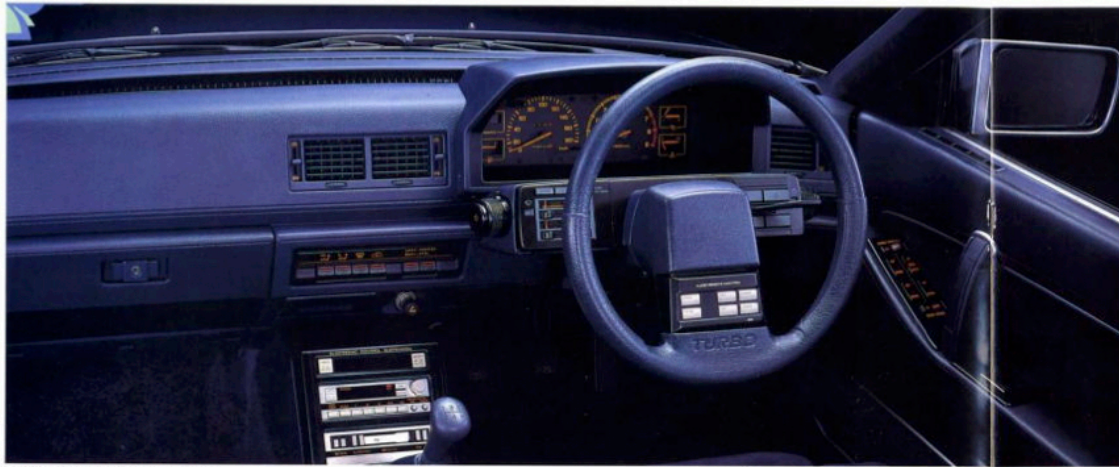
# トップを知った男のハードトップ。 ギャランΣ2000ハードトップ°

三菱初の4ドアハードトップ。ノーブルな顔だちを強調するフロントビューと  
誇り高きコンドルをあしらったトップマーク。そしてクロームモール、2トーンボディカラー（特別仕様車）で  
上品にコーディネートしたエクステリアです。

その風格あふれる斬新なスタイリングは、フロントからリヤにかけて美しいメロディのように流れ、  
磨きぬかれた高級感を全身で表現。乗るたびに、このクルマに注がれる熱い羨望のまなざしに気づかれることでしょう。

ギャランΣハードトップ。トップを知った人びとのために、いま自信にみちて登場しました。





2000VR 車体カラーはパールブラックメタリック



2000VR(マッドガードは特別装備品)

アルミホイール、リヤワイパー、ハンドリモコンスイッチ、  
そして9ウェイフルアジャスタブルシートで、ビビッドな走りを目指す(VR)。

エクステリアには、スカート一体式大型ウレタンバンパー、大型異形4灯ハロゲンヘッドランプ、車速感应式フルコンシールドワイパー<sup>(VR)</sup>を採用。さらにフロントビラーをはじめ、ボディ全体のフラッシュ化をすすめ、風切音も大きく低減させています。そしてFFにより実現したゆりの室内には、ステアリングを握ったままオーディオ類の操作ができるハンドリモコンスイッチ(VR)や、電子制御パワーステアリング<sup>(VR)</sup>、9つの調節機構をもったフルアジャスタブルシート(VR)を装備。機能性を高めながら、ハイグレードなイメージをもちこんだインテリアをつくっています。ペロア生地のシートはフルフラットも可能。加えて、トランクスルーになるリヤシート<sup>(VR)</sup>がユーティリティを高めています。



2000VR 車体カラーはパールブラックメタリック



2000cc ELC A/T (運転席側)のインテリア

2000cc ELC A/T (後座側)のインテリア

## ELC 4 SPEED AUTOMATIC TRANSMISSION



A/T車には4スピード6ポジションのフルオートマチックミッションを採用  
(VRを除く)。OD(オーバードライブ)機構もなし。しかもODスイッチボタンはシ  
フトレバーと一体化させて操作性を高めています。そのほか高級乗用車にふさわし  
いベダ式パーキングブレーキ(CX・CSのA/T車)、前後左右調筒式のリヤヘッ  
ドレスト(CX・CS)なども装備。ゆとりやすらぎのドライブをさげなく演出します。

車速などの走行情報をエレクトロニクスで光で表示する液晶式電子メータをCXに  
採用しました。三菱独自の空調表示やA/Tインジケータ(A/T車)もそなえています。



OD付ELC4速フルオートマチックと液晶式電子メータ(CX)で堪能する先進ドライブ

そして電子制御パワーステアリング(選)オートエアコン(選)など

快適な機能にあふれた室内。解放的なサッシュレスのフロントドアを開ければ

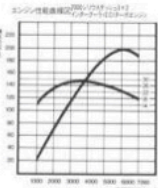
華麗なイルミネーションが新しいドライブの始まりを伝えます。



世界初3×2バルブシステムが生むダッシュ・パフォーマンス。  
あらゆる速度域からなめらかに加速する2000シリウスダッシュ3×2バルブエンジン(VR)

- 2000シリウスダッシュ3×2バルブエンジンに3×2バルブシステムを採用。3×2バルブは1シリンダあたりに吸気バルブ2本、排気バルブ1本の合計3バルブをそなえ、2ステージが動作させる世界初のシステムです。各バルブはそれぞれ別個のロッカアームを介し、プロフィールの異なるカムで動作します。まず低速域では、中・高連用セカンダリバルブが閉じたままの状態、プライマリバルブのみの動作により強力な吸入スワールを発生。バルブ開閉タイミングも低速用にセッティングされ、低速トルクと燃焼効率を向上させます。そしてエンジン回転数が中・高連域に入るとセカンダリバルブも動作を開始。2本の吸気バルブにより吸入混合気の量は増大し、驚異のハイパワーを達成します。
- 排気ガスの力を利用して吸気圧を高め、シリンダ内に多量の混合気を送りこむター

ボチャージヤ、そしてインターターは、このターボチャージヤをさらに効率よく稼働させるシステムです。ターボによって圧力が高められた吸入空気をいったん冷却し、密度を高めたうえでシリンダ内へ供給。これにより混合気充満効率は大きくアップ。3×2バルブシステム、インターターラ、ターボチャージヤの組み合わせが2000シリウスダッシュ3×2バルブエンジンに、200PS/6000rpm、28.5kg・m/3500rpmのハイパフォーマンスをあたえ、さらに燃費、ドライブビリティも高めています。



MAX OUTPUT  
**FF 200PS/6000rpm**  
**SIRIUS DASH**  
Dual Airflow Bump Head  
2000 SIRIUS DASH  
3×2 INTERCOOLER  
ECl TURBO

●2000シリウスダッシュ3×2バルブエンジン  
●200PS/6000rpm  
●28.5kg・m/3500rpm  
●燃費(90km/h時) 12.2km/l  
●燃費(120km/h時) 22.0km/l

●3×2バルブプリングヘッド部  
●EClコンピュータユニット

2000シリウスダッシュ  
3×2インターターラ  
EClターボエンジン  
前面イラスト

セカンダリバルブ  
プライマリバルブ  
インターターラ

吸入空気を冷却して  
ターボチャージヤを  
より効率的に稼働させる  
インタークーラ

2000 SIRIUS ELECTRO JET  
ECl TURBO

●2000シリウスダッシュ  
●145PS/5500rpm  
●22.0kg・m/3000rpm  
●燃費(90km/h時) 12.0km/l  
●燃費(120km/h時) 21.5km/l

さまざまな運転状況やセンサーの検知を  
もととして、インジェクタの噴射をコント  
ロール。状況に応じた最適な燃料噴射を行な  
うECl電子制御噴射制御装置を採用しまし  
た。空燃比を常に理想値に保っています。

2000 SIRIUS ELECTRO JET

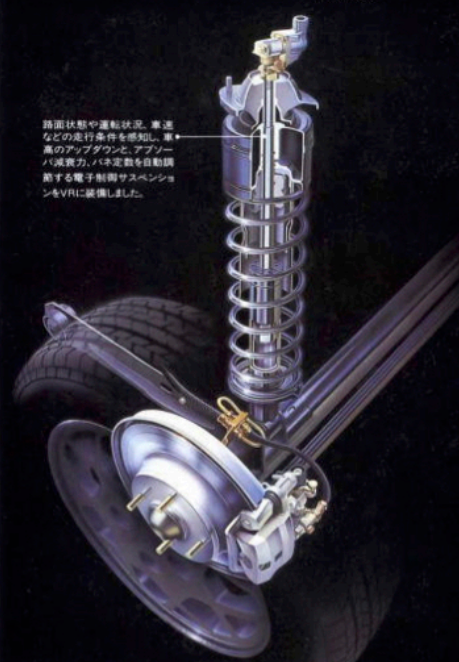
●2000シリウスダッシュ  
●110PS/5500rpm  
●16.7kg・m/3500rpm  
●燃費(90km/h時) 11.0km/l  
●燃費(120km/h時) 20.5km/l

エレクトロ  
キャブレタ  
コンピュータ  
ユニット

エレクトロキャブレタが、各運転状況に応じて  
EClのバルブの動作を制御。燃料供給  
量を最適にコントロールして、良好な  
ドライブビリティと優れた排気ガス浄化性能  
をもつ燃費率を達成しています。

■ECS ELECTRONIC CONTROL SUSPENSION

電子制御サスペンション(リヤ)  
前面イラスト



路面状態や運転状況、車速などの走行条件を感知し、車高のアップダウンやアッパーバネ減衰力、バネ定数を自動調整する電子制御サスペンションをVRに装備しました。

ELECTRONIC CONTROL SUSPENSION

ノーマル車高でサスペンション特性はソフト。車速が低下すると車高を上げ、すべり車止り効果を実現します。

車速50km/h以下で車高を上げ、ソフトな乗り心地を実現します。

車速50km/h以上で車高を下し、車高中心のコントロールが可能。タイヤの接地面積を最大化し、安定した走行を実現します。



スーパー・バランスサスペンションと電子制御サスペンションの、その卓越した安定性と乗り心地がもたらす自信にみちたクルージング。

- 大型クロスメンバに、ステアリングギヤボックス、スタビライザ、サスペンションアームを装着して横力に対する剛性を強化したデュアルインシレイト・フロントサスペンション。さらに滑りやすい路面に対して、安定した直進性を守るネガティブオフセットジオメトリを採用。また二段階のプリッシュ設定でロードノイズや振動を抑える二重防振構造、ブレーキ時のノーズダイブを防ぐアンチノーズダイブ・ジオメトリなど、さまざまな機構により高い操縦安定性と乗り心地のよさを確保しています。
- 3リンク式トーションバーアキスルの構造をもつゼロキャン・コンバウンドのリヤサスペンション。トーションバー内蔵のU字断面アクスルビームの採用により、車輪の上下動に対する車体のかたむきを抑制。走行安定性を高めています。またゼロキャンに設定して車輪を垂直に保ち、コーナリングの遠心力による横滑りを防止。そのほか前後左右方向それぞれに設定したゴムブッシュも、乗り心地を高めるなど防振対策も十分に配慮。バランスのよい高次元の走りを生んでいます。
- 走行条件の変化に応じてサスペンション特性(バネ定数とショックアブソーバ減衰力)と車高を最適な状態に電子コントロール。あらゆる状況下で安定した走行を約束します(VR)。またマニュアル操作による車高アップやハードナス固定も可能です。

最小回転半径  
**5.3m**

広びのびとした室内を確保しながら、コンパクト化されたサスペンションなどにより最小回転半径5.3mを実現。

195/60R15-5B11 スチールラジアルタイヤに15インチホイール(15インチ)を装着したフロントホイールはステアリングを保持可能。また4輪アンチスキッドブレーキもカクプリッシュ(両車輪)。

ゼロキャンキャン  
コンバウンドリヤサスペンション

ゼロキャンキャン  
デュアルインシレイト  
フロントサスペンション

クワシ現象やオーバーステア  
の発生を抑え、ナチュラルなハ  
ンドリングに貢献するゼロキャン  
キャン・コンバウンドリヤサスペ  
ンション。操縦安定性を高める  
為、専用設計のゴムブッシュに  
よる防振効果もアップ。す  
べり、乗り心地を確保して  
います。

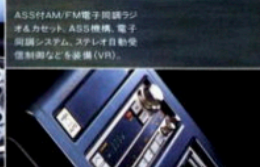
ダブルアーム・ストラット方式の  
独立懸架を基本構造として、  
数々の技術改良を加えたデュ  
アルインシレイト・フロントサ  
スペンション。路面の凹凸を徹  
底的に吸収し、全方向オフセッ  
トジオメトリ、アンチノーズダイ  
ブ・スタビライザ、二重防振構造な  
どさまざまな機構を組み合わせて  
完成度を高めています。

風切音を抑えるフラッシュボディ、サイレントシャフト——  
64dB<sup>(100km/h時OD付A/T車)</sup>の静粛なるクルージングのために。

●フラッシュ化されたフロントビラーまわりやサッシュレスドアが風切音を低減。そして静粛メカ・サイレントシャフトやエンジンのチェンノイズがないコグベルトの採用、さらにエンジンマウントの改良などで騒音・振動も低く抑えています。またフロアには3.2mm厚のメルシート、カーペット、フェルト材を使用し、天井にも吸音材を装着。可能な限りの防音・防振対策を施し、100km/h走行時の前座騒音測定値はOD付A/T車で64dBを達成しています。この静粛性を極めた室内がブロンズガラス<sup>(注1)</sup>を通したソフトな光で満たされ、大きなやすらぎが生まれています。

●ASS付AM/FM電子同調ラジオ&カセットをVRに装備。静かなクルージングの中で楽しむサウンドはまた格別です。このオーディオには、PLLシンセサイザ方式による電子同調をはじめ、同一放送内容でより電波が強い局を自動的にさしかしたASS、オートメモリ、ステレオ自動受信制御などぞい々たる最新機能を豊富に内蔵。カセット部は、メタルテープポジション、ドルビーNRなどをそなえ、SN比のよい美しい音を再生します。スピーカは合計6ヶ所に設置。64Wの大出力アンプで室内は極上のコンサートホールに生まれ変わります。<sup>(注2)</sup>

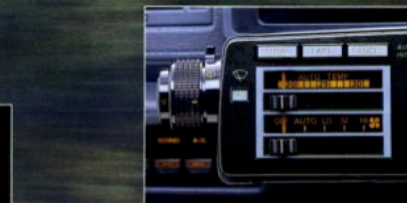
●室内のくつろぎを大きくするひとつの要素は温度です。室内温度を快適に保つことは、ゆたかりとしたセーフティドライブにもつながります。ギャランEハードトップはOXとOSにオートエアコンを装備しました。冷房時、暖房時ともに19℃から31℃の間で、室内温度を指定したレベルに自動コントロール。プロア切り換えスイッチをAUTOにすれば風量も自動制御が可能で、室内に快適空間をつくります。またVR、VX、VSには自動温度調節ヒータを装備。エアミックスダンパの間隔を自動調節して、暖房時の室内温度を、希望する温度に保ち続けます。



ダイナミックなフォルムを削ぎたい。スクーター一体式大型フレックシブルな高い安全性に貢献。

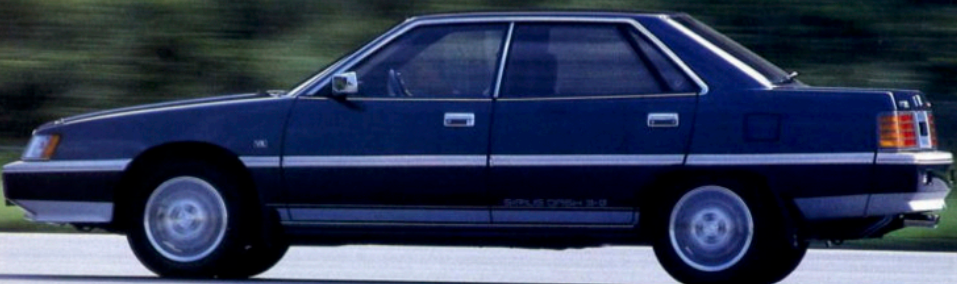


ステアリングは、フロントローリヤハイのフレックシブルタイプ。ダブルカラムインナーのリヤコンビランプのデザインも新穎です。



オートエアコン。自動温度調節ヒータ。そしてリアアルミレール式エアミックススローターなどの機件スイッチも、デザインコントロールに集中配慮。使いやすさだけでなく安全性もアップします。

64dB<sup>(100km/h時OD付A/T車)</sup>  
前座騒音測定値  
サイレント・クルージング



電子制御パワーステアリング、OD付ELC4速フルオートマチックミッション——  
エレクトロニクスと対話する先進のドライビング。

●先進エレクトロニクスを集めたギャランEハードトップの操作系。VRとCXには車速感応式の電子制御パワーステアリングを装備。シャープなラック&ビニオンステアリングがさらに扱いやすくなっています。車速センサと油圧コントロールで、車速に応じた操舵力を制御。たとえば細かいハンドル操作を要することが多い低速走行時には、軽い操舵力でスムーズなハンドリングを実現。そしてステアリングの切り角がわずかでも高速走行時には、しっかりとした手応えに変わり、安全走行を約束します。ステアリングを戻す時の反力もナチュラルで操作フィーリングは抜群。スポーティな走りにも応じてくれます。

●A/T車には4スピード6ポジションのELCフルオートマチックミッションを採用(VRを除く)。操作バーは従来のA/Tシフトレバーのイメージを一新したデザインで、扱いやすさと先進的な印象をもちこみました。そしてハイウェイクルージングなどで役立つOD(オーバードライブ)機構も装備。そのOD切り換えスイッチはレバー部と一体化して、レンジ設定の操作と連動したスムーズなコントロールを可能にしています。またCX、CSのA/T車には高級乗用車にふさわしいペダル式パーキングブレーキを採用。ブレーキのセットはペダルを軽く踏むだけ。イメージドライブ派にうれしい、ラグジュアリーな装備です。

●ギャランEハードトップはドライブへの期待感を盛りあげるイルミネーションの数々を各所に配しました。まず運転席側ドアのアウトハンドルをひとくちドアキーシリンダの照明が10秒間点灯<sup>(注1)</sup>。そしてドアをあげればイェーションキー穴照明、フットランプ、ルームランプの光がドライバーを迎えます。フットランプとルームランプは残光式で<sup>(注2)</sup>。スイッチが「ドア運動」のときドアを開けると点灯し、ドア閉後の2秒で減光を開始。夜間の乗り降りにはいへん便利ならぬ。気品あふれる光がイメージドライブのムードを盛りあげてくれます。

**ETACS**  
ELECTRONIC  
TIME AND  
ALARM CONTROL  
SYSTEM

エタックス<sup>(注3)</sup>は車速感応式ワイパー、残光式ルームランプ、イェーションキー穴照明、オートドアロック、フロントガラスワイパー、インナーキー穴内蔵の高級感のタイムアラーム機能を集中制御。先進エレクトロニクスがワイパーの安全と機能性を実現しています。

ハンドルを握ったままでオーディオを操作できるオーディオリモコンスイッチ。使いやすさだけでなく安全性もアップします。

残光式フットランプVR-CX、OS。ドアを開けると足もとにやわらかな光が流しこまれ、降り降りには使えます。

ドアキー穴照明(注1)や運転席側部のフットランプをひとくち、ドアキー穴の照明が約10秒間点灯します。



OD(オーバードライブ)付ELC4速フルオートマチックミッションのODスイッチを操作するレバー部にもしました。(注4)

低速走行時に軽く高速走行では安定する後述の電子パワーステアリング。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

フロントランプの左右にマーカーランプを装備。車輪の境目もはっきりと見やすくなり、安全性をいっせいに高めています。

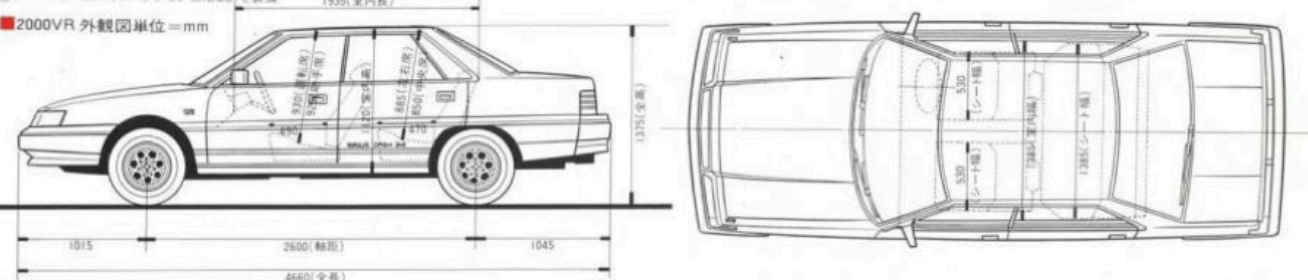




ギャランEハードトップ主要諸元

車名・型式	三菱・E-E15A 2000VR	三菱・E-E15A 2000ターボ CX	三菱・E-E15A 2000ターボ CX4A/TOD付	三菱・E-E15A 2000ターボ VX	三菱・E-E15A 2000ターボ VX4A/TOD付	三菱・E-E15A 2000 CS	三菱・E-E15A 2000 CS4A/TOD付	三菱・E-E15A 2000 VS	三菱・E-E15A 2000 VS4A/TOD付	三菱・E-E15A 2000 VC	三菱・E-E15A 2000 VC4A/TOD付
<b>■寸法・重量</b>											
全長(mm)	4660	4660	4660	4660	4660	4660	4660	4660	4660	4660	4660
全幅(mm)	1695	1695	1695	1695	1695	1695	1695	1695	1695	1695	1695
全高(mm)	1375	1375	1375	1375	1375	1375	1375	1375	1375	1375	1375
室内高(mm)	1935	1935	1935	1935	1935	1935	1935	1935	1935	1935	1935
室内幅(mm)	1385	1385	1385	1385	1385	1385	1385	1385	1385	1385	1385
室内高(mm)	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120	1120
ホイールベース(mm)	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600	2600
トレッド・前(mm)	1445	1445	1445	1445	1445	1445	1445	1445	1445	1445	1445
トレッド・後(mm)	1405	1405	1405	1405	1405	1405	1405	1405	1405	1405	1405
最低地上高(mm)	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165
車両重量(kg)	1250	1220	1240	1200	1220	1180	1200	1160	1180	1150	1170
乗車定員(名)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
車両総重量(kg)	1525	1495	1515	1475	1495	1455	1475	1435	1455	1425	1445
<b>■性能</b>											
登坂能力(tanφ)	0.46	0.46	0.46	0.46	0.46	0.45	0.46	0.45	0.46	0.45	0.46
最小回転半径(m)	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3
<b>■燃費</b>											
※10モード燃料消費率(km/ℓ)(運輸省審査値)⑤	12.2	12.0	10.6	12.0	10.6	11.0	10.0	11.0	10.0	11.0	10.0
60km/h時燃料消費率(km/ℓ)(運輸省審査値)	22.0	21.5	21.2	21.5	21.2	20.5	20.0	20.5	20.0	20.5	20.0
<b>■エンジン</b>											
エンジン型式	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B	G63B
弁機構・気筒数	16V直列4気筒 16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒	16V直列4気筒
内径×行程(mm)	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0	85.0×88.0
総排気量(cc)	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997
圧縮比	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5
最高出力(PS/rpm)	200/6000	145/5500	145/5500	145/5500	145/5500	110/5500	110/5500	110/5500	110/5500	110/5500	110/5500
最大トルク(kg-m/rpm)	28.5/3500	22.0/3000	22.0/3000	22.0/3000	22.0/3000	16.7/3500	16.7/3500	16.7/3500	16.7/3500	16.7/3500	16.7/3500
燃料供給装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置	ECI電子 燃料噴射装置
燃料及びタンク容量(ℓ)	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60	レギュラーガソリン60
<b>■動力伝達装置</b>											
クラッチ形式	乾摩擦単板湿式	乾摩擦単板湿式	トルクコンバータ	乾摩擦単板湿式	トルクコンバータ	乾摩擦単板湿式	トルクコンバータ	乾摩擦単板湿式	トルクコンバータ	乾摩擦単板湿式	トルクコンバータ
変速機形式	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	4速AT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム	5速MT フルタイム
<b>■変速比</b>											
第1速	4.070	4.070	2.846	4.070	2.846	4.226	2.846	4.226	2.846	4.226	2.846
第2速	2.244	2.244	1.581	2.244	1.581	2.365	1.581	2.365	1.581	2.365	1.581
第3速	1.467	1.467	1.000	1.467	1.000	1.467	1.000	1.467	1.000	1.467	1.000
第4速	1.105	1.105	0.685	1.105	0.685	1.105	0.685	1.105	0.685	1.105	0.685
第5速	0.855	0.855	—	0.855	—	0.855	—	0.855	—	0.855	—
後進	4.109	4.109	2.176	4.109	2.176	4.109	2.176	4.109	2.176	4.109	2.176
最終減速比	3.187	3.187	3.665	3.187	3.665	3.466	3.986	3.466	3.986	3.466	3.986
<b>■走行装置</b>											
ステアリング形式	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン	ラック・ピニオン
サスペンション形式・前	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン
サスペンション形式・後	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン
主ブレーキ形式・前	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク
主ブレーキ形式・後	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク
駐車ブレーキ形式	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動	機械式後輪制動
タイヤ	195/60R15-88H	185/70HR14	185/70HR14	185/70HR14	185/70HR14	165SR14	165SR14	165SR14	165SR14	165SR14	165SR14

●は標準色、特に発表名(実施することがあります)。なお本仕様は運輸省届出仕様です。※ディファラー・内装・シート色はフィルム印刷の性質上実際の塗装と異なって見ることがあります。  
 ※燃料消費率は、定められた試験条件のもとで得た値です。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。  
 ⑤ VRにメーカーオプションのフルオートエアコンまたは4輪アンチスキッドブレーキを装着した場合は、10モード燃料消費率は11.2km/ℓになります。  
 ⑥ VRはデュッシュ3×2インタークーラーECIターボ  
 ⑦ VRは電子制御サスペンション(新ECS)を装備



3028801(84/10)

現代エジプト王・ツタンカーメンが  
 まこととした「コンドルの標旗」  
 をデザインした。究極のハードトップ  
 が、ギャランEハードトップのあ  
 りる自信と誇りを主張しています。

**MMC**  
**三菱自動車**  
 未来をむかへ技術と信頼