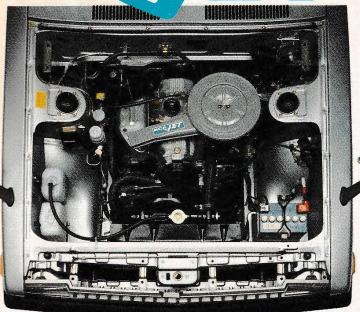


1400は新登場のオリオン。1600は信頼のサターン。いずれもMCA-JET採用。(1600GT)

MCA-JET



1400 ORION

*最高出力: 80PS/5,500rpm *最大トルク: 12.1kg-m/3,500rpm

(14.0km/e) (24km/e)
10モード燃費
運輸省審査値
60km/h定地走行
テスト値

新登場の1400オリオンエンジン。高速の伸びはもちろん、中・低速での粘りの強さも、大きなポイントだ。扱いやすさでは右に出るものがないほど。第4速では約20km/hからアクセルを踏んでも、ノッキングすることなくスムーズに立上ってくれる。まさに粘り強いオリオンエンジン。もちろん低燃費で低公害。また、静粛性も十分。オールラウンドなエンジンだ。

1600 SATURN 80

*最高出力: 86PS/5,000rpm *最大トルク: 13.5kg-m/3,000rpm

(13.5km/e) (22km/e)
10モード燃費
運輸省審査値
60km/h定地走行
テスト値

自動車エンジンの最高傑作といわれたサターンに、MCA-JETとサイレントシャフトを加えた「サターン80エンジン」。低速での粘り、高速からの伸び、アクセルレスポンスなど圧倒的な性能を発揮。加えて経済性、低公害性、静粙性などあらゆる面で他をリード。技術の三菱だからできたエンジンといえるだろう。

*排ガス浄化後の数値です。



発表と同時に注目を集め、高い評価を受けたMCA-JET。その原理は、新設されたジェットバルブから超希薄な混合気、または空気が燃焼室に送りこまれ、吸気バルブからの混合気をミキサーのようにかき混ぜる。その結果超希薄燃焼を可能にし、低公害でありながら、低燃費・高性能を実現している。

1600 GT SYSTEM 80

最高出力: 86PS/5,000rpm 最大トルク: 13.5kg-m/3,000rpm



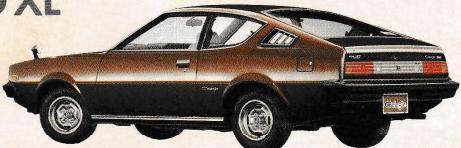
1600 GT

最高出力: 86PS/5,000rpm 最大トルク: 13.5kg-m/3,000rpm



1600 XL

最高出力: 86PS/5,000rpm 最大トルク: 13.5kg-m/3,000rpm



1600 GL-AUTO

最高出力: 86PS/5,000rpm
最大トルク: 13.5kg-m/
3,000rpm



すべてのメカが安全のために装備されている。セレステ・メカニズム。

1600 SATU TWIN

51年規制適合

*最高出力: 100PS/6,300rpm *最大トルク:

13.5kg-m/3,500rpm

1600GSRに搭載されたツインキャブのやザンクロスなどの国際ラーで多くの心臓だ。鋭い吹きあがり、高速からの加速度の高性能を発揮。あらゆる条件でGSRの名にふさわしいスポーティな走行を実現する。もちろん万一に備えてコラム部には衝撃吸収機構を内蔵。

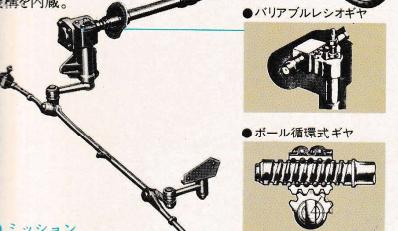
SILENT-SHAFT

サターン80エンジン(シングル)には、4気筒エンジンに静かな革命をもたらしたサイレントシャフトを装着。エンジンの上下振動やローリング振動をほぼ完全に抑え、8気筒エンジンなどの静粙性、快適性をセレステにもたらしているのだ。

●ステアリングシステム: ハンドルの切れ角によりギヤ比が変わるバリアルレシオギヤと軽いタッチの操縦感覚が味わえるボール循環式ギヤの組合せ。

高速で安定し、しかも低速で軽快。信頼性の高い操舵システムになっている。

もちろん万一に備えてコラム部には衝撃吸収機構を内蔵。



●ミッション
「5速ミッション」は、4速とは全くギヤレンジを異にした、オリジナル設定のクロスレンジオタイプ。もちろん第5速は0.853のオーバートップ。「4速ミッション」は、シフトフィーリングも小気味よい本格派。さらに、三菱独自の機構をもつ高性能3スピード・6ポジションの「オートマチック」。ギヤダウンなどのハイテクニックにも応え、スポーティ&イージードライブを約束してくれる。

1400 GSL

最高出力: 80PS/5,500rpm 最大トルク: 12.1kg-m/3,500rpm



1400 GL

最高出力: 80PS/5,500rpm 最大トルク: 12.1kg-m/3,500rpm



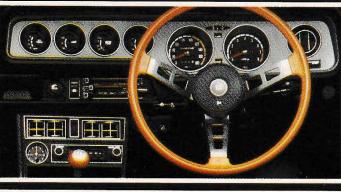
1400 SR

最高出力: 80PS/5,500rpm 最大トルク: 12.1kg-m/3,500rpm



1600 GSR TWIN CARB.

最高出力: 100PS/6,300rpm 最大トルク: 13.5kg-m/4,000rpm



●サスペンションシステム: サファリ、ザンクロスなど世界のビッグラーで鍛えあげた、三菱伝統のサスペンション。フロントは耐久性、信頼性に定評のあるストラット式独立懸架。路面からのショックを柔らかく吸収してくれる。



●タイヤ: タイヤの良否は、乗り心地や走行安定性、燃費などに大きく影響する。セレステは全車にスチールラジアルタイヤを装着。優れたサスペンションと見事にマッチングしてスポーティな走りを支えているのだ。

175/70HR-13(1600GT系/GSR): ローワインディングロードなどでは絶対の壁

155SR-13(GT系/GSRを除く全車): マイア

コーナリングフォースなど圧倒的に優れてが小さいため高速走行での直進性、経済性

なかでも群を抜いている。スポーティ・セ

分割プロペラシャフト



1600GSRに装備された3ジョイント式のブ

時のうねりを解消し、振動の発生を防止。

用された遮音材と相まって、静粙・快適

させてている。

ボディカラーは印刷インクの性質上実際の塗色と