

「パワフルでかつエコノミーに」、「豪快でかつ静かに」、「乗り心地を高めながら、かつ走行安定性も確保したい」これ

2000ASTRON80



最高出力:105ps/5,400rpm
最大トルク:16.5kg-m/3,500rpm

1600SATURN80



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

1400 ORION



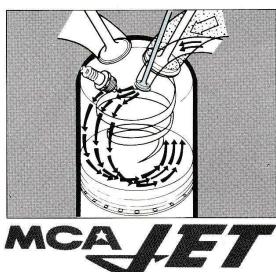
最高出力:80ps/5,500rpm
最大トルク:12.1kg-m/3,500rpm

全速度域での使いやすさを重視した3つのエンジンシリーズ。

2000アストロン80、1600サターン80、そして1400オリオン。いずれも、その高速性能や吹き上りの鋭さ、加速力の強さ、さらには耐久性などに高い評価を得ているエンジンです。しかし実用域での使いやすさこそ、これら3つのエンジンの身上ともいえます。まず最大トルクにご注目ください。この優れた数値が中低速域での粘り強さ、扱いやすさを証明しています。次に、いずれのエンジンも三菱伝統のロングストロークやV形バルブ配置、さらには三菱自信のMCA-JETシステムを採用し、実用速度域での走りやすさをセレステに提供しています。スポーティな走りに加え、機敏なドライバーの意のままに走ることを追求したセレステ。その思想を実際のものとさせるエンジンです。

低公害、低燃費、ハイ・ドライバビリティ3つを同時に実現したMCA-JET。

セレステのすべてのエンジンに採用され、53年排出ガスをラクにクリアしている三菱自信のMCA-JETシステム。それは、吸気・排気・バルブの他に設けられた第3のバルブ＝ジェットバルブが吸気・バルブと同タイミングで開き、燃焼室内に空気または超希薄な混合気(ジェット流)を送り込む、という独自の方式のものです。送り込まれたジェット流は、吸気・バルブからの混合気をミキサーのようにかきませ、

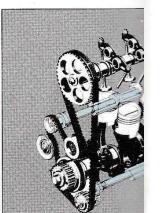


MCA-JET

驚異的な超希薄燃焼を可能にさせます。このように超希薄な混合気をスムーズに燃焼させるMCA-JETですから、当然、低公害で低燃費。加えてジェット流は低速時にこそ大きなスワール効果を発揮するため、市街地走行などのハイ・ドライバビリティを提供します。さらに、多くの補器類を必要としないため、メインテナンスも簡単というメリットも兼ね備えています。

SILENT-SHAFT

静かさが車格を決めるひとつの基準になりました。実際、快適ドライブをするうえで静粛性が大きな比重を占めることも事実です。セレステではアストロン80とサターン80の両エンジンに、三菱が開発した「サイレントシャフト」を装着。多用された防音材と相まって静粙セレステをつくりあげています。このサイレントシャフトはクラシックシャフトの両側に設置され、エンジン回転の2倍の速度で回転。上下振動はもと



より、ローリング振動

エンジンに8気筒エンジンなららかさを提供していき、1400オリオンをコグベルトを採用。従の解消にも成功しています。

より経済的な走りをいただきたい……自
超希薄燃焼を可能にし、ムの採用。空力特性をエアロスタイル、ボディのシヨンギヤ比の検討…

低燃費を追求したセレ

もップレベルの数値

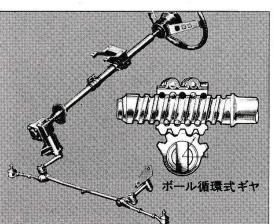
燃費(km/l)	クラス	1400
変速機形式	4速	5
10モード燃費消費率(燃耗名簿合算)	13.5	13
60km時燃料消費量(燃耗名簿合算)	23	2

セレステに採用され

新しいセレステの新
例えはエアクリーナーに

る命題を見事に克服し、実現したセレステ・メカニズム。

「ダクト」(全車)。キャブレタへ送り込む空気を、始動時や寒冷時には暖気。そして暖機後の通常走行時にはエンジルーム外からの冷気。と内外気を自動的に切り替えます。エンジンはエンジルーム内や外気の温度に影響されることなく、ついにムラのない安定した性能を発揮できます。また2000GTと1400SRの冷却ファン部にはファンクラッチを採用しています。



低速で軽快、高速で安定。

ボール循環式ステアリング機構

軽いタッチの操縦感覚が味わえるボール循環式と、ハンドルの切れ角によりギヤ比が変わるバリアブルレシオギヤを組合せたステアリング機構。1400・1600のギヤ比は15.5~18.1。ロック・ツー・ロック、3.2のシャープな切れ味を約束します。2000GTはギヤ比を18.5~22.5にアップ。1400・1600同様の軽快さを発揮します。

また、どのセレステも「ドライバーの感覚に最も近く、運転が楽」とされる弱アンダステア特性。意のままのコーナリングを楽しんでいただけます。

サファリ、ザンベジクロスを制した

三菱伝統のサスペンションシステム。

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。リヤは快適な乗り心地を生む2枚リーフ。一見オーソドックスに見えるこの組合せも、絶妙のセッティングやショックアブソーバーとのベストマッチングにより卓越した足まわりとなっています。



悪路ではショックを素早く吸収。コーナリングではロールの少ない安定した走行を約束します。2000GTではフロントスプリングを一段と強化。2000GTの逞しい走りを支えています。

軽く確実に効くブレーキシステム。

セレステの美しい走りを確実にコントロールする制動システム。1400・1600については前輪はディスクブレーキ。後輪はオートジャスター付のリーディング・トレーリング。もちろん全車マスターバック付。急ブレーキの時に後輪ロックを防止するP.C.V.(ブレーキ・コントロール)も装着。

さらに万一、一方の油圧系統に異常が発生した場合に備え、前後独立の油圧配管をもつタンデムマスターシリンダも併せて採用しています。さらにブレーキオイルの液面減少を知らせる警告灯も全車に。まさに万能ともいえるシステムです。

また、2000GTでは、4輪ディスクブレーキを装着。加えて、より大径のマスターバックや大径(206mm)のマスターシリンダを採用し、より安定した制動力を発揮します。

全車にスチールラジア

2000GTにミシュランタイヤ

タイヤの良し悪しは、乗り心地、燃費などに大きな影響を及ぼします。

セレステは全車にスチールラジアル装備。優れたサスペンション、エンジンパワーと見事にマッチ

テイ走りを約束しています。

ミシュラン165SR-13(2000GT)

最初にラジアルタイヤを採用した車種でもあります。セレステの走りを確実にコントロールするため、前輪はディスクブレーキ。後輪はオートジャスター付のリーディング・トレーリング。もちろん全車マスターバック付。急ブレーキの時に後輪ロックを防止するP.C.V.(ブレーキ・コントロール)も装着。

さらに一方の油圧系統に異常が発生した場合に備え、前後独立の油圧配管をもつタンデムマスターシリンダも併せて採用しています。さらにブレーキオイルの液面減少を知らせる警告灯も全車に。まさに万能ともいえるシステムです。

175/70HR-13 (1600GT)

ドグリップがよく、ワインディングなどで確実に路面を咬みます。意志通りにセレステを走らせる2つのGTに装備。

セレステの走りを確実にコントロールするため、前輪はディスクブレーキ。後輪はオートジャスター付のリーディング・トレーリング。もちろん全車マスターバック付。急ブレーキの時に後輪ロックを防止するP.C.V.(ブレーキ・コントロール)も装着。

155SR-13(1600XL,GL,SR)

高速走行時の直進性

されたタイヤです。またころか

経済性にも大きく貢献します。

