

スーパーターボディーゼル

アストロン80-2300ターボディーゼルと、シリウス80-2000ECI・2000・1800、サターン80-1時代の要請に応えた三菱の技術。

ターボチャージャ、フルードカップリング、サイレントシャフトの三銃士が、低燃費で静かなディーゼルの実現。

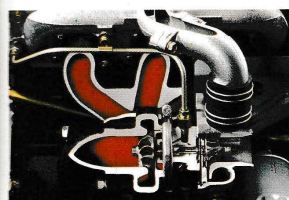
ASTRON80 2300 TURBO DIESEL

三菱がディーゼルを変えた。乗用車初の新開発アストロン80ターボディーゼル。

日本にもいよいよ乗用車の本格的ディーゼル時代がやってきたことが、実感できるディーゼルエンジンが三菱から誕生しました。排気量2,346cc、OHC4気筒のアストロン80ディーゼルエンジンです。ディーゼルといえど魅力は、なんといっても経済性の良さですが、その反面、振動、騒音、性能の点が問題とされてきました。三菱は、その問題を見事に解決し、乗用車にふさわしい小型軽量で、高性能・低燃費、さらに低振動、低騒音の画期的な新しいディーゼルを開発したのです。

排気ガス之力も無駄なく利用する、ターボチャージャ。

軽油の爆発力は、ガソリンに比べ多少劣ります。そこで、ターボチャージャの登場です。排気ガスの力によって、タービンを回し、その力で、空気を圧縮・加压し、燃焼室に送り込みます。ですから、それだけ酸素が多く、爆発力も強力になるのです。熱効率もアップし、経済運転にも抜群の威力を発揮。(2300GSLスーパー)



静かなディーゼルエンジンを生んだ静粛機構。

サイレントシャフト 三菱が世界に誇る静粛機構は、ディーゼルエンジンにも威力を発揮。振動・騒音をものの見事に解消し、静かで滑らかなディーゼルを作りました。フルードカップリング エンジンとトランスミッションの間に装備されたフルードカップリング(流体継手)は、パワートレーンからの振動を吸収。時速30kmでも5速での走行が可能。驚異のディーゼルエンジンを生み出しました。

噴射時期自動制御 アクセル開度の小さい通常運転や暖機運転のとき、燃料噴射時期を自動コントロールして、燃焼音を大幅に減少させた静かなディーゼルエンジンです。

ガソリン車なみの簡単な操作性。

電子制御により、予熱完了インジケータが赤から緑になったらスタートOKのサインです。

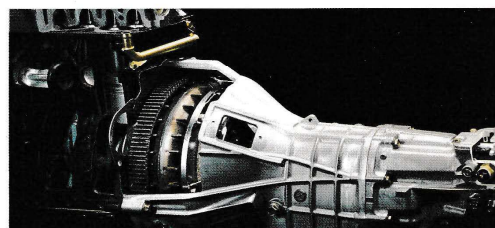


ASTRON80 2300 DIESEL

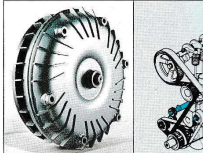
低燃費、低騒音、高性能。

2300アストロン80ディーゼル。

小型・軽量で低燃費なエンジンです。特長は従来のディーゼルの常識を破った低騒音、高性能。特に中低速域でのねばり強さは、注目に値すると言えます。



振動・騒音を解消した、フルードカップリング(左) 世界に誇るサイレントシャフトが威力を発揮(右)



アストロン80のディーゼル・軽量・小型。

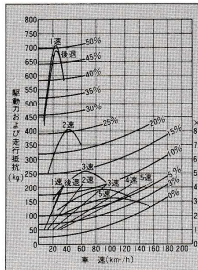
エテルナゴのディーゼルサイレントシャフトによるエンジンの振動・騒音を一掃。小型なアストロン80エンジン、一層軽く滑らかなフルードカップリング車には、パーキングギヤをつけて、坂道駐車での安全を確保しました。

給油口に、軽油の表示をしました。

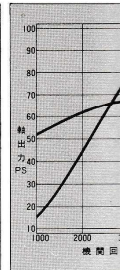
ディーゼルエンジンは軽油です。給油のときの間違えをなくするため、給油口にも軽油の表示をした、細かい心づかりです。



走行性能曲線図



エンジン

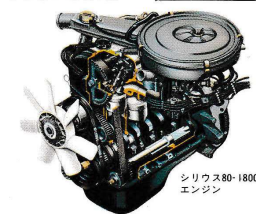


三菱の技術が頂点に達したシリウス80エンジン。

低燃費・高性能で評判の高い三菱のエンジンに、新星シリウス80が仲間入り。フラッシュユーザーフェスボディと相まって、省資源時代の走りを充実させました。重量・寸法は、1600ccエンジン並の軽量・小型。サイレントシャフトにより、4気筒で、6気筒エンジンをしのぐ、なめらかな回転です。半球型燃焼室とジェットバルブで燃焼効率をアップ。無接点デディストリビュータが、始動性を一段と向上させた、三菱自慢の頼れるエンジンです。

第3のバルブが低燃費を実現した、MCA-JET

ガソリン節約を目標に置いて開発されたこのMCA-JET。少量のガソリンと多量の空気の混合気を、完全燃焼させ、クリーンで経済的な走りを作ろうと言うものです。第3のバルブ(ジェットバルブ)から、空気のジェット流を噴射して、今までの常識をはるかに越えた「超」希薄燃焼を可能にしてみました。



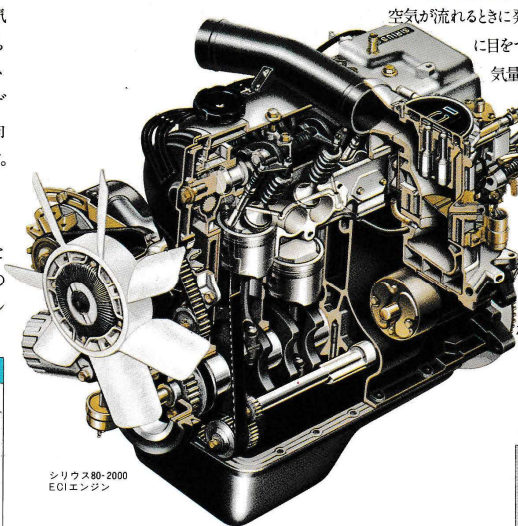
SIRIUS80-1800

シリウス80-1800エンジン 静かさと力強さと、そして使いやすさの余裕の1800です。トルク曲線はフラットなカーブです。

SIRIUS80 2000ECI

80年代の走りを充実させた、三菱独自の電子制御燃料噴射システムECI。

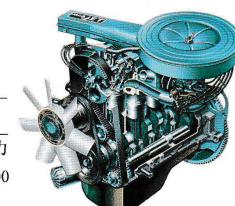
エレクトロニクス技術とマイクロコンピュータがドッキングした、きめ細かな燃料供給制御の登場です。燃料流量、噴射時間・回数、E.G.R.を、運転状況に応じ、つねに最適なレベルにコントロールします。



シリウス80-2000 ECIエンジン

SIRIUS80 2000

シリウス80-2000エンジン 排ガス対策と燃費向上、この2つの課題を克服し生まれたパワフルな新エンジン。つねに余裕にあふれるオールラウンドランナーです。



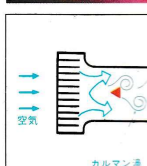
サターン80-1600 エンジン

SATURN80-1600

サターン80-1600エンジン 内外に絶賛される名エンジンの呼び声高いサターン80-1600。鋭い吹き上がり、力強い伸び…マニアたちのハートを掴みつけているのが納得できます。

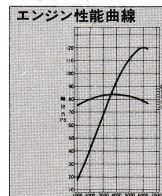
燃費の向上、走行性能のアップ、排出ガスのクリーン化などが図れる、三菱のECI。カルマン渦で検知する吸入空気量。

空気が流れるときに発生するカルマン渦に目をつけました。吸入空気量が増えると比例して増加するカルマン渦の数を超音波で検出する、新しいエアフロセンサーの開発です。吸入空気量はコンピュータに入力され、最適な燃料噴射の指令が行なわれます。

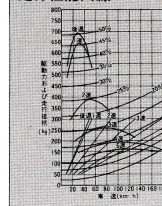


コンピュータは、EGR排出ガス中のO₂濃度がキャッチ。運転制御を行ないます。組み合わせにより、総

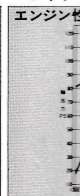
〈シリウス80-2000ECIエンジン〉



走行性能曲線



〈シリウス80-2000エンジン〉



走行性能

