



大型ウレタンバンパ、冴える空力ボディ。

ス。決して居住性を犠牲に
性にすぐれたボディを創
縦安定性を両立する足
……。パワーを損うことな
燃費エンジンを開発する
づくりは、このように相反す
た限りない挑戦とも言える
成果があります。新型トレ
ム、すべてのメカニズム
ランスを念頭において開
こそ、そこに高い安全性が

確保されます。大きな余裕が生まれています。す
なわち高い性能、高い完成度を備えたクルマをも
つ歓びが確かなまでにカタチづらわれています。
新しい造型の大型ウレタンバンパ すてにお
気づきでしょうか。新型トレディアは大胆な
の大型ウレタンバンパ^(1800GTターボ・1600Xターボ)を採用して
います。これも安全というテーマへの挑戦が生
んだ、成果の一部ですが、厚いウレタンが万
一の衝撃を効果的に吸収します。またボディの
側面には、幅広いサイドプロテクトモール^(1800GTターボ・1600Xターボ)を採用。軽度の接触からボディを保護します。



大型ウレタンバンパの断面



コンシールドドア

より速くより安全に走るためのフォルム 高速
で走るクルマにとって時として空気は厚い壁とな
って進路をばらばらします。この空気抵抗をい
かに排除するかは、クルマづくりの主要なポイン
トのひとつになっています。そこで新型トレディアは
空気力学の徹底した追求に基づき、独自の空
力フォルムを完成させました。鋭いスラントノーズ
、ユニークなボディ前後の絞り込み、そして
ボディの表面から突起を消したフラッシュサー
フェスなど、厚い空気の壁をぐり抜けより速く、より
安全に、しかも、より低燃費で走るための工夫が
ひとつのカタチに結実しています。ここで空力特
性を論じるなら、まさに新型トレディアです。

ボルシエも使うサイレントシャフト シリウス1800
エンジンには、三菱独自のサイレントシャフトを
採用。クランクシャフトの両側に1本ずつ、上
下にずらして装着された2本のシャフトがエン
ジンの上下回転振動を打ち消します。この技
術はボルシエ944にも採用。
世界が認め
た、三菱の代
表的技術のひ
とつと言えます。



サイレントシャフト

このほかエンジン音をカットする二重トーパー
ドや室内音を吸収する吸音天井、風切音の発
生を防ぐフラッシュサーフェスボディの採用によ
り、静かな室内を実現。だからこそ、いい音が
楽しめます。高感度のAM/FMマルチラジオ付
カセットステレオを標準装備<sup>(1800スーパーサターン・1600
Xターボ・1600Xターボ・スーパーサターン・1600
Xターボ・1600Xターボ・スーパーサターン・1600
Xターボ)</sup>。



AM/FMマルチラジオ付カセットステレオ

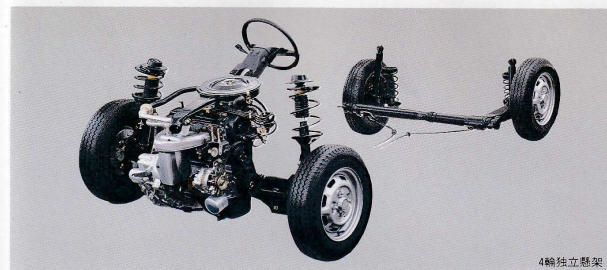
FWD

誰もが容易に操縦できる新時代のFWD方式
室内容積が大きくとれる、前輪を駆動するから雨
や雪道でもスリップしにくいなど、種々の特長を
備えたFWD(Front Wheel Drive)は、まさに
全盛時代を迎えています。ただ、かつてのFWD
には欠点がありました。駆動輪と操縦輪が一緒
のためコーナーをハイスピードで駆け抜ける時
アクセルを踏み込むとアンダーステアの傾向が
強くなり、逆にコーナーの途中でアクセル・オフ
するとアンダーステアの傾向が減少するという現
象です。新型トレディアはこれらの欠点を最新
のメカニズムの採用によってカバーしています。

確実なフットワークの4輪独立懸架 直進安
定性にすぐれたFWDに加え、全車、高い操縦
安定性を誇る4輪独立懸架を採用。機敏なフ
ットワークはもとより、マイルドな乗り心地をも実現
しています。さらにコーナリング時に威力を発揮
するフロントスタビライザ⁽¹⁸⁰⁰⁾の装着や急制動
時の直進性を確保する前輪ネガティブ・オフセ
ット・ジオメトリーを設定するなど、万全な足ま
わりを開発。ブレーキ
には確かな制動力を
もつ前輪ディスクブ
レーキを採用。万一
の場合を想定したキ
細かい安全対策を
徹底させています。



前輪
ディスクブレーキ

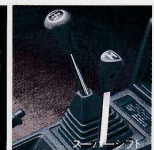


4輪独立懸架

時代が求めた3つのエンジン シリウス1800、
サターン1600、オリオン1400。いずれも三菱の
エンジン技術の粋を集めた小型・軽量、高性
能の低燃費エンジンです。吹きあかりの良さ、
低速から高速までカバーする粘り強さ、そして、
実証された燃費の良さは、まさに時代のニーズ
に呼応するものです。おおらかなツーリングこそ
新型トレディアを駆って楽しみたいものです。

パワーロスを防いだELCオートマチック トルク
コンバータ内にタンククラッチを設けて、発進後
はこのクラッチを自動で断ち切ることで、効率の
良いパワー伝達を実現するシステムです。作動
はコンピュータが制御しますから、操作は従来
のオートマチック同様、一度シフトレバーを①
レンジにセットするだけで、低燃費と共にオール
マイティなジードライヴが約束されます。

2つの走りが可能になるスーパーシフト マニ
ュアル車にはもうひとつのレバー、スーパーシフ
トが付いています。一般走行ではエコノミーレ
ンジへ。登坂や急加速時にはパワーレンジへ。



ELCオートマチック
トルクコンバータの前面

1800スーパーサターン



SIRIUS 1800
10モード
燃料消費率
(運輸省認定値)
60km/h時
燃料消費率
(運輸省認定値)
■最高出力 100PS/5500rpm
■最大トルク 15.0kg-m/3500rpm

SATURN 1600
10モード燃料消費率
(運輸省認定値)
60km/h時燃料消費率
(運輸省認定値)

ORION 1400
10モード燃料消費率
(運輸省認定値)
60km/h時燃料消費率
(運輸省認定値)