

MIRAGE





1200EL 1200GL 1400GL 1400GLX 1400GLS

MIRAGE

ミラーージュのすべてがわかるカタログ CONTENTS

①① ミラーージュ、ひと言でいえば合理
精神のクルマ

①② グラウンド・ハガー

①③ 空気力学を追求しろ



①④ ミラーージュと青リンゴ



HISTORY
behind the
MIRAGE



①④④ スーパーソフト

サンフランシスコから

ロスへ640kmの

スーパードライブ



①①① ミリでも窓を大きく、

1ミリでもピラーは細く

①①①① 機能的なインパネ&装備

①①①① ファンルーム志向

インテリア&スペース



①① 乗り降りしやすいビッグドア

①①①① バックパッカー、ハッチバック



①①① エッセイ：片岡義男

①①

100km/h・69dBの静かな世界



①①① 走るリスニングルーム

(オーディオシステム)



①①① パワーをケチるな、燃費をケチれ

①①① FFの理想がここにある・Q&A

①①① 詳説メカニズム Part1 機構・足まわり編

①①① 詳説メカニズム Part2 ボディ・安全編



①①① 健康美について考えるページ(塗装)



①①① 装備品ストリート

①①①①① ミラーージュ・5ブラザーズ

(車種紹介)



①①① ディメンジョン(4面図)

①①① データ(主要諸元一覧表)

①①① オプションパーツ

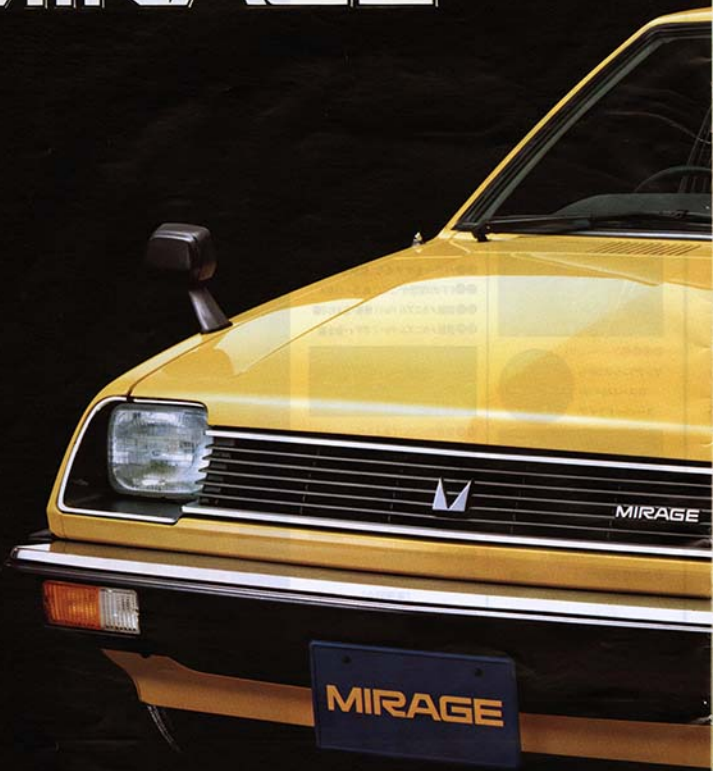
①①① ミラーージュは、カーブラサから



MIRAGE: ミラーージュ、1982年型
*MSRP(メーカー標準価格) 1,110,000円



MIRAGE







17のガソリンで、どこまで遠くへ、どれだけ速く行けるか。限りある資源のなかでのクルマづくりは、この問題から眼をそらすことはできない。Less Bulky, More Roomy. ボディはできる限りコンパクトに。室内スペースはできる限り広く。いたずらな飾りを排し、リーズナブルな精神に徹していること。この設計思想が貫かれていなければ、国境を越え、時代を超えることはできないだろう。そのスタイリングが、走りが、居住空間が、時代の声に応えるとともに、新しい領域を切り開いている。そんなクルマは夢でしかない、と言った男がいた。その男に、ミラージュを拝見しよう。三菱から主張をこめて。



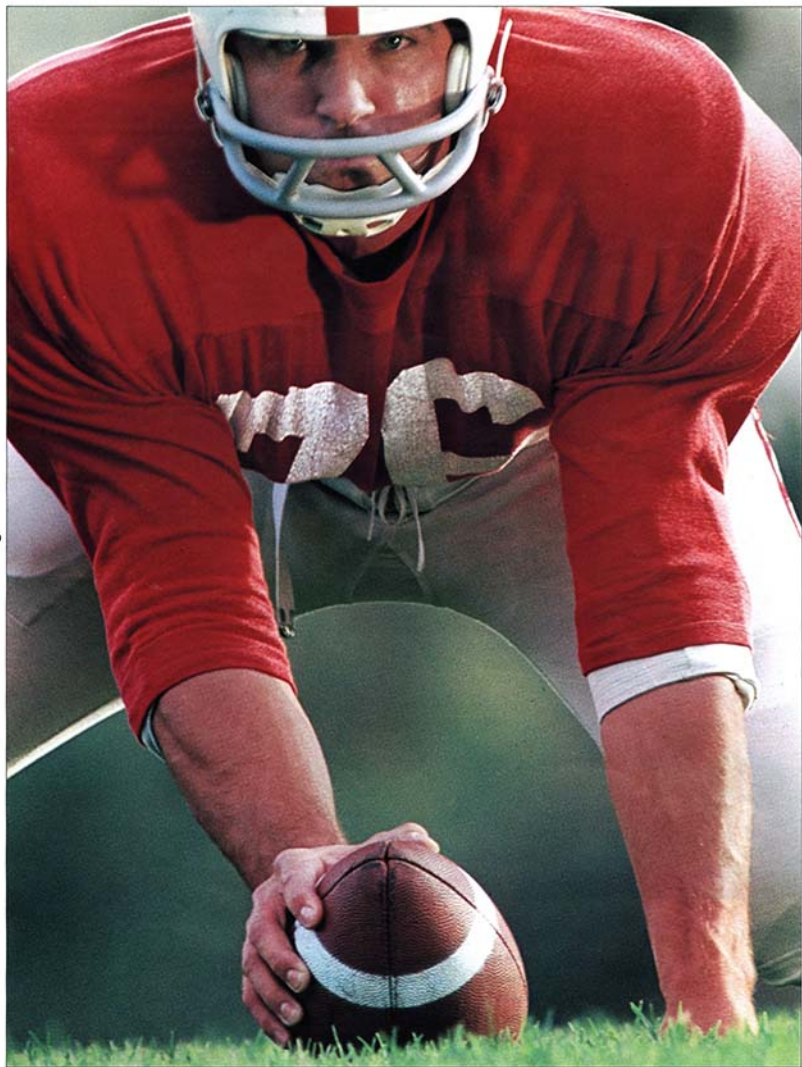
UCLAのあるウエストウッドにて 14090LX

From West Coast

カリフォルニアを走っていて、さすがはクルマの国と思っただけか？セルフサービスのガソリンスタンド。ここは、自分でガソリンを注入するだけで、他のサービスはいっさいない。その分、値段は安くなっている。学生はもちろん、中年のおじさん、おばさんも気軽に、このシステムを

利用している。もっとも経済的、かつ合理的だからだろう。確かに、オイルショック以後、アメリカ人のクルマの燃費への関心は高い。現に、ミラーージュの燃費についての質問をたびたび受けた。クルマとしては生活できない広大な国だけに、なおざりにできない問題だからだろう。





グラウンド・ハガー

Ground Hugger。ミラーージュは大地を抱くように、低くワイドに構えたスタイリング。

安定感のある走りを得るために欠かせないフォルムだった。

機敏な動きは、腰の張りから生まれる。フットボールは反射神経のスポーツだ。ボールがスナップされた瞬間に、相手に合わせて、次のアクションを起こさなければならぬ。その時、大切なのが腰の張りだ。低く構え、足がしっかりとグラウンドを踏みしめていなければ、機敏な動作をとれない。これは、フットボールばかりでなく、あらゆるスポーツの基本といえるだろう。だから、スポーツ選手はみな大きくたくましくしゃくしゃく持っている。

ミラーージュの腰の張りもバツグンだ。ミラーージュのフロント・トレッドは、実に1,370mm(リヤは1,340mm)。これは2,000ccクラスを上回る数値だ。しかも、全高は1,350mm。トレッドの数値よりも小さい。つまり、ミラーージュはスポーツカー並みのロー＆ワイドプロポーションというわけだ。大地をガッチリと抱えこむような低いスタイリング。これをアメリカでは、グラウンド・ハガーと呼んでいる。きっと、これからのクルマの潮流になるだろう。

ワイド・トレッドだから安定感がある。トレッドが広いほど、走行時の直進性や横傾に対する安定性は増してくる。高速での爽快な走りにも、コーナリングにも、ミラーージュのワイド・トレッドは確かな安定感をもたらす。もちろん、急斜面での踏んばりもいい。最大安定傾斜角は、なんと49°。さらに、4輪独立懸架とラジアルタイヤ(倍速)が、足まわりの安定性を高めている。このきびきびとした安定感が、ミラーージュの精悍な走りをおびきけている。







80年

代のカー

デザインに最も求

められていること。そ

れは“風との対話”だ。風、すな

わち空気。目には見えない空気に対す

る心ばかりこそ、現代の自動車ボディのデ

ザインに要求されている最大の課題な

のである。動くものは、すべて空気と戦っている。空気に対抗しようという人間の脚力は、100mで9.58秒という壁を前に攻め進む。プロスキーの世界では、滑降姿勢のみならず、ウェアの表面材質まで空気の抵抗を考慮せざるを得ない段階にまで来ている。それほど、すべての動くものにとって、空気とは厚く、そして手強い相手なのだ。

車もまた、走り始めたその一瞬から、つねに空気の壁と戦うことを強いられる。

ノ前線にある。空気は、車の走行中にか

かる最大の抵抗であり、それはスピードが

高まる

ノにつれ

て強くなる時

速100kmにも達する

と、車にかかる抵抗のうち

じつに70%までが空気によって生

み出されるほどなのだ。

ミラージュは、風との対話をテーマにした。

開発当初から、ミラージュが狙ったのは、

風と戦うことではなく、対話しようとい

うことだ。やみくもに空気の壁を破ろうとす

る姿勢ではなく、風に逆らわず、気流と調

和し、さらに空気の流れを積極的に利用

して、こういう姿勢だ。ここからボディデザ

ノデザインはスタートした。風に調和した

ボディで空気抵抗を減らせば、同じスピ

ードでもそれを維持するのに必要なパワ

ーは大幅に低減される。ということは、よ

り少ない燃費で、より速いスピードをキ

ープできる。それだけ静かなハイスピ

ード、クルージングが

約束され、乱れ

た。空

ノ流が

起こす危険

性も低下する。

高速にも風のよりになじ

むこと、それは、FF方式とあ

いまって、より高レベルの性能、経済性、

静粛性、そして安全性を得る必要條件だ。

ブラッシュサーフェスボディ、それはムダな

突起のない、つるつるボディのことだ。

車にかかる空気抵抗は、①車のカタチそ

のものにかかってくる“形状抵抗”と、受空

気が車体をもち上げようとする結果発生

する“誘導抵抗”の2つがあげられる。

形状抵抗からミラージュを見てみよう。

一見して分かるように、この車にはムダ

な突起がない。ボディ表面から突起

し、雨どい用に用いられるドリッ

プチャネルを隠したコン

シールドドリップの

ボディデザ

空気力学を追求

速く走るためにも、燃費を節約するためにも、空気抵抗は少ない方がいい。なめらかな流動感覚

ン。(このコンシールド・ドリップは空気抵抗を減らすと同時に、風切り音を抑え静かな走りにも威力を発揮する。)ウインドガラス面とボディ面との段差を極限まで少なくし、一体の面を構成するように設計されている。このためアウインドミル、270R(「風音」)、リヤサイドウィンドは、2,000R(「風音」)の曲面ガラスを採用している。

鋭く傾斜したスラントノーズで切り裂かれた気流は、ブレンなボンネットからローアングルのフロントウィンドを経て、フラットなルーフからテールまで、何の障害もなくスムーズに導かれ、きれいに流れて行く。ドリップチャネルを隠したルーフレール、すべての突起や段差を極限まで少なくしたフラッシュ・サーフェスのボディ表面は、この気流の流れをさらに円滑にし、ミラーージュのボディを空気と調和させている。

一方、誘導抵抗を抑えるのは、気が付きにくい細部



にまでわたる地道な努力だ。その主力武器は三菱が我が国で先鞭をつけたエアダム・スカート。車の下に入りこんで危険な揚力を生みだす空気を排除する。さらに、ミラーージュのFF方式がこれを大きく助けている。つまりプロペラシャフトを必要としないFF方式、そしてフロアにそってデザインされ設置された燃料タンクとあいまって、ボディ裏面を完全に近くフラット化し、ここに入りこんだ気流の流れをスムーズにすることによって抵抗を少なくしている。

とも下もクリーンなボディ。
これこそミラーージュの大いなる発光。それはまた空気力学における最新技術の結



品でもある。たんに美しく、シャープであるばかりではなく、経済性、高速安定性、安全性、そして静粛性をも実現した空気力学は、じつは航空機設計から生まれたものだ。数々の優れた航空機をその手で手がけてきた三菱の技術がフルに活かされた車、それがミラーージュだ。



それと、このミラーージュはほかの最新鋭の航空機のシェープにも似ている。



をもつフラッシュ・サーフェス・ボディのミラーージュ。ジェット機に似てきた。



HISTORY behind the MIRAGE

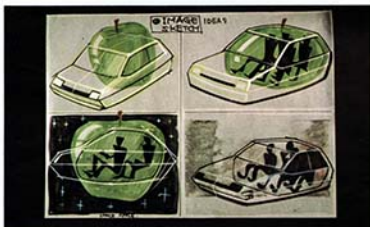
ミラージュ開発秘話を、いま語ろう

彼はいいさった。青リンゴのようにシンプルで力強く、ビビッドなクルマを。彼はそういつたのだ。この目を転機に、未知のクルマはひとつの具体性をもった。いわば、クルマに人格イメージが与えられたのだ。ディスカッションは、また新たな熱気を帯びて来た。その中でいく

つもの重要な事項が確認された。あくまでも安っぽさを取り去ろう。サイズが小さいこと、軽いことに高い価値があるのではないだろうか。問題はクオリティだ。道徳的なクルマはつくりたくない。これからのクルマに要求される新しい方向性がある。これに潜んでいる。

1978年10月8日、開発スタート

三菱自動車の幹部会議でこのクルマの開発が決定されたのは、オイルショックの頃。省資源・省エネルギー時代が始まろうとしていた時代だ。開発にあたるメンバーは若手を中心に構成された。大きな可能性を秘めたフレッシュなチームである。何気なく何度もディスカッションが繰り返された。深夜まで、灯りが消えないので、開発チームのフロアは、消えずの間など社内でも噂されていた。若夫に何かが始まろうとしていた。まだクルマのイメージも決まっていない。先は長い……。ある日、ひとりのデザイナーが興奮した顔で、少し上気させて会議のりこんで来た。手に青リンゴをもって来た。これが、と



エクステリアとインテリアの完全な一致。エクステリア(外観)とインテリア(内装)はお互いに窓ガラス、鉄板を境界にして、相反するニーズがしばしば出がらぬ。スタイルを優先させれば居住性が犠牲になるということを考えれば分かるだろう。しかし、このミラージュに関しては、全くといっていい程、同じ思想で進められた。

●エクステリアの狙い
明瞭で、健康的で、機敏な雰囲気をもたせたい。いきいきとした面処理を基調にシンプルで



イメージは“これだ”と、会議



世界的要求にマッチする実用の極限を追求したオリジナリティーのあるデザイン。
●インテリアの狙い
明るく軽快で長く使って愛着のもてるインテリア、開放感のあるルーミーな空間に



必要機能をコンパクトに表現し、室内をすっきりとメリハリのあるデザインにする。この狙いをお互いの確認事項として、エクステリアとインテリアは、全くの二人三脚でデザインされた。お互いこれほど満足したクルマはかつてなかった。



クレイモデルによる、あくなき追求
プロダクション(生産初号)が完成される
までには、数多くのクレイモデル(粘土)が
製作され、検討、ディスカッションのべ
ースとなった。最初は3/4(原寸)スケール
でスタート。基本的なディメンジョンと
商品コンセプトからのスタイリングの
可能性を追求するための。次
に、1/2スケールに
よって基本



コンセプトが、につめられていった。そして、最後に再び3/4スケールのモデルで、密度の高いディテールの詰めが、徹底的に行なわれた。こうして、はるかに遠くにはぼんやりと見えても、ミラーージュとすぐに分かるはっきりした個性をもつ、ミラーージュのユニークなスタイリングが誕生したのだ。



第22回東京モーターショーで、話題を独占
1977年10月、東京晴海のモーターショー
でミラーージュは始めてそのシルエットを
公開した。たちまち、海外の人々もふく
め、若い人の間にエキサイティングな反
響があった。それは想像をはるかに越
えていた。その声を耳にしたとき、
開発メンバーは長い間の苦労が
スーッと消える思いがした。



CONFIDENTIAL

のテーブルに“青リンゴ”を置いた。

R SHIFT

エコミーでなければ走る資格がない。
た。それが、ミラージュのスーパーシフトだ。



いま、クルマに求められているものは何だろうか。クリーンであること、燃費のいいこと、いままで想像してはならなかった表現へ、これらを踏まえて、なほクルマ本来のパワフルな走りや、どこまで追求できるか。ここに、これらのクルマが果たすべき課題があるといえるだろう。

三菱は、ミラージュで答えを出した。いつの時代にも、三菱は体にかけて新しい機構を開発してきた。MCA 1.6+エンジンをはじめ、サイレントシャフト、カウルハンズルなどを。

いずれも、三菱の高い技術力と先進性を物語るものばかりだ。そして、いま、ミラージュに採用されたのが、スーパーシフトだ。一般に、燃費効率をすすめるには、ミッションやワフのギヤ比を小さくすればいい。エンジン回転数が低くなる、静かさと燃費のよい走りが可能になる。しかし、それはパワー（駆動力）の低下もさぞ。坂道や山間地が多い日本ではギヤ比の低下にも限界が出る。

むしろ本筋のレバーが、クルマを変え、このシフトを解決上ののが、ミラージュのスーパーシフトだ。通常の4段シフトに加えられる、ミラージュのシフトレバー、エコミー・パワーの切替機構を持つ。このレバーによって、ミラージュは従来のエコミー時代にさわい、経済走行、いとも時の力強い走りを一挙に両立させた。つまり、ミラージュはギヤ比の小さなエコミーレンジとギヤ比の大きなパワーレンジの両方を持つ。このレバーを操作して、ECONOMYモードにすれば、10ギヤに燃費モードに切り替わるといって燃費モードに切り替わるといって動力性能が他を引く取らねばならない。定評ある三菱エコミーレンジと軽いがアイのコンロが、軽々なワンウェイの走りを見せつけてくれる。

さらに駆動力が充実すれば、パワーレ

SAN FRANCISCO



サンフランシスコからロスアンゼルスまで約400マイル(約640km)。ほぼ東京一環状間に相当する距離をミラージュは、勝手にそくわぬ精進で走り抜けた。



サンフランシスコ、午前9時。ミラージュ100GLXのフラッシュサーフェスボディが、ウエストコーストの霧を浴びて輝いている。キーを差し込みエンジンをかける。低く静かなエンジン音が……。一瞬、ミラージュは、出立まじわのサブプレッダのように身を震わせる。スーパーシフトをパワーにセッティング、坂道の多いシコでは、無理にエコモードで踏んば



るより、駆動力のあるパワーレンジの方が回転がラクだから、ギヤをローに入れる。1400cc82psのオリオンエンジンの小気味よく吹き上がる。出足はすこぶるいい、ケーブリングがまるで登るスロープを、パワーのセカンド

で走行、スムーズな登坂を見せられる。サンフランシスコは坂の街だ。だから、ここでは駐車をする時は、ハンドルを切っておくことが条例で定められている。中には、クルマを道路と直角に駐車しなければならないほどの急勾配もある。こんな坂では、ミラージュのマスターバックを装備した前後ディスクブレーキが強い。軽く踏むだけで、確かなブレーキングだ。いよいよフリーウェイ101号線へ。



料をつらねている。いままでのようなアップダウンではなく平坦な道路。エコモードにセッティングしておくと、うまく信号にひっかからなかった。市街走行の



35マイル(約56km/h)制限まで、スピードを上げることができた。フリーウェイ101の本線に合流。101号線は、シスコとロスを結ぶウエストコーストの主要幹線だ。いくらフリーウェイといっても、スピード制限はある。55マイル(約88km/h)厳守で、10マイル(約16km/h)オーバーごとに20ドルの反則金を取られる4速のエコモード。スピード制限いっぱい55マイルで飛ばす。静かなエンジン音だ。コーナーでドリフトのおかげで、風切音もほとんどない。快適なクルージングが続く。

モントレーの赤杉は、見事というしかない。サンフランシスコから約2時間、海岸線のモントレーへ。休息がてら、観光名所「17-MILES DRIVE」へ寄ってみる。モントレーサイプレス(赤杉)が生い茂り、その梢の葉が降りそそぐ。森を抜けると、ミラージュの大きなウィンドを流して、太平洋が広がる。海岸には、色鮮



やかなシーフォッグ(海霧)のイナジクが群生し、ブルーの絶妙なコントラストを作っている。この植物の名を教えたくれたのが、サイクリングをしているオジサン。ミラージュを「SLEEK」なクルマと評してくれた。スムーズな意味合いだ。職業が先牛だけに、見事にミラージュのスタイリングの感じをいつくしている。

SFからLAへ、8時間

シスコのアップダウンを、フリーウェイ101を、スノーシュードライブ。ウエストコーストの風のように、ミラージュの走りは多彩だった。

追い越しに威力を見た。スノーシュー。101号線に戻り、牧草地帯の内側へ。単調なフリーウェイが続くが、グラウンドハガーのミラージュの武進性は良好だ。101号線は幹線道路なので大型トレーラーが多い、日本のトラック野郎のようにギンギラには振っていないが、ユニークなパターンやイラストで彩りを求めている。

モントレーから約1時間のキングシティで昼食。そこから、また1時間、内陸から海へ。霧に包まれた太平洋にぶちあたる。寒気の影響で、午前中はめったに霧の差すことのない。霧の肌、ビズモビーナだ。

この街を抜け、サンタ・マリアを経てガビオタへ。ここから、101号線はしばらく海岸線に

沿って走っている。潮風に吹かれながら、エコノミーの4速でリラックした走りを楽しむ。ビーチの近くのためサーフボードを積んだクルマが多い。追い越しのため

スノーシューをパワーチェンジ。タコメータの回転数が1,000回転超えアップし、加速感が増す。追い越しを終え、走行車線に戻り、再びエコノミーレンジへ切替える。車線変更にレーンチェンジャを使っただけ、なかなか便利な装備だ。



126号線にカリフォルニアを見た。

ロスにもっとも近い高級リゾート地、サンタ・ルシアへ。アメリカというより、ヨーロッパの感じがする街をひと走りして、インターチェンジに入る。ゆるやかなカーブを3速のエコノミーで上っていく。進入路の取捨によって、パワーチェンジング。ゲームと加速されるスムーズに本線へ合流する。

4速にシフトアップし、落ち着いたところで、エコノミーへ切替える。ここからロスまでは約2時間。思ったより早レベスなので、ベンチュラから126



号線へちょっと寄り道。いままで景観が一変する。レモンやオレンジなどの果

樹園が延々と続き、いかにカリフォルニアの雰囲気が、日本に輸入されるレモンは、この付近のものが多いとか、シスコを出発時に満タンのガソリンが、すでに残りわずか



なっている。ガソリンスタンドへ寄って給油してもらおう。燃費をざっと計算してみると、1Lあたり約8kmの数値が出た。フリーウェイ走行が多かったことを差し引いても、たいした燃費のよさだ。



ミラージュ。あれがロスの灯だ。

126号線から5号線へ入ると、もうロスアンジェルスは目前だ。ノリウッドフリーウェイに乗ったところで、夕方のラッシュにぶつかった。日本のような車線数つなぎ



ではないが、スピードはぐんぐんと落ちる。フリーウェイでこれだから、市街地はもっと混雑しているだろう。ロスアンジェルス名物のビルボードが、ミラージュを執



疑するかのようになりかかっている。ダウンタウンのさくらめがけが見える。ロスだ。サンフランシスコから、約8時間、400マイル以上をミラージュで走ってきた。だが、不思議と疲れはない。フルリクライニングとシートスライドの全席で、最後のドライブポジションを取れたし。シートのクッションも、柔らかすぎず堅すぎず実にラクだった。だが、何よりもスノーシューという新機軸が生み出す、ミラージュの多彩な走り。このドライブを楽しむものにしてあげたい。

LOS ANGELES



1ミリでも窓を大きく。 1ミリでもピラーは細く。

これほど明るく、開放感にあふれた視界のクルマがあったらどうか。
ミラージュがめざしたもの。それは、走るグリーンハウスだ。



ネグラとモグラは親戚だよ

人類が地球上に初めてつくった家は、アリやモグラと同様、土の中だったそう。地面にタテ穴とか、横穴を掘って、穴居生活を営んでいたんですね。この時代、外敵から身を守るには、四面、上で囲まれたネグラが、一番安全だったのだでしょう。そう、ネグラという言葉は、こんなところから出てきたのかも知れません。そして、あれこれ変遷して現代へ。こうしてみると、社会が未発達だったり、戦争本能をかき出した野蠻な時代には、暗いところにジッと閉じこもって、身を守ろうとする。しかし、社会が進歩し、安全が保障されてくると、暗さから抜け出し、明るいところで伸び伸びやりたくなる。つまり、住まいや環境の明るさ、暗さは、人間進歩のパロメータかも知れませんね。

明るいクルマは選んだクルマなのだ。クルマだってさ。室内は明るいほどいい。視界は広ければ広いほどいい。できれば、ジャマなピラーなんか一本もなくて、全面透明なのが理想だけれど、ボディ強度の点で、そこまではちょっと。手っ取り早くいうと、クルマはボディとガラスで出来ています。ボディの製造コストを下げようと思えば、高価なガラスをケチり、鉄板を多く使うことですが、どっこい、ミラージュは、そんなケ



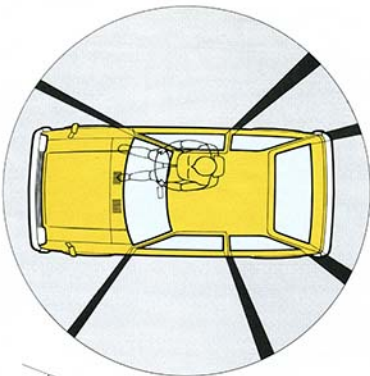
ちなことはやしません。ムダは省いても、必要なところには惜しまずお金をかけるのが、本気の合理主義。曲面ガラスをタフプライ使って、視界を広げ、底抜けに明るいクルマを設計したのです。いわゆるクルマのペルトラインが、ダツと低いことも、ガラス面積の大きいことがわかります。ボディの上昇分、ガラスで囲まれた部分を、自動車用語でグリーンハウス(Green House)と呼びますが、ミラージュにはまさにピッタリの言葉。超広角の視界が、安全で快適なドライブを約束します。

シートに座ってガラスを下げ顔を外に出してみよう。上のフレームに頭があたることは決してありません。頭上のスペース、ヘッドクリアランスが大きいのもミラージュの特色です。

314のパノラミックな視界

運転席に身をゆだね、ステアリングを握ってみよう。かつて経験したことのないワイドな視界が眼前にひろがる。とにかく明るいのだ。広く、クリアな視界を得るために、ミラージュが頑張ったポイントを紹介してみよう。

- まず第1に前にも述べたように、ワイドエリアのウインドと極限まで細化したピラー
- 前傾をもたせ、クルマの直前まで死角がないボンネット
- 広いフロントガラスに対応し、広範囲積の大きいフロン



ト&リアワイヤ●強力なデフロスタ●側方視界を確保するサイドミスタ●後方視界をいつもクリアにする熱線プリントリヤウインドなどが直後のポイントとして挙げられる。シートの背もたれ部が低くデザインされているのも、視界をよくするための配慮からなんですね。また、基本部分にはミラージュのようなボックスタイプのクルマは、ボックスタイプに比べ、とくに上下の視界の点で有利なことは、そのボディ形状からいって当然。ボックス車のなかでも、とりわけミラージュの視界は広いのだ。圧倒的に。

極細ピラーの秘密

ミラージュは思いこんだら徹底的にという考えを買って設計されたクルマだ。視界を広く、という点でも意を大きくするだけで満足せず、視界の妨げになるピラーについても、断面積を小さくしようと努力した。それこそ、世界一、ピラーを細くしようとしたのです。その細いピラーの秘密は、内に補強材が入っていることにある。剛性が高く、細くても強いピラーだ。

- 大い窓と細いピラーのミラージュ風景がでかく見える。走ってみると、そのことが、もっとよく実感できる。爽快だ。
- ウォッシュワイパーはGLX以上
- サイドミスタはGL以上
- 熱線プリントリヤウインドはGL・GLS



トローラーアイランドから見たサンフランシスコの夜景

Night & Day

MIRAGE





明快なり、運転情報。



ミラージュのインパネはシンプルに徹している。ムダなアクセサリー、ぜいたくな装備と思われるものは、いっさい排した。たとえ、時計はオプションになっている。いまは時計をしている人が多く、あまり必要ないと判断したからだ。その分、クルマの運転や安全のために必要な装備にふりむけている。夜間走行のメータ類の見やすさを追求した照度コントローラ・透過照明、ワイピングしたい時だけ軽く押せばいいワンタッチワイパ、そして、車線変更に使利なレーンチェンジャなど、ミラージュならではの使いやすさの装備がいっぱい。その他、運転情報がひと目で分かる工夫や、手を伸ばすだけで操作できるスイッチ類の配置など、ミラージュのインパネにはスミズミにまで、機能性重視の精神が行き届いている。



車線変更に使利なレーンチェンジャ



レーン(車線)を変更した後、いつもよりチカチカと、ウィンカを点滅させているクルマが多い。ミラージュに新装備されたレーンチェンジャ、ウィンカレーンに動いている間だけ、ウィンカが点滅する。ハイウェイでの追い越し時の車線変更などに威力を発揮、とても便利な装備だ。



①音質の優れた高感度AMラジオ



②頭寒足熱型バイレベルセータ



③駐車に便利なロングバー・スイッチ



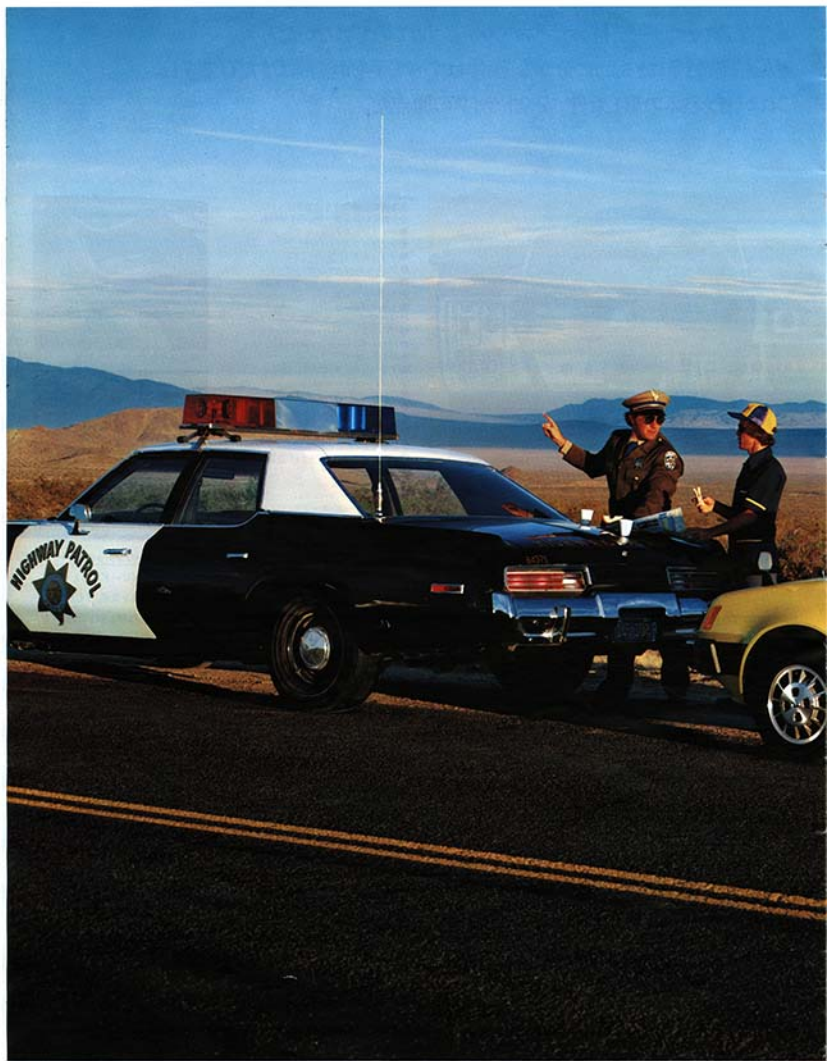
④息がらみの曇りを取るサイドエアリスト



⑤非常時に役立つパワー・スイッチ



⑥ヒューズ交換の簡単なヒューズボックス





いま、アメリカの若者の間で、LOFT(自中)住まいが流行している。ガランとした自持のフロアを借りて、自分の住みたいように住む、暮らしたいように暮らす、新しいライフスタイルですね。そういえば、池田尚寿さんの奥さん、リサさんが可憐自のあるカンヴァスの中で、ロフト住まいの楽しさを面白く語っていましたね。

海のこちらでは、まだロフト住まいとまでは行かないけれど、同じように、若い人たちにワンルーム主義が定着してきたように、狭い国の中で、1億1千万人の人間が生活空間を奪いあうなんてナンセンス。どうせ狭いのなら、居間とか食堂とか寝室とかの壁をとりはらい、デンと大きな部屋をひとつもらって、いろんな用途に使おう。自由で合理的な考え方でですね。家具なんか昔の安いものが理想で、天井までの空間がグリーンと高く感じるなんてのがいいですね。

部屋の中で自分なりの生活の問題を解決する生き方。それがワンルーム主義。その生き方の延長として生まれたのが、ミラージュの専用空間。有効スペースの広さはもちろん、素材のひとつひとつまで充分に凝っている。スペースのみでは絶対に許さない。しかし材質は徹底的にぜいたくをしよう。これが基本となっている。

インテリアカラーは、オレンジ、グリーン(いわゆる若草の嫩黄色)、それに白と黒のチェッカーの3色がベースカラー。各色の室内は、ラウンド・アクセントといって、ドア内張りの上端にそって現代のロマンの色、黒を配してアクセントをつけている。メロハツのあるビビッドなインテリアが、退屈知らぬインテリアをミラージュはめざした。

From West Coast

ロフトのワンルームに住むような若者は言葉にも敏感だ。そんな若者たちの間で流行っている言葉を紹介しよう。「Out to lunch」。これは、「ボケっとしている」とか「間が抜けている」の意味。頭の中が狂休みというけれど、典型的な使い方、ハリウッド近くの「パブ・レストラン」「フィガロ」で見かけた、映画や音楽関係の仕事をしている若い連中の集まる店、このタビタの自持完成車「Out to lunch」の貼り紙がしてあった。つまり、マシンの状態がOK中ということ、流行語を使ってシヤレのめしているわけだ。この他に、「Kick Back」もよく聞く。本来の意味は違うのだけれど、いまは「リラックスする」「ラクにやろう」という意味で使っている。この手のスラングを使うのが真に今までの、ウエストコーストの若者たちだ。(上の写真は、ロスアンゼルス市内の有名な高級アパートマンカーセルタワーのワンルーム)

MOR



E ROOMY

ボディはできる限りコンパクトに。
室内スペースはできる限り広く、明るく、気持ちよく。
足の長い若者のための、スペース。

ワンルーム志向

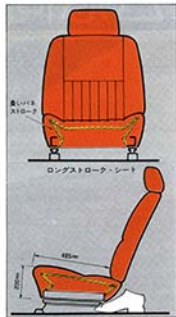


クレマを持つということは、ひとつの

シートクッションの厚みを見てほしい。

これがロングストローク・シート

伸び伸びしたミラージュの室内を味わいながらシートに横をおく。このクラスのクレマとしては決してさほど上質なシートを用意した。シートを観察してみれば、いかに乗る人を大切に、やさしく迎えるクルマなのかよく分かる。まず、シートクッションとのものが外れて厚い。



シートフレームを低価格で分クッションを厚くし、文字通り最大級の快適さを生み出している。しかも、なかに隠されたスプリングの形状に注目してほしい。コイルクッションを活用し、スプリングをたっぷり効かせている。この独特のスプリングの形状がどこか魚の目に見えることから、フィッシュ・マウス・スプリングと呼んだエンジニアがいた。愉快な話だ。



魚目シートクッションのバネ



フルクライニングシートスライド(180mm)

シートスライド量は、なんと180mm

フロントシートのスライド量は180mmも取られている。スライド調節するだけで身長145cmの小柄な女性から、180cmのビッグマンのドライバーまで、好みのドライブングポジションがびたりと決まる。

さらに18度前後に高さ調節のできるシートバックとの組み合わせでその範囲はさらに広まる。ミラージュはあらゆる体格のドライバーを積極的に受け入れるクセだ。



シートクッションの高さを調節するレバー

フレキシブル・リヤシート

後部シート幅は、290mmとたっぷりしている。シート左右には大きなエルボウ・クリアランス(ひじの部分のゆとり)を設けリヤ乗客センサーのためにスペースをプレゼントしている。(これは実際、想像以上にラクでリヤシートのウレクレストの角度は28°。人間が最も快適に感じる角度にセッティングされている。このポジションで90%以上の日本人に20mm近くヘッドクリアランスがある。ゆとりしたリヤスペースだ。)



大切な空間を所有することなのだ。

フロントシートをいかに下げてもリヤのレッグルーム(足もと)はたっぷり。フロントシートの下側をえぐるという巧みなデザインにより、後席の人の足もとにゆとりあるスペースを提供している。



FF方式、横置きエンジン、曲面ガラス、すべてが室内スペースを大きくしている。ミラージュはFF方式を採用している。このため室内フロアにはプロペラシャフトを通すための出っ張りがない。フロアはフラットで、じつに伸び伸びしている。そこに頼りないカーベットの敷きつめられている。広さという点でミラージュが狙ったのは理想的に使用する有効スペースの確保だ。

エンジンは横置きに搭載して、室内のタテ方向のスペースにゆとりをさせている。室内幅は、310mmとたっぷりしている。一体プレス成型のドアデザイン、タンブルフォームのボディ基本デザイン、さらにボディと同一面をなす曲率をつけた曲面ガラスの採用により、大切な軒の位置の有効幅の拡大に貢献している。費やか、さわか、サワカベンチレータシステムも充実、爽やかな走行性のため、中央部の吹き出し口に加え、サイドベンチレータ(GL以上)を備えたミラージュは、外気を積極的に取り入れる。さらに雨の日などに曇りかちなドアガラスの曇りを消去するサイドデミスタ(GL以上)も装備している。ファンは3段切替方式。冬はそのまま頭部足熱のイレベルヒーターとして使えるから便利。リヤへの換気もスムーズ。FF車ならではのフラットなフロア、クロスメンを廃した



フラットなフロア・デザインにより、フロントシートの下を通して、外気は効率よくリヤへも流れる。室内を循環した空気は、ドアの下部に設けられた換気口からドアの内側を通して、負圧の最も高いドアの先端部から外へ吸い出される。



乗り降りのラクな大きなドア
ミラージュのドアの幅は、230mm、グリーンとワイドなデザインだ。しかも広げただけではない。ドアの上端がルーフにまで大きく切れこんでいるため、乗り降りの際頭をぶつけるということがない。ミラージュは、乗り降りのラクなクルマだ。

コントラストのはっきりした若いインテリアデザイン
広く明るく、風通しのよい快適な車内。これ以上に何かを求めるとしたら、それは人間の感覚のSomethingにこだわる心地よい色調だろう。ミラージュのインテリアデザインは、同系色でまとめるという考え方を一歩進めた。ハイコントラスト・カラーデザインだ。たとえば室内をぐるっと一周とりまわ、黒のラウンド・アクセント、これまでのクルマに見られなかったビッドな表情をインテリアにほらしている。



乗りやす、降りやすいこと、たまたまされたけれどクルマとの付き合いが深くて、長くなるにしたがって、大きな価値や意味をもって来るものだ。大きなドアを開けて、明るく広い室内へ入る。そのことが、とても楽しいのだ。

ビルトイン式エアコン(オプション)
全車にオプションで装備できるクーラはビルトイン式のエアコンタイプ。計器盤の下に組みこめるように、当初からデザインされているため、エアコンを取りつけた場合でも、室内スペースの邪魔になるということはない。四季を通じて活用できる除湿回路をもつ高性能エアコンをミラージュは用意している。



ベンチレータシステム



サイドベンチレータ (GL以上)



フロントベンチレータ



ビルトインエアコン

385mm

曲率の高い熱線吸収ガラス

ボディのタンクフォームに合わせて、1,270R（半径127mmの曲率）という曲率の高いカーブガラスを採用。ラジエーターの配内を広げるのに役立つ。また、エアコン（エアコン）の使用時のことも考慮し、熱線吸収ガラス（LGL）を採用している。

970mm

1000mm

ソフト仕上げのドアの内張り

ボディカラーにコーディネートされたドア内張り。室内をソフトに仕上げただけでなく、室内音のはね返りを少なくする経路対策として採用している。DLS（ドールズ）は、下部がカーペット張り、ドアも同様に、フロアと一体化し、足音をいっしょに吸ひこんでくれる。

安全性の高い大きなドアロック

スイッチタイプの大径ドアロック。操作がやりやすい。また、ドアロックが1回目で解除できる。また、ドアオープンが1回目でロック解除に入力。開閉がスムーズに行なえる。

560mm

1230mm

大きくて柔らかいアームレスト

ソフトな樹脂を採用した大径アームレスト。より長時間をかけた快適な位置にレイアウトされている。ドアを開閉する時にも、手をやけどさないデザインだ。

室内の換気をよくする

ドアベンチレータ

室内も使用した空気を外へ出す構造のエアインテーク装置は、ドアの内側を通り、ドアの気流部から外へ出ていく。

身長180cmのビッグ・マンが スムーズに乗り降りできること。



スムーズに操作できる
ウィンドルキュレーティング
1.3秒間で、約1.5メートルのウィンド
が吹き抜け、乗客の快適さを
もたせてくれます。

乗る人の使い勝手を無視したクルマは、ハイクオリティとはいえない。ミラーージュは持ち前の合理精神で、見事に応えている。

ドアを倒らなくて、ミラーージュの

合理精神を語ってみたい。

ミラーージュのドアは、コンパクトなボディの割には大きい。幅が1,230mmもある。実に乗りやすく降りやすい大きさだ。さらに、ミラーージュの乗降性を高めているものが2つある。ひとつはコンソールドドリフリップだ。ドアの上端がカーフにまで切れこんでいるため、ルーフレールが高い位置に付いている。つまり、乗り降りの時のヘッドクリアランスに余裕があるわけだ。頭をスムーズに入れることができる。

足が入れやすいから、乗りやすい。

乗降性を高めているもうひとつは、ドアの前端の位置にある。ドアのオープンングラインは、タイヤハウスのすぐ近くから始まっている。ブレーキペダル位置からの距離は、わずか130mm。無理な姿勢を取らなくても、スムーズに足を出し入れすることができる。また、プロペラシャフトのない広いフラットフロアも、乗り降りの向上に役立っている。この結果、身長が180cmを超えるビッグマンでもラクラクと乗り降りできる乗降性を実現できたのだ。このように、ミラーージュのドアはたんに大きいだけではない。その機構や

取り付け位置にまで、ラクに乗り降りできるようにキメ細かな工夫がこらされているのだ。

ミラーージュは、使い勝手のよさを

美しくデザインして見せる。

ミラーージュのドアを、もういちどじっくり見て欲しい。いわゆる別体のサッシュが付いていないことに気付いたろう。これは、ドア面とサッシュ部が一体でプレスされているためだ。そのため、ドアのウインドまわりがシンプルでスッキリしている。また、どっぴりないフラッシュサーフネスボディを実現するのにも役立っており、ひいては、走行性・経済性も向上させている。これは、ミラーージュならではの徹底した合理精神なのだ。





バックパッカー

自由で有効なスペースを生む2ボックス“木物のカマ”を志向するミラージュは、運出機能のために2ボックススタイルを採用した。人間のスペースと荷物のスペースを完全に分け隔て、それゆえに自由の効かないボックススタイルと比べると、2ボックスは、はるかに自由かつ有効にスペースを使用できる。より多様な要求に応じることができる。この2ボックス・ハッチ



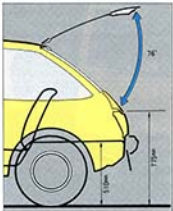
バック・スタイルこそ、限られた外寸の中で、ユーティリティ・スペースを最大限に、そして自由に使えるのだ。

ヨーロッパコンパクトカーの例をもち出すまでもなく、2ボックス・ハッチバックは、これからのクルマの主流をなすことは、いまや常識となっている。

ボディの側面にまで回りこみ大きく、低く、広く開くテールゲート。まず、ミラージュのテールゲートを大きく開けてみよう。このテールゲートはダッシュボード右下のオープン・ノブを引さえすれば、運動席にいなから開けることができるし、もちろん外側からもキーで開閉できる。この種のボディで大切なことは、テールゲートの開口部を可能な



限り低くして、重くかさばる荷物の出し入れを少しでも助けることだ。充分な剛性を確保したボディと、横長のシンプルなテールランプは、ミラージュのテールゲートの開口部の高さを低くすることを可能にした。地面からゲート下部までの高さ51、775mmに過ぎない、しかも同様の大きなゲートは大きな荷物の出し入れをさらにラクにする。ウォッシュヤブのリヤワイバ(GLX・GLS)も装備されているが、新設計の小型ワイバ・モータはゲートに負担を与えず、スペースも最小限に押さえられている。



深いトランクスペースをもたらしたFFやU字形リヤ・サスペンションなどたんに広いだけでなく、同時に深いトランク・スペースにも注目してほしい。これこそ、ミラージュの誇りだ。リヤに余分な複雑のないFF方式と、ミラージュのユニークなU字型リヤ・サスペンションは、きわめて深いトランク・スペースを設けるのに大いに貢献している。トランク床面の地上高は510mm、ゲートの開口部の高さ517と525mm



もある。これ以外には大抵のスポーツケースはリヤシェルフの下にタック入るから、シェルフは、たんなる荷物受けだけでなく、文字通り使用可能として活用できる。それでも丈夫の高い荷物を積めたいのなら、シェルフをワンタッチで外せたい。GLX・GLSのトランクケースは全てトリムで覆われている。これは荷物室より、まさに豪華なルームの延長というべきだ。ワンタッチで折りためた、リヤシート



そして本気でミラージュをユーティリティカーとして徹底的に使いたければ、リヤシートを折りためて左右どちらからでもリヤシートのノブを引さえすればシート



バックは前に倒れ、そこにはフラットな広い床面とワゴン並みの大きなトランクスペースが出現する。ドライバーの後ろのスペースはすべて自由な空間となって、キミの前にあらわれるのだ。

ハッチバック。

3ボックスから、2ボックス・スタイルへ。

ミラージュは、自分で演出できる、自由な空間をもっている。

クルマの旅、それは大
きな自由への旅
この自由をもちたすもの、
それはキャリングキヤパシティー
容能力だ。空間を自由にアレンジして、収容
能力を高めた2ドア・ハッチバックのミラ
ージュ。海辺へのサーフボードを積んで、自らの
世界へスキーを積んで、大きな熱帯島の
林を積んで…その自由を味わってほしい。



●テールゲート・オープン：GL以上 ●リ
ヤワイバウキッシュヤ付：GLX・GLS ●リ
ヤシエルフ：GL以上 ●ワンタッチ前部取
りシートバック：GL以上



ホリデー・インのモーターの看板に、黄金色の夕陽が当たっていた。空の深い青さは、垂みをおびた濃いブルーにかわらうとしていた。毎日、落日をはさんで長時間はつづきうに思える。南カリフォルニアの夕暮れだった。

モーターは、静かだった。殺風景なオフィスの前の、コンクリートの駐車スペースに、2台の自動車が止まっていた。2台ともおなじ方向を向き、正面から黄金色の夕陽をうけとめていた。

2台の自動車の、あらゆる部分が、隅にきらめいていた。1台は、1940年代はじめのものであろうと思われる、シヴォレーのステップサイド・ビックアップだった。時間とおカネをたっぷり注ぎこんで美しく仕上げたボディには、濃紺の地色をバックに、荒野の落日の光景が、エア・ブラシで描いてあった。マグネシウム・ホイールにB・D・クッドリッチのラジアル・タイヤを

はいていた。当然、足まわりはかためなおし、ブレーキもとりかえ、エンジンは強力なものに乗せてあるのだらう。

となりにとまっていたのは、1964年型のシヴォレー・コルヴェットのファストバックだった。気が狂ったようなオレンジ色のボディに、まっ白なベイントで、英の模様が入念に描きこんであった。オレンジ色の車体のあらゆるところから、白い炎を噴きあげ、ゆらめいているのだ。前後とリアフェンダーを広げ、前のタイヤはレーシング・プロファイルのプロトラック50、うしろはクッドリッチのTA50。どちらの自動車も、みごとな仕上げのストリート・マシーンだった。

夕陽の中に立ち、ぼくは、その2台の自動車をながめていた。黒力な青空と輝ぎしに、児童な容顏をたたえたその2台は、よく似合っていた。

やがて、オフィスのガラスドアから、ひ

とりの男が出てきた。臍いとり輪りのたくさんついたカウボーイブーツに、新品のようなリーヴアイズ、膝すじまの長袖ウエスタン・シャツに、麦ワラのタンガロン・ハット、ひょろっと背の高い、初老の男だった。鼻の下にひげをたくわえ、色の濃いキングダラスをかけていた。

男は、ぼくのそばへ、ゆっくり歩いてきた。ならんで立ち、2台のストリート・マシンをながめた。男は、ボディ・ローションと葉巻さきのおいをさせてくれた。

「まあまあだな」

と、男は言った。そして、白い炎を噴いているコルヴェットを指さし、

「こっちのほうがひとと普通まのスポーツカーだが、こっちのステップ・サイドは、ずっと昔を思いださせてくれるよ」

どんな昔ですか、とさざざに、男は、自分が持つて休職した過去のひとときを、おどろくほど気さくに、語ってくれた。

日本とアメリカが戦争していたころ、男は、カントリー・アンド・ウエスタン・バンドでミュージシャンをやっていたという。今日はこの小さな町、明日はあの田舎町も、ワシントン・スタンドの長旅行をつづけていて、ある日、ケンタッキー州のはずれて、後らんの乗っていた自動車が、エンジンから自爆をあげ、動かなくなった。

道ばたで待つこと2時間、自動車は1台も走ってこない。2時間たって、やっこのことで、1台、やっってきた。

「いまでも、はっきりおぼえてるよ。これとおなじ年式の、シヴォレーのステップ・サイドさ。農夫のおっさんがひとり乗ってて、野良仕事の道具としてこんばんに使いこんでたから、あちこちでこぼこぼこられる。それに、足もたばし、手や馬の糞もまだ生々しいのやらかわいたのが、びっしりとごじりついてたな。俺たちは、そのおっさんに頼んで、次のショーのある町



エッセイ・片岡義男

まで、ヒップ・ホップさせてもらった。夕方からはじまるショーに間にあわせるために、カントリー・ロードを日いっぱい飛ばしてもらったよ。楽器いっしょに荷台に乗った俺たちは、ステージ衣装のままだった。全員が、体じゅう、泥まみれ、糞まみれ、町に着いたときには、アメリカでいちばん臭くないカントリー・バンドだからって、ショーのはじまる時間ちょうどだったから、そのままステージにあがったよ」

彼らは、無名の音楽バンドだったという。彼らのおとステージに出ておける有名なウエスタン歌手が、牛と馬の糞まみれのシンキング・カウボーイたちを、ステージに呼びもどした。

「乗っていた自動車も留め、農夫のピックアップトラックでヒップ・ホップしてショーに間にあわせた事情を、その歌手はお客に説明してくれたんだ。こらんとおり彼らは泥まみれで、牛や馬の糞がはんにんに

おますが、彼らのような青年がいる限り、アメリカはどんな国を相手にしても戦えるのであります、と彼が演説をぶってくれて、俺たちは拍手大かっさいだったよ」

徴兵で南太平洋へ戦争にいき、帰ってきてからは音楽とは関係のない仕事についた。しかし、10年たっても20年たっても音楽が忘れられないので、ついに意を決し、21年目から再びカントリー・アンド・ウエスタンのミュージシャンにかまきり、いまでは有名な歌手の、巡回演奏用のトラックアップ・バンドの一員だという。

「どんなに臭いバンキを食ったって、あの当時のピックアップトラックを見ると、俺の鼻の穴の中で、牛と馬の糞がにおひんぶ

男は、そう言って笑っていた。南カリフォルニアの夕陽に、この男もそしてこの男の話も、よく似合っていた。南カリフォルニアにお假合いの自動車をさがすなら、いくらでもある。

週末にぎわっているサンディエゴの公園に、まっ赤なピックアップトラックで乗りつけた男も、昔空にはよく調和していた。白いアップライト・ピアノを荷台に乗せ、アンクル・サムズの衣装に身を一つんだその男は、荷台の上でピアノを弾いてきかせた。ホンキー・トント・ピアノに、夜明けに陽気を感じて、道者が弾きまくった。人々がまわりに集まってきた。彼のピアノを弾き、荷台の上から出るでもエンジン・オイルの空きかんは、小銭を入れるのだ。

スリーパーを荷台の上のピックアップトラックから、フリーウェイを走りつつ後部窓を開き、ウインチェスターの連発銃で道路標識を狙い撃ちしていた男も、まぶたがカールニアゴッド、スリーパーの、せいでこぼれたベッドに糞をぬらし、ヘッドフォンのような耳栓をつけ、道路標識をばびびたすら無表情に狙い撃ちしつづけた。彼のような男は多いだろう。ハイウェイの標識

は、どれもみなほんのり20代が写っている。From West Coast

いまカリフォルニアの若者の心をとらえているカー・スタイルを紹介しよう。まず、乗用車。白人の若者に人気を呼んでいるのが、ものごこいヒップアップ・スタイル。レースカー並みのワイドリアアルを後輪に履かせているので、後部をサスペンションで極端に持ちあげているためだ。メキシカン系の若者は、60年代のオールドアメリカンカーの車高を地面スレスレにまで低くしたものを好んでいる。ロスのダウンタウンに多い。逆に、トラックでは車高がやたらに高い林業用トラック（WD）が、最近、とくに注目を集めている。まるで、ボディが空を飛んでいるかのような。もちろん、パンの入りはいまや常識といえるほど強い。金のない若者は、トラックの荷台にカー・セキをかぶせて（ハンドメイドも多い）、パンの機能を果たさせている。



100km/h・69dBの静かな世界。

静かさこそ、ハイクオリティの証しと考えた。ミラーージュの騒音対策は、まさに、いたれりつくせりだ。

風切り音の少ないコンシールドドリップ、
空気抵抗を減少させるコンシールドドリッ
プは、静粛性にも大きな効果をもたらす。
ドリップチャネル(雨どい)が表面に出てい
ないので風切り音はほとんど発生しな
い。



しかも、2重シール
ドが構造になって
いるから、室内への
音の侵入も少ない。

フロントガラス取付部

音を作り出さない、ミラーージュの機構。

NON PROP. SHAFT

●FF：FFだから、プロペラシャフトな
どの騒音音が少ない。●セリオンエンジン：
チェーンドライブのないコグベルトドライブな
り、エンジン音そのものが静かだ。●スー
パーシャフト：エコノミーレンジでは、エン
ジン回転数が下がり、静粛性をいっ
つ向上させることができる。●クラッシ
ュ・ユーザーフェース：走行中の風切り音の発
生を徹底的に押さえている。



エンジン音をシャットアウトする遮音材入り2重トリーボード。

ミラーージュは走行中のエンジン音を室内に入れないための徹底した対策を立ててい
る。それが、遮音材入り2重トリーボード。これは、普通のトリーボード(エンジン
ルームと室内を隔てている壁)に、さらにもう1枚トリーボードを重ね、その間にイ
ンシュレータ(遮音材)をスキ間を埋めて、遮音を完璧にしたもの。2重壁プラス
遮音材というミラーージュ独自の万全の防音対策だ。(特許出願中)



静かでの追求は、ミラージュのメインテーマのひとつだった。どんなに快適な居住性をしていても、静かでないではおもしろくない。音を出さない、出た音は最早吸収する。外の音を入れない。ミラージュは、この3点を徹底的に追求した。そして、100km/hで68dB(デンベロ)という静粛性を実現した。騒音といわれる基準は80dB、3dB下がると、音は半分になっている。このことを考えれば、ミラージュの静かさが分かるだろう。



1400cc、V16アルミ(ホイールはオプション)

高周波の音を吸収する吸音天井。

ミラージュの天井にも注目。小さな穴がいくつも開いている。これが、吸音の秘密。この穴にとび込んだ音は、室内にはね返らず、ルーフとの間に設けられたスキ間で吸収されてしまうのだ。とくに、高周波の音を吸収する役目を果たしている。



天井構造図

吸音効果の高い一体フロアカーペット。

ミラージュのフロアは、スミズミまでツギ目のない一体カーペットが敷きつめられている。このカーペットは吸音効果の高い材質で、遮音ノイズの役目も果たしている。しかも、カーペットとフロアの間には、遮音フェルトとメッシュ(遮音材)が敷きつめられており、カーペットの厚みを加えるとなんと18mmもある。つまり、3重の遮音工夫がしてあるわけだ。室内音を効果的に吸収するとともに、タイヤノイズやボディ部分からの音の侵入を防いでいる。



一体フロアカーペット





走るリスニングルーム。



静かな走りがあるからこそ、サウンドが生きてくる。
2ch・4スピーカが、リスニングルームそのままに響く。

ミラージュのGLSに搭載されたオーディオシステム。
FMチューナとカセットデッキ、プラス4スピーカの本体搭載。
他の車種でも、すぐに装備することができる。



パークレイアウトマーケットの展示車の前にて



パワーをケチるな。燃費

1200cc

Max.Power
72PS / 5,500rpm
Max.Torque
10.7kg-m / 3,000rpm

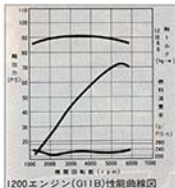
10モード燃費

17km/L (DML) (実燃費)
1200E.L.は15.5km/L (運輸省算出値)
60km/h定地走行テスト値

25km/L (DML) (実燃費)
1200E.L.は24km/L (運輸省算出値)

●ミラージュは、その経済性と性能のよさですべて定評のあるMCA-JET・オゾン・エンジンを搭載している。このMCA-JETの特色は、燃焼室に第3のバルブ・ジェット・バルブを設けるというアイデアで、これまでの常識をはるかに飛び超え、希薄燃焼を可能にしたことだ。

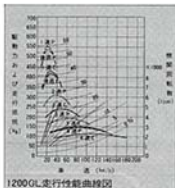
●超え、希薄燃焼がもたらしたことは、クリーンでスムーズな燃焼で53年規制をクリアし



たことはもちろん、少量のガソリンと多量の空気の混合気を燃焼させることにより実現した経済性のよさから、軽い車両重量と相まって、その燃費の伸びは驚異的ともいえる。

●そして、話題のワーワーエコバーの切換えがごえるスーパーシフトの採用により、経済性はさらに向上している。ミラージュは混雑した市街地の走行条件に選いといわれる10モード燃費でリッター当たり17kmという数値を記録している。

●省エネルギー、省資源という生活



視が注目されている。1滴のガソリンもムダにしない、というミラージュの経済性のアプローチは、このクルマをさらに価値あるものにしていく。

●性能面でもMCA-JETは見のかけないしたかきがある。ゆとりある性能が車重の軽い、空気抵抗の少ないフラッシュ・サーフェスのミラージュを軽々と完成させる。

1400cc

Max.Power
82PS / 5,500rpm
Max.Torque
12.1kg-m / 3,500rpm

10モード燃費

15.5km/L (DML) (実燃費)
1400GL・運輸省算出値)
60km/h定地走行テスト値

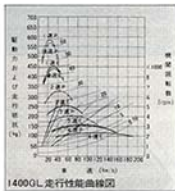
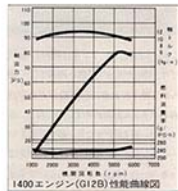
26km/L (運輸省算出値)

●MCA-JET・オゾンエンジンは、優れた経済性ばかりでなく、ハイ・ドライバビリティという点でも高い評価を得ている。実用範囲の高低・中速域でのトルクの高さ、高速回転域での伸びのよさ。いずれも高いレベルを誇っている。

●燃焼効率のよい直半球型MS（ミニマム・サーフェス）燃焼室、吸排気の流れがゆめらかなV字型・バルブ配置のクロスフロー方式。これら三菱の有名なエンジン技術の伝承を踏まえて完成された、MCA-JET。ジェット反応によるスムーズな燃焼。そこから生まれるパワフルな性能。クリーン、エコノミー、パワフルというエンジンに課せられた大きなテーマを高いレベルで満足させている。



をケチれ。



● 一般走行はエコノミーレンジで、そして駆動力が必要な山道走行や悪路走行ではパワーレンジで、という画期的なスノーシートをもつミラージュによって、MCA-JETの実力はいさぎなく発揮される。まさにMCA-JETとスノー

シートとの組み合わせはスノー・コンビということができる。

● 経済性にもご注目。10モード燃費・リッター当たり915.5km、60km/h定地走行テスト値では26kmをマークしている。



写真:ソニー



クリーンエンジン。 いま第2世代へ。

MCA-JET

● クリーン・エンジンの代名詞といわれているMCA-JET。クリーンさの鍵は燃焼室内での燃焼効率が極めて優れていることにある。その主役となっているのが燃焼室に設けた第3のバルブ・ジェット・バルブであることは知っているだろうか。



ジェットスワール効果により、「超希薄混合気をスムーズに、一気に燃焼させることに成功。厳しい53年規制をクリアしている。クリーン度はばかりではなく、その経済性、その性能とも優れているボクシングシャ

● ここから音速を超える勢いで燃焼室内に流れこむジェット流。そこに発生する

タイヤの高出力も等長だ定評あるMCA-JETがさらに、充実して、いま第2世代へ。



Q なぜ、ミラージュはFF方式にしたのですか？



FF (前輪駆動)方式には、いまいちなメリットがあります。例えば、優れたスペース・ユーティリティ、高い安全性、自然な運転感覚、直進安定性など。現代の小型乗用車の理想を求めたためには、FF is The Best だったので。

Q どうしてFFはスペース・ユーティリティの面で優れているのですか？

まずそれは、動力部(エンジン)と駆動部(デフ、駆動軸)を一体にできることです。つまり、車の主要機能部品の中で最も大きなスペースを占めるパワーユニットとドライブトレインを一体にして、コンパクトにまとめられますから、残りのスペースのすべてを居住性や荷物部に有効に使うことができるわけです。従って同じ全長でも、FR方式に比べて効率よく寸法が使えます。室内長もたっぷりとることが可能になります。

特にミラージュの場合、エンジンとギヤボックスを横置きにしているため、エンジンルームがより小さくなり、その分居室、荷室に使えます。



Q その他の大きな特長を説明してください。

ギヤボックスとデフを結ぶ長いプロペラシャフトが不要なことも大きなメリットです。つまり、FR車に見られるような、居室中央部の床下を走るプロペラシャフトがないので、床をフラットにでき、居住性は、はるかに快適になります。

さらにもうひとつ、リヤにデフや駆動



軸がないことから、リヤのタイヤをより後ろに配置することが可能になります。これにより、リヤシートへのホイールハウスの張り出しも少なくなり、実質的なシート幅を広くすることができず。

以上のように限られたスペースを有効に使うにはFFレイアウトが最も理想的であるといわれているのです。

Q スペース・ユーティリティはトランクスペースにも貢献していますか？



もちろんです。前記のように、デフが後ろにないためトランクルームの床面をより低くとれますから、深い荷物ルームを作りだせます。さらにガソリンタンクやス

ベアタイヤの搭載もフロントエンジン・リヤドライブよりラクに配置できます。特に、ミラージュの場合、前記のU字型リヤサスペンションと相まって、一段と広いトランクスペースが得られました。

Q FFが安全性の面で有利であるということとは、どんなことですか？



最大の理由は、駆動輪と操縦輪が同一なこと。つまり、エンジンの回転を路面に伝えるのも、ハンドルの回転を伝えるのも、ともに前輪であることによる絶対的な方向安定性、直進安定性にあります。

フロントエンジン・リヤドライブ、リヤエンジン・リヤドライブの場合、動力を伝えるのが後輪であるのに対し、操縦は前輪で行なっています。この場合、後輪は前方の直進方向で押す一方のため、前輪の方向と駆動力で押す方向が必ずしも一致するわけでなく、従って方向を安定させるのが難しいのです。

Q それでは、雷道や滑りやすい路面ではどうですか？



こういう状況では、FF車は絶対に有利です。特にグリップの悪い路面では、後ろから押すFR車は前後輪の方向を決めるバランスが崩れやすいのに対し、前から引っ張るFF車なら、必ずドライブのコントロール通りに走れます。例えばスキーに行く場合、さけられない雪道走行もFF方式のミラージュなら、正確にコントロールでき、安全です。

Q 横風に対する安定性はどうか？



高速で走る機会が多くなった今日、高速道路上の強い横風はとても危険です。風の強い日にはトラックのように重いクルマでも一瞬に1m以上横に飛ぶことがあり得ます。

しかし、重心が前方にあり、なおかつ適度に重量のかかった前タイヤで駆

スペース、乗り心地、操縦性。

動しているFF車は、横風の影響は後輪駆動車に比べるとはるかに小さくなるという特長を持っています。

さらに、ミラージュは空気力学に優れたボディ形状や、車体が空気にさらされて浮き易くなることを抑えるエアダムにより、高速時の直進性を一段と高めています。

Q FF車の場合、コーナリングに難点があるといわれますか？

確かに従来のFF車では、コーナリング途中でアクセルをオフにした瞬間、車体が内側に回り込む傾向が強いという特徴があります。これをタックイン現象と言いますが、FF車のデメリットのひとつです。

しかしミラージュは、サスペンションおよび



ジオメトリを採用。後輪のネガティブキャンバと相まって、タックイン現象を最小限に抑えています。

Q 乗り心地でもFF車は有利ですか？



乗り心地は、車の重量やサスペンションの設定に大きく左右されます。

FF車の乗り心地の面で有利な点は、①後輪を後方にもってくることで全長に対してホイールベースがたっぷりとれるので不利なビョウニングが押さえられる。②リヤにチフトがないリヤサスペンションが比較的自由に設計できる。ミラージュはこの2つの利点をフルに生かしてユニークな独立懸架形式のV型リヤサスペンションを生み出したFF方式ならではの合理的かつ革新的な構造です。

Q プラズマ性能に関してはどうでしょうか？



FF方式の場合、ユーザーユニットが集中し、前部の重量配分が大きくなり、その分フロントのブレーキ性能が重視されます。制動力の8割近くを前輪が担当、つまり優れた前輪ブレーキが必要なのです。ミラージュは全車種の前輪にディスクブレーキを採用。しかも軽い踏力で大きな制動力が得られるマスターバックを装備しました(GL以上)。さらに放熱効果も大きく過熱になっても、ブレーキ性能の低下が少ないのも特長です。

そのうえ、ミラージュはダイヤゴナル式の二重ブレーキ配管を採用。これはブレーキの副配管を1つは前輪と左後輪、もう1つはその反対というように上から見るとX型に配管したものです。従来の前後で分離した二重式に対し、このX型配管システムでは、方向転換時のキックに何らかの異常が生じても、常に前後のブレーキ力が確保されるという、まさに二重安全装置です。

さらにフロントサスペンションにネガティブオフセット・ジオメトリを採用しています。これは前輪の片方にバンクやスリップなどの異常が起り、ブレーキが効きにくくなった場合でも、車を真っ直ぐに停止させる力が強く、両面的な機構です。

Q FF方式はステアリングが重くなるといわれていますか？

確かに前輪荷重の大きなFF車では、ステアリングの重さはひとつの問題です。

しかし、ミラージュは細心の設計で完全に克服しています。前述のネガティブオフセット・ジオメトリもそのひとつ。ステアリングを軽くするのにも大きな役割りを果たしています。さらにミラージュは軽くシャープなフィードバックを味わえるよう



ラック&ピニオン・ステアリングを採用しました。ヨーロッパの優れたFF車でも必ず用いられる形式ですが、特にミラージュは、ステアリング・ギヤの歯の相互角度や材質なども徹底的に研究し、フロントエンジン・リヤドライブに劣るほどの軽いステアリングの操直性を得ています。

Q FF車は坂道に強いと聞きましたが、本当ですか？



確かに理論上では、坂道は得意ではありません。これは、坂道の場合、駆動輪を前輪の荷重が減り、100%の駆動力を伝えにくくなるからです。特に大量の重い荷物を積んで急坂にかかったときに、これが顕著に表れます。しかし、これはあくまでも理論上の話であり、しかも極端な限界状況でのことで十分な念のため。

事実、ミラージュを始め世界中のFF車は、乗用車で登れる道ならどんな急坂でも登ることはむづかしいという。

そのうえ、ミラージュはユニークなスーパーシフトを備えています(GL以上)。エコモードでも通常の坂道は楽々こなせますが、特に強い登坂の場合にはパワーアシストにワンタッチで入れれば、頼もしい登坂力を発揮します。スーパーシフトを備えたミラージュは、坂道もまったく問題にしません。

Q 構造が複雑といわれるFF車の信頼性はどうか？

FF車が複雑だから信頼性が低いといわれたのはひとつ昔の誤りです。めざましい技術の進歩は、信頼性の点でもFR車と同等かそれ以上のレベルに高めています。そのことは、世界中でFF車が定期的に増えていることから窺い知れるといえます。

FFの理想がここにある。

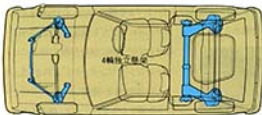
詳説。メカニズム。

PART ① 機構・足まわり編

両期的なスーパーシート、MCA-JET
という優れたパワーパック。さらにエンジン
スペースの確保に最も理想的な横
置きに搭載。ミラージュの足まわりは、
この合理的なパワーユニットレイアウト
と、そこから生まれた余裕スペースに
デザインが開始された。

安定走行、快適性を約束する 4輪独立懸架

ストラット式の前輪、ユニークなU字型
のトレーリング式の後輪サスペンション
ともに独立懸架方式。ミラージュは最も
ぜいたくで、安定性、乗り心地が良いとい
われている4輪独立懸架を採用している。



シンプルで強い ストラット式フロント・サスペンション

フロントに駆動輪があるFF車にとって、
フロントサスペンションの設計は、クルマ
全体の性格を変えてしまうほど、大切な
ポイントだ。ミラージュは基本構造が
シンプルで、それ自体の剛性が高いストラ
ット式を採用。タイヤから入ってくる
力を分散できる。スペース的に余裕
がある。そして、路面ノイズ



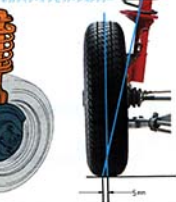
ストラット式フロント・サスペンション

バンクの際もハンドルをとられない ネガティブ・オフセット・ジオメトリー

ミラージュのフロント・サスは一般的な
レイアウトではない。新しい工夫が
もこまれている。両期的なキングピン
のネガティブ・オフセットを採用がそれだ。
これは、タイヤの接地の基準となるキング
ピンの延長線が「下の図」で見るように
タイヤの中心線の外側で路面と交差してい
ることがポイントだ。ミラージュの場合、
このオフセット量は5mm。この5mmのオフ
セットはどのような働きをするのだろうか。
ひとことでいえば安全のためだ。実例
をおたけよう。万一、走行中に片側前輪(左
側としよう)がバンクし



ネガティブ・オフセットジオメトリー



摩擦を減少させ、素晴らしい乗り 心地と正確なステアリング・レスポ ンスを生むオフセット・スプリング

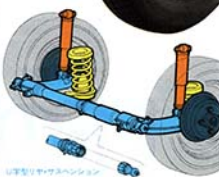
さらにフロント・サス上部に注目してはし
ない。ストラットの軸とコイルスプリングの
中心がずれていることが分かるだろう。
このオフセット・スプリングは、ストラッ
トのゆがみによるフリクション(摩擦)を
減らし、スムーズで快適な乗り心地と、
正確なステアリング・レスポンスを生む。
スプリング自体のバネレートも低く、
ストロークも大きくとり、乗り心地の向上
を図っている。加えて、GL以上は車体
の横ゆがれを効果的に抑えるフロント・ス
タビライザーが装備している。

燃料タンク、スベアタイヤの レイアウトに最適な、ユニークな U字型リヤサスペンション(特許出願中)

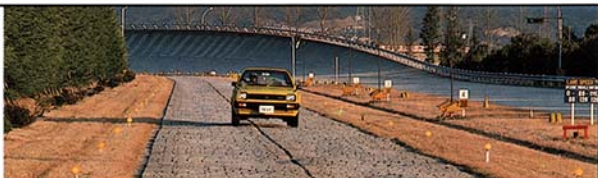
FF車の場合、リヤ・サスペンションは自由
に設計ができ、それを設計者にとって
は腕のふるい所なのだ。ミラージュの設
計者は、この自由さをフルに活かして、ユ
ニークなアイデアのあるU字型リヤ・サ
スペンションを生み出した。この最大の
メリットはU字型の中央の広いスペース
に、燃料タンクやスベアタイヤをすっぽ
り収めることができることだ。



フロントスタビライザー



U字型リヤサスペンション



フロアを低くすることができ、燃料タンクやスペアタイヤによってスペースを犠牲にすることをさけることができたのだ。

まさにムダをいっさい省くというミラージュのLess Bulky, More Roomyの設計思想がここに表われている。

このU字型サスペンションは、左右後輪をトレーリングアームで吊り、トレーリングアームをバイアス結んでU字型を構成。サスペンション自体は柔らかいゴムブッシュを介してボディにマウント。路面からの振動・騒音を効果的に吸収する。

正対姿勢で成れない、安全運転を。これもミラージュの大きなポイントだ。(シャープな切れ味。

ラック&ピニオン式ステアリングステアリング&ミラージュの隠れた見所のひとつ、ギヤ形式は、応答性が正しく、シャープなフィードバックをもち、しかも操舵力の軽いラック&ピニオンを採用。ドライバーの意図をそのままストレートに前輪に伝え、一方、ドライバーにとっては前輪の挙動が掌を通じて的確にわかるという特長をもつ。その持ち味はシャープだ。

全車、前輪ディスクブレーキを装備
ミラージュは、前輪ディスク

ラック&ピニオン式ステアリング



ブレーキは、駐車ブレーキとしての性能も重視したリーディング・トレーリング式のドラムを採用している。

バランスのとれた制動力を示す、X型配管ブレーキ

ミラージュのブレーキシステムで特筆されるX型ブレーキの油圧回路をX型にセットしたこと。二重配管を前後に分け、右前後と左後輪、左前輪と右後輪の対角線に分けて配管している。この効果はたとえ片方の油圧サーキットに万一異常を及ぼしても前後双方の制動力を確保

て、バランスのとれたブレーキ性能を維持する。しかもフロントサスペンションに組み込まれたネガティブ・オフセット・ジオメトリによって、車の前方安定性を確保するという二重の信頼性をもつ種々な機構だ。



GLX、GLSiは155SR13の(スチールラジアルタイヤを装着

タイヤは、クルマと路面との唯一の接点であることを考えると、クルマの走りにタイヤは大きな意味をもっている。優れたタイヤの採用は、そのクルマの価値を高めることに通ずる。特にFF車の場合それが顕著だといえる。

ミラージュは155SR13のスチールラジアルタイヤを装着しているGLX、GLSiスチールラジアルタイヤは、一般のラジアルタイヤに比べ耐摩耗性、燃費性能に優れている。つまり社会のニーズにぴったりとマッチした省資源・低燃費タイヤであるといえる。まさにミラージュらしい心づかり

である。なお、E.L、GLには16.00-12 4PRタイヤが装備されている。



正対姿勢で運転できる適正なペダル配置

かつてFF車という足もとのペダル類が大きく左側に寄っていて、ドライバーは身体をねじった姿勢で運転しなくてはという声があった。ミラージュはこの批判に充分な対策と解決がなされた。FF車だ。

室内へのホールハウスの出っ張りや最も煩い。例えば、ペダル類を正対の位置に配置。FF車とは非対称に位置にセットされている。特異なペダル配置に慣れる必要もなく、いわゆるなめらかなドライブを強いていない。ステアリングの位置もドライバーの真正面になるように設計されている。

ブレーキが全車装備だ。車の価格やグレードによって、基本的な安全機構を変えるわけにはいかない。いい変えるなら安全性については差をつけるべきではない、という三菱の設計思想の表われである。リヤブ



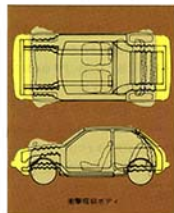
スチールラジアルタイヤ(155SR13)を装着

詳説。メカニズム。

PART ② ボディ・安全編

剛構造の中央、柔構造の前後部。
ミラージュは衝撃吸収ボディ

ミラージュのボディ構造の基本は2ボックス・シユーズのモノコックである。だが設計上は3つの主要部からなりたっている。とってよい。ダッシュボードから前の部分、リヤシートバックから後ろの部分、そしてこの双方の間の中央部の3つだ。この3セクションでは細部構造、強度ともそれぞれ異なる。中央部の乗客スペースは頑強な域になっている。フロアパネル、フロントビラー、カーフェール、そしてドアの各部は最大限の強度と剛性をもつべく設計されている。



一方、剛構造の乗客スペースとは対照的に、前後部は柔構造に設計されている。ボディパネル、フロアセクションはコンピュータを使用して、突明され衝撃に応じて変形する。前後の柔構造部は、自らが変形することによって衝撃エネルギーを吸収し、中央部の客室部を守るのである。ミラージュのボディは、堅固な域の前後に衝撃吸収ゾーンをつけ、なかの人間を守るというトータル設計であることに注目してほしい。

車体から大きく張り出た
コーナーラバー付大型バンパ

バンパは思いきり車体から張り出した大型の安全タイド、低速での衝突ではボディへのダメージを避ける。これに加え、バンパの角にはソフトなコーナーラバーが設けられている。他車への軽い接触や歩行者保護のための親切な心づくだ。

2クッションで衝撃を吸収する
コラプシブル・ステアリング

ソフトパッドの張られたダッシュボードをはじめ、室内はすべて柔らかい表面で覆われ、危険な突起物は徹底的に排除されている。ステアリングとキヤボックスとを結ぶシャフトは、もちろん、衝撃吸収構造になっているが、さらに2か所のジョイントで、衝撃を吸収できる構造になっている。衝撃時には、二重のクッション効果で衝撃を吸収する安全構造を採用している。



車体感知式、ELR付
シートベルト (GLX・GLS)

死亡事故の過半数がシートベルトを着用してさえないが助かっていたといわれるように、いまシートベルトを着用することは全ドライバーにとっての義務となっている。ミラージュは誰もが気軽に着用する気になり、着用中の圧迫感、違和感の少ないシートベルトを特に用意した。車体感知式ELR付

このこのベルトは、急ブレーキなど車体に一定以上のG(加速度)が生じた時には、自動的にベルトをロックさせる。従って普通はまったくフリーだから、着用に優れている。しかも、ワンタッチで着脱



ELR付シートベルト

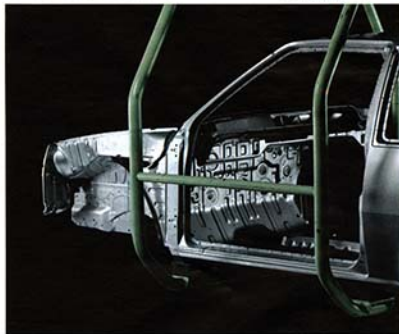
シートベルトをしめて安全運転を。

(安全に連結する、軽快な
フックワークをもつミラージュ)

760-800kgという軽設計と、1200

積的的安全のために導入された一例である。よくいわれることであるが、よく走るクルマは安全だ、という事実をミラージュは身をもって実証しようとしているのだ。
(広い視界は安全運転に欠かせない)

ドライバーを可能な限りリラックスさせ、必要な情報を正確に提供することも安全ドライブの大きな柱である。大きなウィンド、細いゼラー、低くブレンサンボンネットがもたらす、圧倒的に広い視界。運転視界の死角という言葉をおぼろしく。素早くウィンドの動きを取るベンチレーションシステム。運転席側の側



72馬力、1400で82馬力というパワフルな性能とダッキング。馬力荷重が小さく、素早い加速と鋭敏な動きをクルマにたらし、とっさの時の回避能力に優れている。FF方式のメリットを生かし、しかもFF固有のクセを排したサスペンションのたまたす優れたハンドリングもまた、事故回避能力を高めたためのものである。バンクしてもハンドルをとられにくい。フロントサスペンションのセッティングも

方視界を確保する、サイドミスタ、後方視界をクリアにする熱線プリント



リアウィンド（いずれもGL以上）も装備している。ワイプブレードは405mmと長く、雨天時にも広い視界が確保されるし、GLX・GLSiにはウォッシュワイパーが標準装備されている。



（細さと強さが両手した
二重構造をもつピラー）

視界の死角となるピラーは細い。しかし、それは安全を犠牲するのに十分な強度を保ったうえでのことだ。この細いピラーの構造上の秘密は、内側に補強材をシールドしていることにある。剛性が高く、細くても強い安全なピラーだ。



（燃料タンクは安全な場所に
配置されている）
事故で恐ろしいのは2次災害。なかでも燃料タンクの引火による火災である。この点でもミラージュは徹底的に配慮して

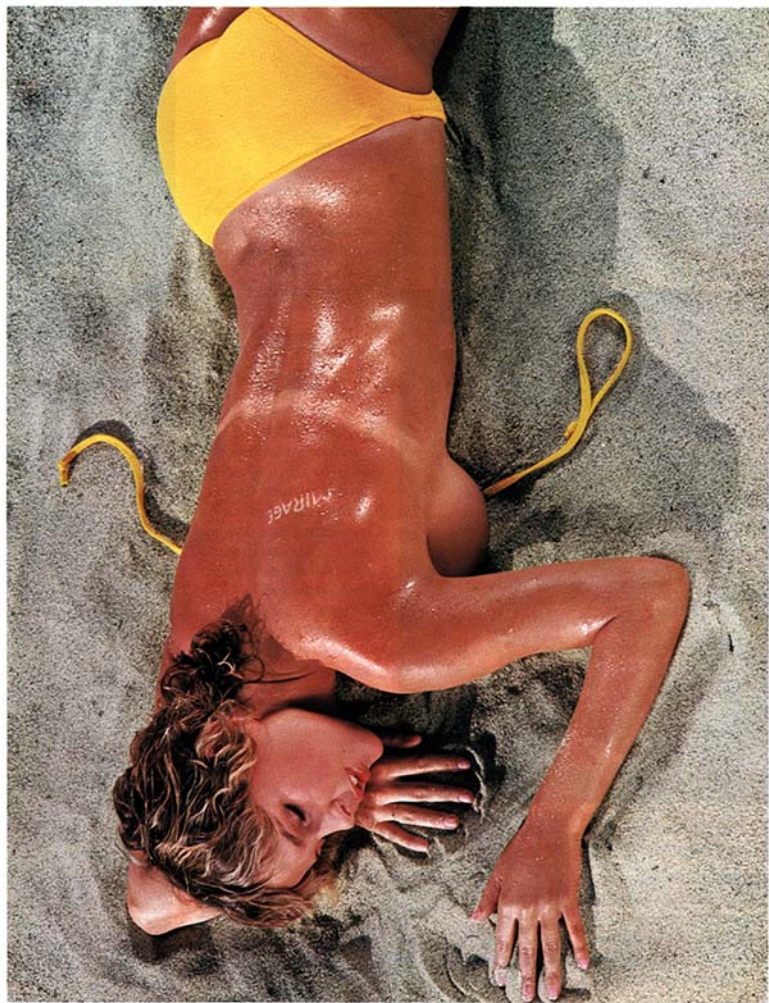
いる。1リッタータイプ・サスペンションのためガソリン・タンクは後車軸間という、衝突時に最も影響を受けにくい位置に置かれている。それでも容量は40リッターとたっぷりとられている。



（見えない所にも…
こんな配慮が…）

安全な車は、当然長持ちするものだ。このミラージュも、長年に渡って良き友として使われるクルマとして設計されている。たとえば防錆対策、電着塗装や変所の亜鉛メッキ溶剤使用、全鋼と全鋼とが直接接触しないように気配られた細部設計などにより腐の発生を防いでいる。フロントフェンダ年にはスプラッシュ・シールドを採用、フロントのマッドガードと合わせ、たまりやすい泥水や飛びはねる石から守っている。クルマのスピードまで高品質を物語る入念な仕上げがほどこされている。それがミラージュだ。





健康美について 考えるページ。

サビを防ぐための配慮がボディのすみずみにまで。いつまでも美しい塗装を保つ秘訣だ。

女を美しくする法。

たとえば、エステローダーのリップスティックを使い、エリプスアーチンのマニキュアをしても、女はシンから美しくなれない。ほら、なんとかの厚化粧というでしょ。化粧はメークより、素顔のトリートメントを小ママに、バックでシワを伸ばしたり、ナリッシュングで栄養を補給したり、要は朝の手入れはモノをいうわけ、たがそびげても不十分、美しい肌を保つには土台のカラダぜんぶが若々しく、健康であること。だから飲みすぎや、よからの遊びで、夜ふかしさせないように要注意。もっと欲をいへば、健康なカラダに豊かな栄養がアツクされて、はじめて女の美しさが輝くわけ。F・モルシヤンさんがいつもいっていることです。

ピチピチした健康美。

クルマだって、いくらワックスをかけて磨いたって、肝心の塗装がはくれないと、ムダ骨というもので、とくに、なん層もの被膜の下に付いた、防錆塗装や特殊処理に手ぬかかあると、これはもうタイヘン。たちまち化けの皮がひがれ、老化現象が目立ってくる。ミラージュのノ

ボディを見給え！健康美でハチ切れそう。電着塗装で、すみずみまで防錆処理が行きとどいているからだ。それに、要所々々は亜鉛メッキの

ノスブラッシュシールドを装着し、雨水の侵入によるサビをシャットアウトしているのだ。

色に出にけり、わか電は一

ことしのフアッ

ョンカラー

は、



鉄板で覆い、サイドシルの塗装は塗料インジェクションで水ももらさぬ防錆体制。ために、フロントタイヤの奥、フェンダーの裏をのぞいてごらん、ノ

春ガステにこけてしましうなウチルカラーだそうだが、さて、走る流行色はというと、これは一時的な流行色というより、世界的相向として、ノ

ノグンと高貴の高い色。スポーティでカジュアルなボディカラーに、若い視線が集まっているようだ。具体的には、オレンジ、イエロー、イエローグリーン、キヤノンレッド、ホワイトといった、ミラージュカラーが従来の典型。もちろん、アダルト好みのシルバーとゴールドも用意してある。昔も今も、色に悩まはつもの。さて、キミが恋する色は？

From West Coast

あらゆるスポーツが行なわれているウエストコーストで、ひそかに人気を呼んでいるのは、なんとブルーボール。ハンティントンやレドランドなど、ロスのビーチでは必ず、4組の若者がたがやっている。いわゆるスポーツマンタイプでない人たちが、手軽に身体を動かせるスポーツとしてブルーボールに注目したようだ。もちろん、健康のため、アメリカ人の健康への気遣いは、大変なもの。自然食品の店はちょっとした街には必ずあるし、健康によいフローズンヨーグルトのパーはチェーン店もあるほど。そういえば、パークウェイの学生の間では、タコを焼かないのがカッコイイ、とされているとか。ウエストコーストは、健康そのものだ。

装備品ストリート。

リーズナブルな眼で選び抜いた装備を、ずらりと品揃え。
ミラージュならではの工夫や配慮が、ひとつひとつに。



角型ヘッドランプ
室内に余光が漏れにくい光膜現象を抑えたシールドタイプの全天侯型ランプ。



コーナーラバー付大型バンパー
衝突時の安全性が高い大型バンパーと軽い接触からバンパーを守るコーナーラバー付。



熱線プリントリヤウインド
リヤウインドの曇りを早く取り除き、雨天時にも安全な後方視界を確保。



リヤシェルフ
トランクルーム内のプライバシーを守り、手荷物を置く際にも便利。



フルドア内張り
室内に余光が露出していないソフト仕上げのフルドア内張りのドア内張り。



コートハンガ
後部両側には改良、運転のジマになる上着などをかけておくのに便利。



ワイパ(ワンタッチ機構付)
ローとハイの2スピードに加え、小10時などに威力を発揮するワンタッチ機構付。



リヤワイパ(ウォッシャー付)
広い面積が大きいクリアな後方視界を確保。ウォッシャーノズルは4ヶ所備え。



フルリクライニングシート
最速な運動ポジションが得られる180度のシートスライドとフルリクライニング。



ELR付シートベルト(前席)
衝突時には自動的にロックする安全なELR機構が付いた3点自立式。



フロントシートバック前倒れペダル
ペダルを踏むと、フロントシートが前に倒れ、タテに後部へ乗り降りできる。



テールゲートオープン
運転席右側のレバー操作で、テールゲートを開けることのできる便利な機構。



スチールラジアルタイヤ(155SR13)
高速走行に威力を発揮するラジアルタイヤ。積すべりやパンクにも強い。



ワンタッチ前倒れリヤシートバック
左右どちらの操作でも、ワンタッチでリヤシートが倒れる便利な機構。



アームレスト(後席)
ヒジがラクに納まるスペースを取っている大型のアームレスト。



熱線吸収ガラス
太陽熱を吸収する熱線吸収ガラス。真夏の走行も、あまり暑くなりません。



フロントスクビライザ
コーナリングの踏んばりを強くし、安定性を高めるスクビライザ。



マスターバック
軽く踏むだけでも、確実なブレーキングが行なえるマスターバック。



フロントディスクブレーキ
耐フロード性や耐水性に優れたディスクブレーキ。確実な制動効果を発揮する。



フロントマットガード
ボディサイドへのダメージを防ぐとともに、足まわりにいじだんと粘りさを加える。



タコメータ
エンジンの回転数を的確に伝え、その特性にあつた適正な運転を楽しめる。(12)



トリップメータ
ワンタッチでセットできる走行距離カウンタ。旅行する時などに役立つ。(12)



メータ照度コントロール 透過照明美しく見やすい。メータ照度、周囲の明るさに合わせて計器照度の光量を調節できる。(12)



ワイパースイッチとライティングスイッチ
ハンドルを握ったまま操作でき、しかも、ON/OFFがひと目で分かるスライド式。



レーンチェンジャ
動いている間にワイパーが点滅、車速変化に便利なクラージュならではの利便性。



デイトライトロー
夜間走行時に後続車のヘッドライトの眩しさを防ぐ昼夜切換式。(12)



顔裏足裏型バイレベルピーク
顔のほてり、つま先の冷たさや、顔裏足裏熱。冬の長時間ドライブに威力を発揮。



サイドデミスク
サイドウィンドウの曇りを取り除き、雨の日でもクリアな視界を確保。(12)



サンバイザ
ルーフにビタリと納まるサンバイザ。クラージュの広い視界をさらにスッキリと。



フルアングトレイ
助手席から運転席まで伸びた、驚くほど広いスペースの大型アングトレイ。(12)



ドアベンチレータ
室内を循環した空気をドアから外へ、換気効率のよいドアベンチレーション。



サイドベンチレータ
運転席をいつもさわやかな状態に保つベンチレーション。快適な運転を。(12)



スーパーシフトフロアコンソール
小銭を整理でき、有料道路の料金所などで便利なコインボックス付。(12)



グローブボックス
地図や手帳などの小物入れとして便利。出し入れもスムーズなワンタッチ式。



強制ベンチレータ
ミラージュの室内をいつでも快適なコンディションに保つベンチレーション。



ヒューズボックス
ヒューズ交換は、運転席から軽く手を伸ばすだけでOK。スベヒューズ本体。



フロアコンソール小物入れ
カバンや財布など、ちょとした小物を入れるのに便利。



AMラジオ
ボリューム調節の滑らかな大型ツマミの高感度ラジオ。音質に優れ、ホコリや振動にも強い。



AUDIO SYSTEM
2CHANNEL 4SPEAKER

FMチューナーとカセットデッキ、プラス4スピーカーのカーオーディオ。ホームオーディオにもむけを取らない本物派。(GLS)

ミラージュ・5ブラザーズ。



1200EL

4段ミッション



コーナーラバー付大型バンパ



狭義足踏型バイレベルヒータ



グローブボックス



フロア・コンソール小物入れ



ワンタッチワイパ



レーンチェンジャ



ドアベンチレータ



フロントマッドガード



フロントディスクブレーキ

1200ELの主な装備

●機軸

- 4段トランスミッション
- 4輪独立基架
- チューブレスタイヤ(6.00-12-4PR)
- フロントディスクブレーキ
- ペダルフリー・オートチヨーク
- AMラジオ
- レーンチェンジャ
- ワンタッチワイパ
- バイレベルヒータ
- 強制ベンチレーション
- フロントシートバック折開れ
- 脱着式ルームミラー
- シガライタ
- サンバイザ

●エクステリア

- コーナーラバー付大型バンパ
- 典型ファンダミラー
- クォークウインドモール
- フロントマッドガード
- センターキャップ(黒)
- ホイールナット(亜鉛)

●インテリア

- ビニールレザーシート
- ヘッドレスト別体式ローバックシート
- フルトリムドア
- フロントピラトリム
- 一体式ニーバンフロアカーパート
- トランクルームマット
- 2トーン計器盤

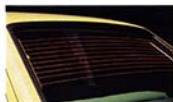


1200GL

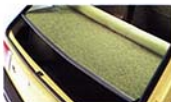
スーパーシフト



ドアモール



熱線プリントリヤウインド



リヤシエルフ



フルアンドトレイ



サイドドアミスタ サイドベンチレータ



テールゲートオープナ



フロントシートバック前倒れベダル



スーパーシフトフロアコンソール



マスタバック



1200ELにプラス 新装備された装備

- 機能
- スーパーシフト
- スーパーシフトインジケータ
- マスタバック
- 熱線プリントリヤウインド
- テールゲートオープナ
- フルアンドトレイ
- 自立式シートベルト
- アシストグリップ
- コートハンガ
- 助手席サンバイザ
- サイドミスタ
- フロントシートバック前倒れベダル
- ワンタッチ前倒れリヤシートバック
- エクステリア
- 熱線吸収ガラス
- ヘッドランプベゼルモール
- グリルモール
- ドアモール
- インテリア
- ニットシート
- リヤシエルフ
- 2トーン・ドアトリム
- センター・リヤビラトリム
- スーパーシフトフロアコンソール

1400GL



スーパーシフト



ドアモール



熱線プリントリヤウインド



リヤシェルフ

ロールオーバーオープナ



フルアングトレイ



サイドデミスタ

サイドベンチレータ



フロントシートバック前倒レベグル



スーパーシフトフロアコンソール



マスタバック



ウオッシュヤ付リヤワイバ(オプション)

1200GLと同装備

●機能

- スーパーシフト
- スーパーシフトインジケータ
- マスタバック
- 熱線プリントリヤウインド
- ロールオーバーオープナ
- フルアングトレイ
- 自立式シートベルト
- アシストグリップ
- コートハンガ
- 助手席サンバイザ
- サイドデミスタ
- フロントシートバック前倒レベグル
- ワンタッチ前倒れリヤシートバック
- ウォッシュヤ付リヤワイバ(オプション)

●エクステリア

- 熱線吸収ガラス
- ヘッドランプベゼルモール
- グリルモール
- ドアモール

●インテリア

- ニットシート
- リヤシェルフ
- 2トーンドアトリム
- センターリヤビラートリム
- スーパーシフトフロアコンソール



1400GLX



スーパーシフト



ステンレスガーニッシュ付バンパ



フロント・リヤウインドモール



フルトリムトランクルーム



メータ照度コントロール・透過照明



リヤワイパ(ワオッシャ付)



タコメータ



デイトナイトミラー



ELR付シートベルト



スチールラジアルタイヤ

1400GLにプラス 特別装備された 装備

- 概観
- スチールラジアルタイヤ (155SR13)
- リヤワイパ(ワオッシャ付)
- タコメータ
- フューエル/タンペレチャ独立メータ
- トリップメータ
- ELR付シートベルト
- デイトナイトミラー
- 透過照明
- メータ照度コントロール
- 灰皿照明
- ダブルホーン
- エクステリア
- フロント・リヤウインドモール
- ステンレスガーニッシュ付バンパ
- ホイールナット(クロームメッキ)
- センターキャップ(クローム)
- インテリア
- 白黒チェックファブリックシート (灰色との組み合わせにより、一部の車種に装備)
- ドアトリム下部カーペット
- ルーフカーペット
- ステアリングホイール・ソフトパッド



1400GLS

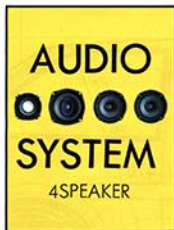
スーパーシート



ブラックアウト仕上げ



オーディオシステム



1400GLXにプラスがつけられた 装備

●機能

オーディオシステム

- FMマルチ
- カセットステレオ
- 4スピーカー
- オーディオメータ
- オーディオコントロール

●エクステリア

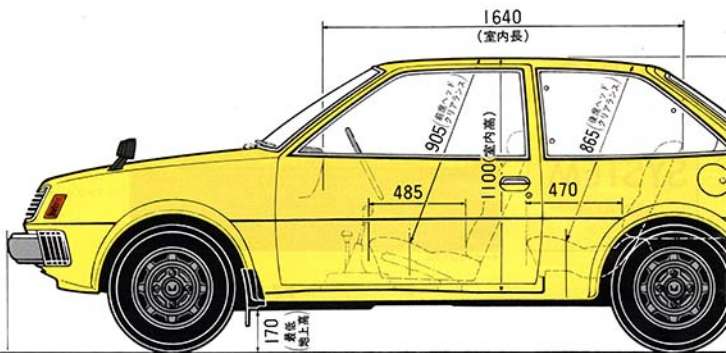
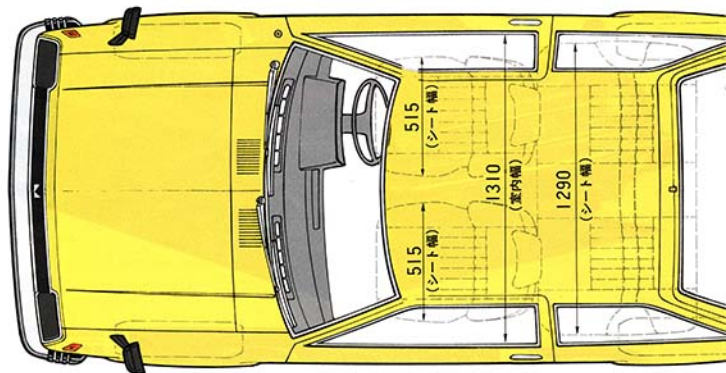
- ブラックアウト仕上げ
- ドアモール
- ワイバ
- ホイールナット
- センターキャップ

●インテリア

- 白黒チェックファブリックシート
- ファブリック縫製ヘッドレスト

ミラージュ・テイメンジョン。(4面図)

4面図こそ、エンジニアの汗の結晶なのだ。これを読みこなせるようになったら、キミは立派なカーメニアといえる。

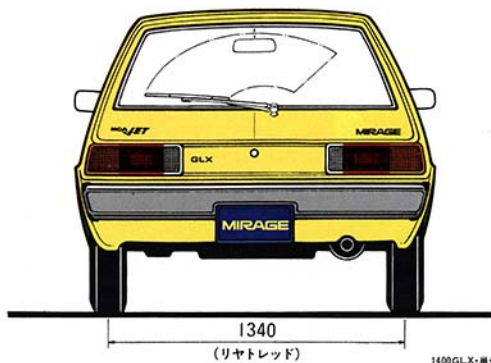
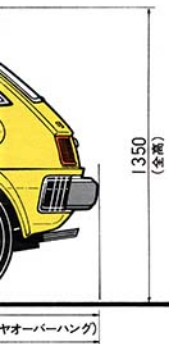
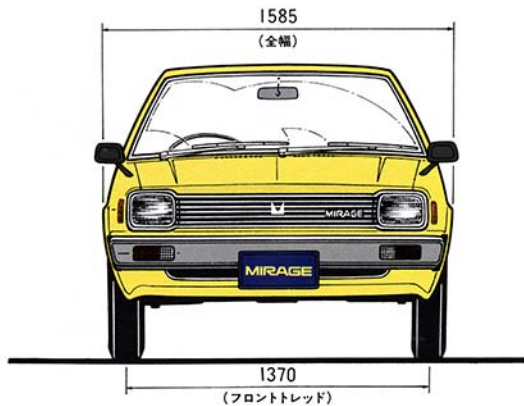


785(フロントオーバーハング)

2300(ホイールベース)

705(リヤオーバーハング)

3790(全長)



1400GLX-単位-mm



サンフランシスコ近郊、ウッドサイドのハンドメイドハウス



ミラージュ・データ。

クルマに詳しいキミなら、このスペック一覧を見れば、ミラージュの素晴らしさが分か

車種	1200		1400		
	EL	GL	GL	GLX	GLS
諸元					

●DIMENSION(寸法・重量)

全長 (mm)	3790				
全幅 (mm)	1585				
全高 (mm)	1350				
室内長 (mm)	1640				
室内幅 (mm)	1310				
室内高 (mm)	1100				
ホイールベース (mm)	2300				
トレッド・前 (mm)	1370				
トレッド・後 (mm)	1340				
最低地上高 (mm)	170				
車両重量 (kg)	760	775	775	795	800
乗車定員 (名)	5				

●ENGINE(エンジン)

エンジン型式	G11B	G12B
内径×行程 (mm)	69.5×82.0	74.0×82.0
総排気量 (cc)	1244	1410
圧縮比	9.0	
最高出力 (ps/rpm)	72/5500	82/5500
最大トルク(kg-m/rpm)	10.7/3000	12.1/3500
燃料及びタンク容量(ℓ)	レギュラーガソリン・40	

るだろう。

諸 元	1200		1400		
	EL	GL	GL	GLX	GLS

●PERFORMANCE(性能)

登坂能力 (tanθ)	0.49	0.59	0.64	0.60
60km/h定地燃費 (km/L)	24	25	26	
10モード燃費 (km/L)	15.5(運輸省算出値)	17.0(運輸省算出値)	15.5(運輸省算出値)	
最小回転半径 (m)	4.9			

★60km/h定地燃費は運輸省算出値

●TRANSMISSION(動力伝達装置関係)

クラッチ形式	乾燥単板ダイヤフラム			
形 式	前進4段フルシンクロ			
変速機	変速比	第1速	2.769	
		第2速	1.550	
		第3速	0.961	
		第4速	0.724	
		後退	2.692	
E/P 切 換 比	1.526	(エコノミー側)1.181 (パワー側)1.526		
最 終 減 速 比	3.166	3.687	3.470	

●CHASSIS(シャシ関係)

ステアリング形式	ラック&ピニオン			
サスペンション形式・前	ストラット式独立懸架			
サスペンション形式・後	トレーリングアーム式独立懸架			
主ブレーキ形式・前	ディスク			
主ブレーキ形式・後	リーディングトレーリング			
駐車ブレーキ形式	機械式後輪制動			
タイヤ	6.00-12-4PR		155SR13	

●仕様変更は、改善のため時に発表することなく実施する場合があります。なお、本仕様は運輸省算出値です。

Do it yours

UTILITY OPTION



リヤウインドルーバー
リヤシートに乗る人を直射日光からまもるミラー専用ルーバー。もちろん、後方視界を妨げる心配はない。



ユーティリティボックス
ワックス、クリーナーや工具などの収納に便利なボックス。夜光テープが貼ってあるので、非常時の標識代りにもなる。



フートレスト(運転席)
前後左右に調整できるフートレスト。左足が伸ばれないばかりでなく、踏んばりが利くのでハンドル操作も正確になる。



その他のユーティリティ・オプション。

- ドアポケット
- 窓枠ワイパー
- フェンダーコンタクトロール
- フロアマット
- マジックカーテン
- ボディカバー
- サイドバイザー
- ドアスラッシュガード
- エイロブレードモーター

スキーキャリア
コンシールド・ドロップ用に設計されたミラー専用スキーキャリア。シンプルで美しいデザインだ。



リヤワイパ(ウオッシュャ付)
リヤウインドの曇りを素早く取り除き、クリアな後方視界が得られる大型リヤワイパ。ウオッシュャ・ノズルはボディ側に。



ガードバー
ボディを接触から守るガードバー。ミラーの精密さをいっそう引き立てる。アップル、アンダー、コーナーの3種類がある。



フォグランプ
雨や霧の日に確かな前方視界を提供してくれる角型フォグランプ。安全運転に欠かせない装備。35Wと55Wの2種類がある。



アルミホイール
ミラーの足もとをスポーティに飾る専用アルミホイール。64.0kgの軽減により走行安定性も、グッと向上する。

*Active
Youth
Option*

self



自分だけのミラーージュをつくらなさい。
趣味や好みに合わせて、自由に選べるオプションいろいろ。



リモートコントロールミラー
運転席に居るままでファンダミラーの角度を調整できる電動式。視界の広い大型ミラーの採用により、安全性も高い。



カーエアコン

ピストン式のエアコンタイプ。ヒータと直結しているため、除湿や暖房もOK。四季を通じて使用できる。

デジタルクロック

ひと目で時間を読みとれるデジタル表示を採用。振動に強く、少ない水晶時計だから、いつでも正確に時を刻む。



サイドストライプ

ボディヤードに強烈な個性をそえるミラーージュのホームムラアサセントストライプ。色は幅広いブラック。



リヤ・マッドガード

ミラーージュホームムラりの泥よけ。後続車への思いやりもドライバーとして大切な心がけだ。



ハッチクローザ

風の乱れを利用して、自動的にリヤウインドの汚れを落とす便利なオプション。ボディカラーに合わせてのカラリングも可能だ。

その他のアクティブ・ユース・オプション

- シュードウィンドム
- ユーブキャリア
- フットレスト
- サンシェルド
- ナンバープレートフレーム
- ナンバープレートホル

AUDIO SYSTEM OPTION

バイオニア
カーコンポーネント

FMチューナ1:GX-5、カセットデッキ2:KP88G(ドルビー)国内産)・KP66G、アンプ2:GM-40(20W)・GM-12(6W+6W)、スピーカー(前、後)2スピーキングユニット、ノイズキャンセラーを好みて自由に組み合わせることができます。

ダイトーン・カーコンポーネント

- 可動は、このカタログの
※ページをご覧ください。



OPTION CATALOG

CAR PLAZA PLEASE OPEN THE DOOR MIRAGE

ミラージュは、カープラザから。

カープラザは、三菱の新しい販売会社。

カープラザは、若いイメージのミラージュにふさわしい、まったく新しい販売会社。クルマを愛する人たちが、いつでも気軽に立ち寄れる新感覚のカーショップでも、明るい店内には、ゆったりと展示されたミラージュが勢ぞろい。ロービーには、ご相談スペースも、そのほか、さまざまな催しものも用意しています。あなたの物の楽しい広場として、気の合う仲間とのコミュニケーション・スポットとして、大きな広がりを持つ店づくりをめざしています。

カープラザには、サムシングがある。

ニューコミュニティ・スポットをめざすカープラザ。若い熱気にあふれた催しものがいっぱいあります。たとえ、早内に設けられたVTR、フットボールやロックバンドのライブステージ、海外取材などのVTRテープを、いつも放映しています。また、カープラザ・セルフショップもユニークです。店内に設けられたアクリルケースに、あなたの手づくりの品を並べて即売できるコーナー「お宝展示」もあなたの街の憩いの広場。それが、三菱のカープラザです。

カープラザのサービス体制に、ご注目。

ミラージュをいっしょにベストコンディションで乗っていただくために、カープラザでは、新しいサービスシステムを作りました。ミラージュをお届けする時に、クルマを完成、それにもとって定期点検を行ないます。どんな細かなチェックも見逃しません。おなじ、ミラージュお診察所です。高度な技術を持ったサービスマンによる万全の体制を整えて、お客様の要求にお応えいたします。カープラザならではの充実したサービス体制にご注目ください。

若い
イメージの

CAR PLAZA

カープラザでは、ミラージュのほかにも
ギャランΣ・Aエネルギを取り扱っています。



