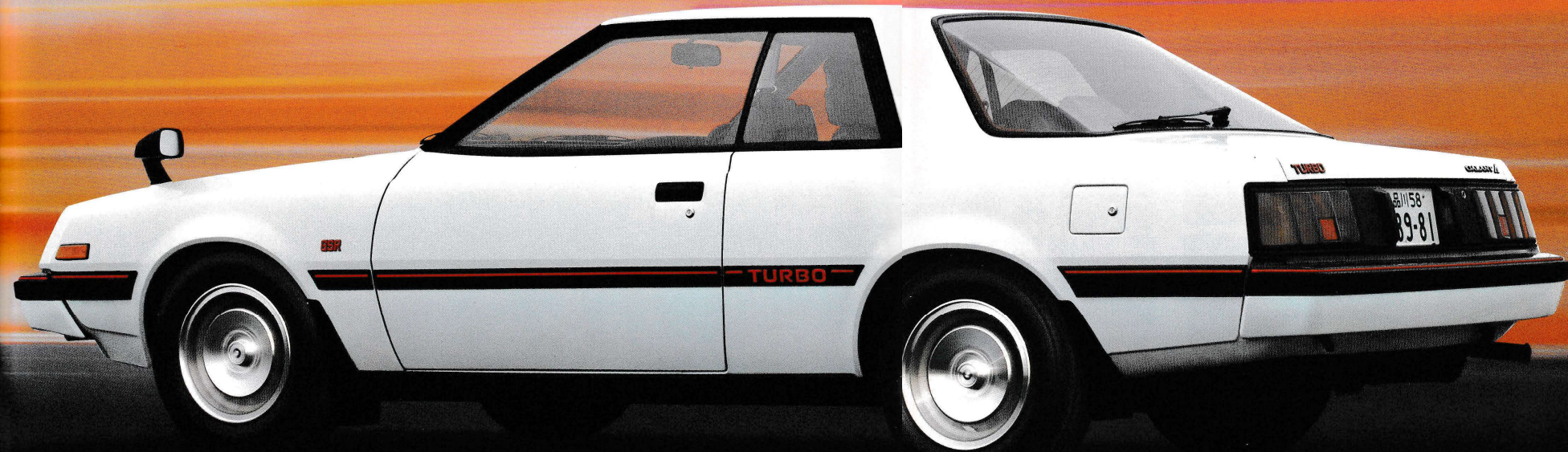


スーパーライトを浴びせろ。新型ギャラン登場。

角2灯のスーパーライトがついた。電子メータ(2000GSRターボ・GSRターボA/T OD付)がターボ情報を数字と光にした。黒のスモークドリアランプがターボのOD(オーバードライブ)付4速フルオートマチック(2000GSRターボA/T OD付)も登場。いま、ラムダはターボの道を極める。

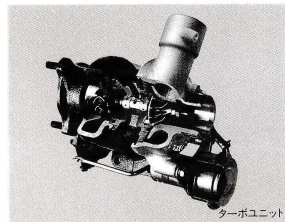


2000GSRターボ(アルミホイール・リヤワイバはオプション)



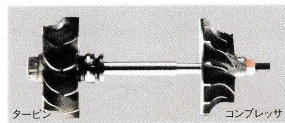
ECIターボチャージャ付エンジン

エンジンとセットで開発。国産初の純血ターボ。ラムダの走り。それはターボをぬきにしては語れない。三菱はこのターボをエンジンに合わせて開発。言わばオーダーメイドのターボで、シャープなレスポンスと卓越の加速性を獲得した。



ターボユニット

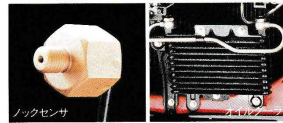
2000rpmという低回転域から始まるターボブーン。従来は捨てられていた排気ガスのエネルギーを利用して、排気量を上げずにエンジンのパワーアップをはかるターボチャージャ。三菱の技術はこのターボシステムに、内径56mmの小さなターボファンを導入。レスポンスが良く、2000rpmの低回転域からターボが作動し、市街地走行に無類の粘り強さを与えている。いかにライバルが高性能を誇ろうとも、ラムダの低速での鋭さには遠く及ばない。



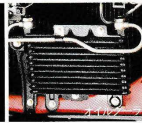
タービン

コンプレッサ

ターボの優秀性を誇る最大トルク22.0kg-m/3000rpm。国産ターボ乗用車No1のトルクを誇る(※6000rpm)。しかも3000rpmで最大トルクを生みだし、そのことが低・中速の走りに余裕を与え、加速をスムーズにした。またターボに生じやすいノッキングは、ノックセンサにより未然に解消。高い圧縮比の設定が可能になり、卓越のターボパワーを約束している。さらにコンパクト設計のオイルクーラ(2000GSRターボA/T OD付)採用などにより熱害対策も万全を期している。

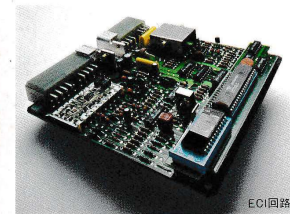


ノックセンサ



オイルクーラ

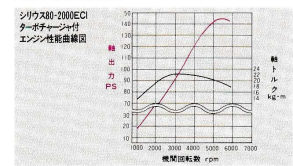
先進のシリウス80-2000エンジン+ECI+ターボ。超希薄燃焼を実現するMCA-JETシステム採用の小型・軽量シリウス80-2000エンジン。そして、走行状況に応じて燃料流量や噴射時間をコンピュータが制御するECI(電子制御)。さらに純血のター



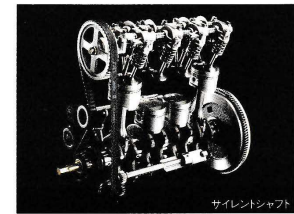
ECI回路

ボチャージャを加え、3つのハイメカニズムが、エンジンのキャパシティを大幅にアップ。時代の要請に応じて、低燃費と高性能を高いレベルで両立した。

10モード燃料消費率 (2000GSRターボ15速・運転音響値)	12.5km/ℓ
60km/h時燃料消費率 (2000GSRターボ15速・運転音響値)	21.0km/ℓ
最高出力 (2000GSRターボ15速・運転音響値)	145PS/5500rpm
最大トルク	22.0kg-m/3000rpm



66デシベル(※)の静かな走り、サイレントターボ。技術は、ターボとは思えない静かさを達成。2本のシャフトでエンジンの振動を打ち消すサイレントシャフトを始め、二重トールボードや吸音天井などの採用により、静かなるターボの走りを実現した。



サイレントシャフト

ラムダが、変わった。広角ラウンドトップ。キエートを大きく一新。空気をスーパーライト(フォグランプ)用する。精密なシグナヤランプ(全車)、TURBOプロテクトモーター(2000GSRターボA/T OD付)のエントのホイール(全車)するブロンズガラス(2000GSRターボA/T OD付)のAピラー(2000GSRターボA/T OD付)のシャープなイメージを。独走へ向かう、走りの新しいラムダとあなは。



※エクステリアを一新したラムダ。装備を採用。電子メータ(2000GSRターボA/T OD付)のフルオートマチック(2000GSRターボA/T OD付)のランバークッション付スポーツ。新装備品は次のページから。

三菱の技術をボル。先進の特許(サイレントシャフト)。三菱が独自に開発した。筒で8気筒なみの静かさを。をボルエ社がニューモ



2000