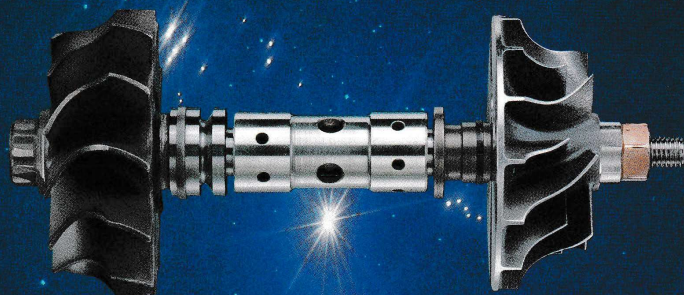


MAX OUTPUT **145PS/5500rpm**

MAX TORQUE **22.0kg-m/3000rpm**

SIRIUS 80-2000 ECI TURBO



●それはターボに始まった

新登場、スタリオン。

ヨーロッパアウトバーンのハイスピード走行を基準に開発され、三菱の先進技術を集大成。精悍な空力ボディに

シリウス80-2000ECIターボエンジンを搭載。

最高出力145PS/5500rpm

最大トルク22.0kg-m/3000rpm

0→400m加速16.1秒 (2人乗車・比内実燃費)。

濃味を感じさせるこの“スーパーポテンシャル”こそ、スタリオン・ターボの出発点。

すべてを圧倒するターボパワーがあれば世界の道は、その劇的デビューを迎えることはなかったでしょう。

スタリオンを語るということは

ターボを語ることにほかなりません。

●純国産の三菱ターボ

エンジンのパワーを決定する最大の要素は燃発に使われる混合ガスの絶対量といえます。

ですから大排気量のエンジンは

小排気量のエンジンよりパワーがあります。

しかし、いたずらに排気量をふやさなくても

混合ガスの供給量をふやしてやれば

同じようにパワーアップ効果があげられます。

これがターボの原理です。

排気ガスのエネルギーを利用して、燃焼室に大量の空気を送り、

吸気の圧力を高めて混合ガスを過給。

小排気量のエンジンが、いざいざときには

大排気量なみのパワーを生みますから、

パワーフルにも経済的にも走れます。

三菱ターボは、システム全体をセット開発した

『純国産ターボ』ですから

エンジンとのマッチングが理想的。

2000ccで145馬力、そして22.0kg-mという国産

ターボエンジン最大のトルクから

軽烈な走りの世界が始まります。

●速さのために、すべてをみかく

スタリオン・ターボのシートに身をすべらせ、

イグニッションキーをまわす……このキーには

ロードの景観を一変させる力があります。

小型で軽い三菱TC-05型ターボユニット。

タービン径56mm、コンプレッサ径54mmという

2000ccとして世界最小のターボファンを採用。

レスポンスがきわめてすぐれ

3000回転で最大トルク22.0kg-mを生む。

低速からターボ効果を発揮します。

全負荷の場合、エンジン2000回転付近からが

ターボゾーン。踏み込めば

なめらかに吹き上り、一気に頂点へ。

後続車は一瞬のうちに流れ去ります。

燃料供給装置はECI=電子制御燃料噴射シス

テム。運転状況に応じてデジタルコンピュータ

が空燃比とEGR量を最適に制御。

エンジンのパワーとレスポンスを高めながら

燃費を低くしています。

吸気中に発生するカルマン渦を超音波で検出

して吸入空気を計測するエアフロセンサと

旋回式噴射ノズル2本をそなえた

三菱独自のシステムです。



前輪ベンチレーテッド
ディスクブレーキの放熱孔断面

またエンジンの燃焼状態をチェックして

電気信号を送るノックセンサと

ノックセンサの信号で点火時期を制御する

ESC(Engine Spark Control)イグニタが

ノッキングを抑えて高出力となめらかさを実現。

さらに、ターボの過回転を防ぐウエストゲートと

燃料カット方式の二重安全システム。

フェンダ付近から温度の低い(つまり密度の

高い)外気を導入してターボ効果を高める

冷氣吸入システム

ターボ回転シャフト軸受部の潤滑に使われる

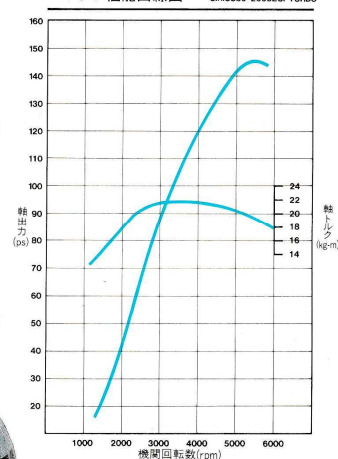
エンジンオイルを冷却するためのオイルクーラ

(A/T車のみ)など、

三菱が培ったターボ技術のすべてを投入。

新設計ストリートフロー型大容量マフラと

エンジン性能曲線図 SIRIUS 80-2000 ECI TURBO



管径54mmの排気管で排気抵抗を減らし、ババロースと排気騒音を追放しています。

●ターボが求めるチューンナップ

動力性能、加速性能はもちろん大切ですが、

操縦安定性やブレーキ性能が伴わなければ、

路上で速さを実感することはできません。

スタリオン・ターボのサスペンションは

前・後輪ともストラット式の4輪独立懸架。

バネ下重量が軽く、すぐれた安定性を発揮。

大径スタビライザ、ガス封入ストラット、

ラバーヘルパなどで高度にチューンナップ

され、ターボ・スピリットを支えます。

とくに後輪の横剛性が高く、アライメント変化

が少ないため、高速コーナリングでも

車体が浮き上がりなく、安全です。

前輪はキャスタ角を5°20'と大きくとり

ずばぬけた直進性を実現。

キャスタ角を大きくするとハンドリングが重く

なり、シミー(前輪の横ゆれ)の感度が大きく

なりがちですが、

ボールジョイントを後方に配置し、トールを

11mmと小さくしたスモールトールで、これを

解決。またキャンバ角をゼロにし、

シャープな操縦性を生んでいます。

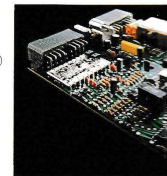
ブレーキは4輪ベンチレーテッドディスクブ

レーキを採用。高速ターボ車を

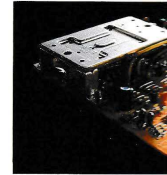
確実に制御するための、高性能ブレーキです。



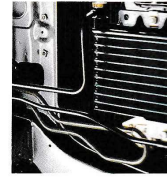
TC-05型ターボチャージャー



ECI=Electronic Controlled Injection



フルトラジスタ点火のESC(Engine Spark Control)



エンジンオイルを冷却するオイルクーラ



ストラット式のフロントサスペンション



ストラット式のリアサスペンション