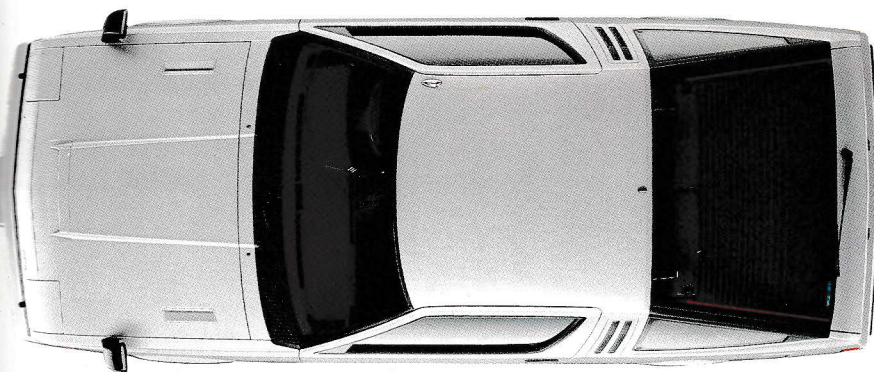


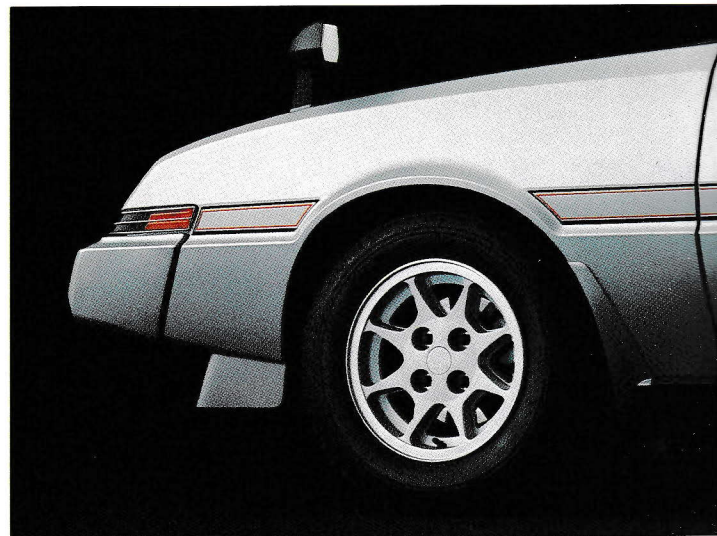
ハイスピードの世界にはアルミホイールが必要だ。

●アルミは飾りのためではない
アウトバーンをもつヨーロッパでは
本当に速いクルマでなければ評価されません。
スタリオン・ターボのヨーロッパ仕様車は
最高速度220km/h。
足まわりやブレーキなど、機構と装備をすべて
このレベルで鍛えあげています。
日本版モデルも、メカニズムの素質は
ヨーロッパ仕様車と同じ。
走りにそれだけゆとりがあります。
アルミホイールが標準装備(GSR-III・X)されて
いるのも、このため。
パネ下重量を軽くし、操縦安定性を高める
アルミホイールは、
ハイスピードの世界には不可欠です。
タイヤは全車スチールラジアル。
ロードグリップがすぐれ
サスペンションの接地力をいかにします。
●そのフォルムが高性能を生む
緊張感にみちたスタリオンのスタイリングが
走行性能と燃費を向上させ、
走りを安定させます。
空気抵抗係数 $C_D=0.35$ 。揚力係数はフロント
 $C_{LF}=0.15$ 、リア $C_{LR}=0.11$ 、合計 $C_L=0.26$ 。
ヨーイングモーメント $C_{MY}=0.10$ 、横力 $C_S=0.33$ 。
空気特性は各要素をバランスさせることが
むずかしく、また実際の影響は複雑で
数値だけでは語り尽せませんが
世界トップレベルの、この数字は
スタリオンの高速性能を実証するデータの
ひとつといえます。
●速さの形がここまで進化
リトラクタブルヘッドランプの採用でボンネットの
スラント(傾斜)化を徹底。



走行中のクルマには空気の流れによって3つの力が働きます。車体を押し戻そうとする「空気抵抗」、車体を持ち上げようとする「揚力」、横風が車体を風下に回転させる「ヨーイングモーメント」——これらの力はクルマの形に左右され、高速になればなるほど大きくなります。

ボンネットからバンパまで一体造形でノーズに
強いスラントをもたせ、
ラジエータグリルの上下幅も最小にデザイン。
空気抵抗と揚力を低減した「スーパースラント
ノーズ」です。
フロントウインドの角度は、わずかに30度。
ボディ全体がクサビのように構成され、
空気の壁を切り裂いて進みます。
大型エアロスカートは
ボディの下に入り込もうとする空気を整流し、
揚力と空気抵抗を低減。
とくに高速安定性で最も重要なフロント揚力を
小さく抑えていますから
テストコースによる180km/h走行でも
路面にすいづくように、安定して走ります。
エンジンルームに冷却風を導入する役目も
果たし、ラジエータグリルを小さくまとめること
にも成功しています。
またルーフから流れた風はリアエンドで
ダックテールに整えられ、
エアロスカートとともに揚力を低減。
高速での走行安定性を高めています。
さらに、ボディ表面の突起物を徹底的に排除
したフラッシュサーフェスボディと
ハッチバックの流麗なラインが
空気抵抗を減少。
ボディ前後の両端をしばりこみ
ラップラウンドの三次元曲面リヤクォーター
ウインドを採用して
空気抵抗とヨーイングモーメントを、ともに
小さくしています。
ボディ断面を楕円に近いハニカム形状とした
タンブルホーム&ターンアンダの造形ですから
横風にも安定しています。



パネ下重量を軽くし、操縦安定性を高め乗心地を向上させるアルミホイール(GSR-III・X)



ミシュラン195/70HR14スチールラジアルタイヤ(GSR-III・X)



ユニークな造形の大型エアロスカート



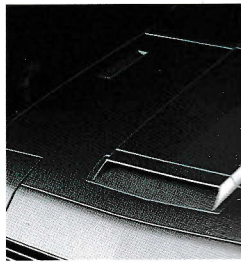
30°のローウインドアングルで空気抵抗を低減



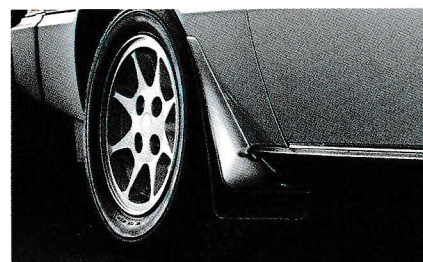
サイドウインドとリヤクォーターウインド



テールエンドを軽くアップさせたダックテール



エンジン冷却に役立つボンネットエ



ボディと一体デザインのビルトインマッドガード



リトラクタブルヘッドランプ(1.5秒以