

テストが実証。スラローム59.4km/h。

●すぐれた操縦性の基本はサスペンション
速いクルマを速く走らせるためにはサスペンションの能力が重要です。恐ろしいほどのパワーを発揮するECIターボエンジンには、当然すぐれたサスペンションが求められ、同時にそのセッティングやチューニングも高次元のものが要求されます。サスペンションはショックに即応し、一定のストロークで、これをすべて吸収しなければなりません。ですから、小さな入力に対しても敏感に反応するしなやかさをもち、しかも次第に硬さを増して、大きな入力を確実に受けとめることが必要です。スタリオン・ターボのサスペンションは前・後輪ストラット式の4輪独立懸架。これを大径スタビライザとラバーヘルパでチューンナップし、ロール剛性と応答性を高めています。またガス封入ストラットを装着しサスペンションの微妙な動きに対して、減衰力を効果的に発揮させています。

●フットワークの証明「スラロームテスト」
スタリオン・ターボの足まわりについてはコンポーネンツの名称を羅列するよりテスト結果をごらんいただく方が明白でしょう。サスペンションの確かさを、なにより雄弁に物語っているのは、そのスラローム走行性能です。テストコースは全長90m。コース上に、18mおきに6本のパイロンが立てられ、この間をぬうように、左右にすりぬけながら走ります。スタリオン・ターボはこのコースをベストタイム5.45秒、59.4km/hで走りました。この記録は、社内実験データですが

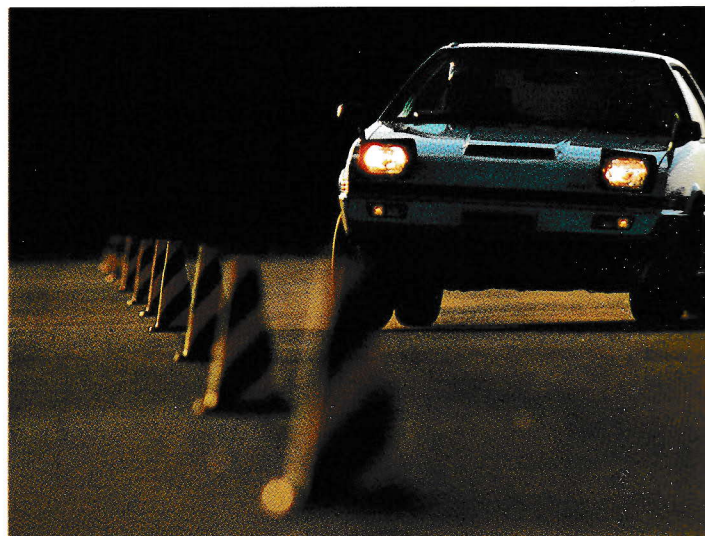
多くのライバル車をしのぎスタリオンのフットワークを実証しています。スラローム能力が高いということはスポーティ走行の基本がしっかり固められているというだけではなく瞬間的に危機を回避する能力が高いことを意味しています。ヨーロッパの走り前提としたスタリオンにふさわしい安全性能といえます。

●操作機能を全身に結集
操縦性の前提となる操作性については多言を要しません。最高の走りをめざし、最高級の機能と装備が結集されています。クラススイッチなど、操作しやすい操縦席のレイアウト、

アクセルペダルを踏まなくても自動的にセット速度を保つクルーズコントロール(GSR-X)、踏力が軽い油圧クラッチ(ターボ車)、コンピュータが燃費・燃料消費量・平均車速・走行距離を伝え、さらに時計・アラーム・ストップウォッチ機能をもつベルナス(GSR-III・X)...

等々、あげればきりがありません。GSR-II・III・XとGXにはパワーステアリングを採用。エンジンの回転数に応じて操作力が変化し、低速では軽く高速では充分な手応えで安定。ギア比が小さく、応答がシャープです。サーキットをめざすマニアックな走りのために、ターボ車のメーカオプションとして“スポーツパック”も用意。

ロール剛性をさらに高めたヨーロッパ仕様のサスペンション、リミテッドスリップデフ、ポテンザ195/70HR14スチールラジアルタイヤ、そしてオイルクーラのセットで構成されています。(A/T車はオイルクーラ標準装備。スポーツパックの詳細についてはセールスマンにお問い合わせください。)



スタリオン・ターボの強じんな足まわりを実証する高速スラローム走行テスト(三菱自動車テストコースにて)



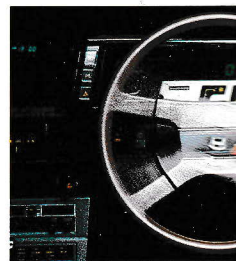
ベルナスの表示部(GSR-III・X)



クルーズコントロールのスイッチ(GSR-III・X)



ドライバーの左足を支える運転席フットレスト



パワーステアリング(GSR-II・III・X・GX)



上下25mmに調節できるチルトハンドル



限界応答性を高めるゼロ・キャン



コンピュータがさまざまなドライブ情報を提供するベルナス(VELNAS=Vehicle Electronic Navigation System)



ワンタッチ機構付パワーウインド(GSR-II・III・X・GX)



限界応答性を高めるゼロ・キャン