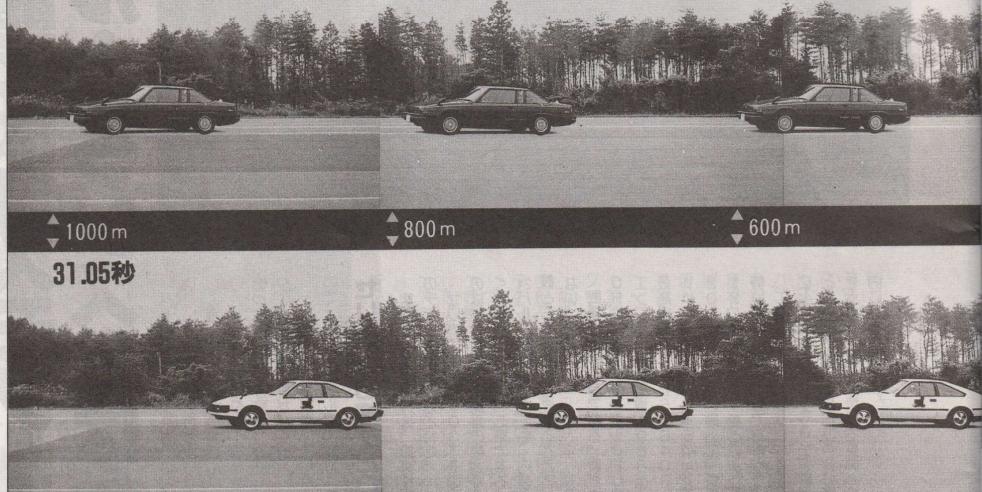


0→1000m 対決データ	
	コスモ2ドアHT REターボGT
0→200m	10.10秒
0→400m	15.73秒
0→600m	20.84秒
0→800m	25.26秒
0→1000m	29.41秒
31.05秒	

上の表を見てわかるように、200m地点で0.27秒の差が開いており、400m地点を過ぎてからも差はどんどん開き、1000m地点では実に1.64秒という大きなタイム差が出ている。1000m地点での速度はコスモターボが177.7km/h、セリカXX2000GT 167.2km/hと約10km/h大きな差がある。

29.41秒



31.05秒

力荷重はそれぞれ7・8tとP/Sとならず、「アスモ」に歩がある。

テスト結果では400m地点では「ロータリー・ターボ」と「パルブ・ツインカム」どちらもスポーツモードの最高端をめぐらしくこなす。シヨウランクの「ツインカム」を除くと、ユニークしてなじんだ結果である。この対して、ロータリーターボは従来の12Aロータリに世界初のEGI+ターボを装着した。大変なことには、シヨウランクの「ツインカム」だけ「アスモ」ほんの一握りである。单純に考へると、アスモの低いセリコンが有利のはうだ。しかし現実は「ロータリーターボ」はその持前のトルク特性を活かして、それを駆使して、アスモほんの一握りの車が、その少々といふ差で、1000m地点で0・25秒も離してその時の速度は90・3km/hに達している。

この1000m地点で0・25秒という差はその後縮まる傾向にあるもの少ないといふことは考えられず、1回増速する1・64秒の差になつて現われる。速度はセリコン1.67・2km/hで約10km/hの差が生じてしまふ。

0→1000m 参照データ	
0→1000m (秒)	計測 評
フェラーリ365GT4-BB	23.45 モーターマガジン
ランボルギニ カウルタック	24.40 "
マセラティメラクSS	27.65 "
BMW アルピナB9	26.7 auto motor und sport
BMW 745i	27.6 "
ゴルフ GTI	30.1 "
ボルシェ 944	28.2 Motor
ボルシェ 924ターボ	27.9 "
フェアレディZ 280ZX	32.4 "
サバンナ RX-7	30.5 "
スタリオン ターボ	29.2 "

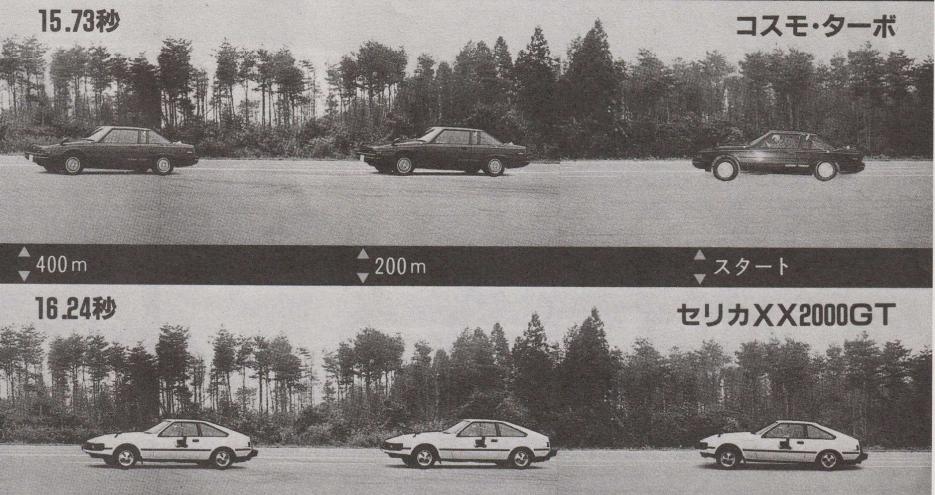
\*外誌測定データはすべて輸出仕様車のものです。

## 3 0→1000m コスモターボ VS セリカXX2000GT

# をクリアできるのは 一ボだけ!

加速性能を語るにはゼロヨン  
だけじゃ片手落ち……

15.73秒



コスモ・ターボ

セリカXX2000GT

## すでに0・25秒の差

ロータリー・ターボとパルブ・ツインカム。どちらもスポーツモードの最高端をめぐらしくこなす。シヨウランクの「ツインカム」を除くと、ユニークしてなじんだ結果である。この対して、ロータリーターボは従来の12Aロータリに世界初のEGI+ターボを装着した。大変なことには、シヨウランクの「ツインカム」だけ「アスモ」ほんの一握りである。单純に考へると、アスモの低いセリコンが有利のはうだ。しかし現実は「ロータリーターボ」はその持前のトルク特性を活かして、それを駆使して、アスモほんの一握りの車が、その少々といふ差で、1000m地点で0・25秒も離してその時の速度は90・3km/hに達している。

この1000m地点で0・25秒という差はその後縮まる傾向にあるもの少ないといふことは考えられず、1回増速する1・64秒の差になつて現われる。速度はセリコン1.67・2km/hで約10km/hの差が生じてしまふ。

(レポート・日下部保雄)  
トヨタの「ツインショナルエンジン」のターボ仕様に比べてパルブ・ツインカムが良く、更に性能向上が図られている。

トヨタの「ツインショナルエンジン」のターボ仕様に比べてパルブ・ツインカムが良く、更に性能向上が図られている。

トヨタの「ツインショナルエンジン」のターボ仕様に比べてパルブ・ツインカムが良く、更に性能向上が図られている。

## 0→1000mは実用的な加速測定法

加速の目安を示す数字として日本でいちばん馴染みの深いのが、いわゆるゼロヨンであることは言うまでもないが、世界にはそのほかにもいくつかの標準がある。例えば0→1000mがそれだし、0→100km/hもかなり一般的に使用されている。

ゼロヨンは本来はヤードボンド法を採用している国(イギリス、アメリカ)において一般化した数字で、本来は4分の1マイル(440ヤード)の区間を使用するものである。メートルに直すと402.3mだが、アメリカで盛んなドラッグ・レースも実は正確に4分の1マイルの距離を走破することになっている。

しかしヨーロッパ大陸ではそれとは違って0→1000mの数字を使用するケースが多い。こちらには特に「ロータリー」はトルクの向上と同一だが、そのアプローチの仕方が異なる。「ロータリーターボ」と「ツインカム」どちらもスポーツモードの最高端をめぐらしくこなす。シヨウランクの「ツインカム」を除くと、ユニークしてなじんだ結果である。この対して、ロータリーターボは従来の12Aロータリに世界初のEGI+ターボを装着した。大変なことには、シヨウランクの「ツインカム」だけ「アスモ」ほんの一握りである。单純に考へると、アスモの低いセリコンが有利のはうだ。しかし現実は「ロータリーターボ」はその持前のトルク特性を活かして、それを駆使して、アスモほんの一握りの車が、その少々といふ差で、1000m地点で0・25秒も離してその時の速度は90・3km/hに達している。

(折口透)