

Super Power

↓ツインカムともほぼ共通のインパネは操作性も良い。もう少し足元に余裕が…



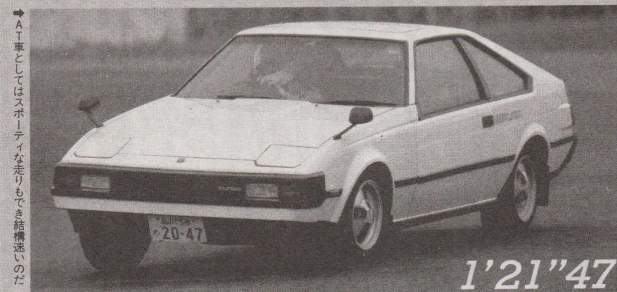
秒 3000回転で 1・73秒
4500回転では1秒以内でタイム
ラグはほとんどないに等しいほどだ。
特にサーキットランでは、高回転域
をフルに使うため、非常に都合がい

セリカX20000Gターボには残念ながら、マニュアルミッション車は用意されていない。他のモデルに比べ、ハンディキャップはあったにもかかわらず、かなりスポーティな感覚を味わわせてくれた。レンジにセレクトすると、実際に身体にターボ特有の加速感を感ずるまで、1500回転から、2・27

トルコも3000回転から足る太くなり、コナラの立ちかたも良く、ツクハは使いやすい。Aのシフトポイントのマークは5400回転のマメてかなリスポートなA.Tといふより、もちろんレレンジとエカンドレンジを多用するのはいいものない。

こうならない性能は弱アグーに終結してしまっている。同時にワースタリクル速感速燃式で、ナチュララルなフィリング。

プレイに聞いたらそのフィリングや動き味も綿々たるチテ良い評価を与えられては、ヘルムの高いモデル。



1'21"47

ATながらスポーティ感十分! セリカXX2000Gターボ

主要諸元	車種	コスモローターターボGT	スタリオンスターボGSR・II	スカイライン2000ターボGT・E・S	セリカX X 2000 Gターボ
全長・全幅・全高(mm)		4640/1690/1340	4400/1685/1320	4595/1665/1360	4660/1685/1315
室内長・幅・高(mm)		1645/1410/1100	1590/1385/1080	1800/1385/1110	1740/1375/1070
ホイールベース(mm)		2615	2435	2615	2615
トレッド前/後(mm)		1430/1425	1380/1380	1410/1400	1425/1385
最低地上高(mm)		155	160	150	150
最小回転半径(m)		5.2	4.8	5.1	5.4
車両重量(kg)		1145	1210	1160	1260
エンジン		12A型直列2ローター	G63B型直列4気筒OHC	L20(E)型直列6気筒OHC	M-TEU型直列6気筒OHC
内径×行程(mm)		85.0×88.0	78.0×69.7	78.0×75.0	75.0×75.0
総排気量(cc)		573×2	1997	1998	1988
圧縮比		8.5	8.0	7.6	7.6
最高出力(ps/rpm)		160/6500	145/5500	145/5600	145/5600
最大トルク(kg・m/rpm)		23.0/4000	22.0/3000	21.0/3200	21.5/3000
変速機		5速マニュアル	5速マニュアル	5速マニュアル	2ツペイO D付4速AT
変速比		1速/3.622 2速/2.186 3速/1.419 4速/1.000 5速/0.791 後退/3.493	1速/3.542 2速/2.136 3速/1.360 4速/1.000 5速/0.856 後退/3.578	1速/3.592 2速/2.246 3速/1.415 4速/1.000 5速/0.813 後退/3.657	1速/2.452 2速/1.452 3速/1.000 4速/0.688 後退/2.212
減速機・減速比		3.909	3.909	3.900	4.300
ステアリング	前後	パワーアシストラック&ビニオン	パワーアシストボールナット	パワーアシストラック&ビニオン	パワーアシストラック&ビニオン
懸架装置		ストラット	ストラット	ストラット	ストラット
		セミレーリング	セミレーリング	セミレーリングアーム	セミレーリングアーム
ブレーキ 前/後		Vディスク/Vディスク	Vディスク/Vディスク	Vディスク/ディスク	Vディスク/ディスク
タイヤ		195/70HR14	195/70HR14	195/70HR14	195/70S R14
燃料タンク容量(ℓ)		60	75	65	61
価格(東京標準現金)		188,2万円	199,5万円	196,2万円	211,4万円

要なポイントだ。速いタイムをたたき出せる實力を持ったモデルだから走りも楽しい。

TURBO ES



1'20"72

■素直なサスでスカイラインらしい安定したコーナリング
転出は

に回ってくれるし、レッドラインに飛び込んでしまふことでもある。高回転域まで力ハシっている。

走りはスカイラインらしいセッティングで乗やすいですし、入時で弱アンダー。出口もアンダーで、操縦性の面で苦勞するとはなかった。けれど、もうレッドは欲しい。コーナーで空を飛ばしたい。タイムがかわげな

高い。もう少し、リヤのロール剛性を
上げたいところだ。
ブレーキには不満が残った。3周
目あたりからはフエードしてしま
って、たいてい効かなくな
ってしまっただけでなく、
過酷な条件の元で
のテスト・ランで
はあるが、耐エ
ード性にもう少
し配慮が欲しい。
大人の味付けの
スポーツといえま



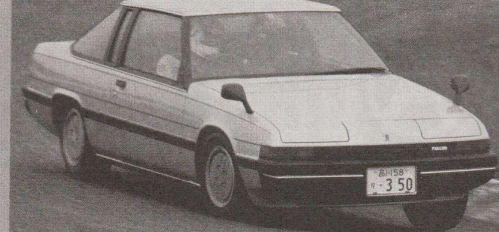
↑特別工夫を凝らしてはいないがインパネに対する不満もなくますますの線

を見せる2000GTターボ

2000回転以上なら40%程度アクセル開度でターボが効いてくれるスカイラインは中速タイプのターボ。有効なのは3500回転を過ぎてからで実用的な加速性

能たろう。それにタイムラグも少ない。ターボトルクのピークはなく、すべてにわたリ効いてくれる。搭載されているL20E-Tエンジンは、上で5500回転でやや重くなるが、それでも6000回転までスムーズ

全体にマイルドだが走りはさすが！
スカイライン2000ターボGT-E・S



1'16"94

↑速い速度でコーナーに進入すると、弱アンダーからかなりオーバーステアに転ずる性格がある。

一ホを加入したのなら、追加はすまじまし。ターボ効果も現われるのは500回転前後から、その立ち上がりはナチュラなもので急激には近かる。エージン回も550ない。エージン回も550ない。7000回転まで何のロスもない。スムーズに回しますのだ。

ターボ体感するには多少ラグがあが、4000回転からはタレクた、だからと言いは中高速タイプのターボだといえる。

エジンについての不満はないが、走りの中のコーナリング性能とかサリットランでは要視される。コヌモの特徴で、ガゼルと似たフィリリングがある。体的にはワンダー傾向だが、



↑手元に集中した操作スイッチは使いやすい。インテリアも小ぎゅげゅしている。

Turbo

RE+ターボの実力でタイムはベスト
コスモロータリーターボGT

第2へヤピンなどで、速い速度で進

レスポンスの良いエンジンが魅力
スタリオンターボGSR-II

↓タイトなヘアピンでは多少扱いづらい面もあるが速いタイムをたたき出した。



1'17"04

の實力は十分評價されている。興味のあるモデルだ。

レーシングカー
ートにまず好感を
フルスロットルに
たちまち最大の0
ボを備えるG63B
速タイプで全体的
サーキット内で
は常に4000回

並みのシートサポ
持ったスタリオン
すると、過給圧は
・5を指す。ター
型エンジンは中低
に使いやすい。
のエンジン回転数
転をアップしてい


 シーシングカ
シートで走る

最も速く走りたいという思いもあるが、ヤンキーの入口でも同じようなの出口はオーバーになってまっす。サス・ヘシヨンの剛性によるのだから、ショックアブソーバーは良いセッティングといえそう。ブレーキについては、大変よく



並みのホールドの良い
みも倍增するハズだノ

るので、チャーシ圧はく、レスポンスは抜群
バランスの良いエンジン
でもあり、活気ある走
が可能なた。

