



ステア特性は弱アンダーで、快速GTカーにふさわしいものだ

低速のトルクのな  
さが気になる点

スムーズに、しかも、気に回り切ってしまう。ただでさえよく回るローテリーに、ターボが着されたのだから、そのついでにレーシングドライブとは比較的ならぬ油ливのだ。1速、2速どちらよりも速い。1速、2速どちらも速い。スピードを落とすと、気流が止まることなく、タコメーターがレッドゾーンへといくことになる。とくに1速で引つばるときは、タコメーターから目を離せない。

音は迫力に欠けるのが常で、このへんは迫力に欠けるのが常で、しかし、低速ギアでフル加速しているときには、「バンゴー」というターボハウバー炸裂のサウ

回転軸はまつたがエンジンには便りない。2500回転以下ではほとんどそうだ。トルクがないといつてもいいほど、スロットルを踏んで走るのはゼロに等しい。瞬ストールするようである。実際、これでらうだけのは発進時。よく普通の感じでクラッチミートさせる一瞬「ガク」という音が止まってしまうのだ。急速の進発ではそれがよく目立ち、いきおいエンジン回転を

低速のトルクのな  
さが気になる点

ドならコントラリーラインも必ずしも、狙つたトライアントの志向を実にトレースしてくれる。アンダーダーを体感するのは、相当速いスピードでコーナーへ進入していくときだ。さらに、普通ではヤバイとおもわれるスピードで進入しても、強ダンパーでアド入へく気に流されるようなことはない。フロントタイヤは徐々に走りだしてくる。やはりステッピングトルを展せば、滑りはすなおりにとまり、安心感もすこぶる高い。

燃費を気にしなければスポーツ度大

A black and white photograph showing two astronauts in a cramped space module. One astronaut is seated in the foreground, wearing a flight suit and helmet. The other astronaut is standing behind him, also in a flight suit. They are surrounded by various equipment, hoses, and structural elements of the spacecraft.

160馬力を可能にした12A プラスター車のパワーフル

車幅	1,740mm
車高	1,590mm
ホイールベース	2,815mm
トレッド(F)	1,435mm
(R)	1,423mm
車両重量	1,435kg
エンジン	
形式	12A(EG1) 140
潤滑方式	5.7KCS × 2
燃費	ロードターリー 7.0L
ホブアストローク	85
往復比	8.5
最高出力	160ps 6,500rpm
最大トルク	23.0kgm 4,000rpm
トランス	E14 2,91118 BM
サスペンション	ECU
(F)	ストラット式独立懸吊
(R)	セミトーション式独立懸吊
ステアリング装置	電動アシストリバッフルヒビニ
ブレーキ	
(F)	ディスクブレーキ ABS
(R)	ディスクブレーキ ABS
ギア比	3.627
2	2.166
3	1.419
4	1.000
5	0.741
6	0.509
ファイン	
タイヤサイズ	105/70R14 81S ブリヂストン
	115/70R15 84S ホンダ
ドア数	4ドア
ドア数	4ドア

性はもとより、トライアーナーの、特別なテクニックで、  
クを身につけて、しなくてはならない。それが、  
分である。そして、トライアーナーとして、  
少しでも、感じにこぐる、トライアーナーとして、  
コーナーリングススピードがすこぶる、高いのだ。  
ターザヤがアドバンスの、H.F.——1.95  
が、基本的にロードホールドの、  
ディングが素直らしく高く、ロードホールドの、  
少なさもあって、コーナーリングススピードが無意  
識の、あがつているのである。  
ステアリングもシャープ。ち  
ょっと軽すぎる気はするが、応  
答性は文句ない。本物のスポーツ。  
ツカーレのフィールを味わえる。  
筑波でのサー・キットテストは、  
あいにくの雨になってしまったが、ウエッ  
ト路面のハンドブレーキ性能チ  
ックにはまだ「最高」。

しかし、結果的には強大なト  
ルクとハート氣味の走り。  
して、コニーでの挙動は激  
しいものだった。クルマはスラ  
イドのしつばなし、大カウンタ  
ルで、金となってしまった。  
が、ドライバーの素晴らしいハンド  
リングと好タイムが期待できた  
のに……。

サー・キット・リポーター=望月 修／ロード・リポーター=稻田大二郎

ニューカマー“直6DOHC4バルブ”そして“ロータリー・ターボ”的実力は、ハイ・パワー時代に突入、RE160ps、2L 160psが出現して来て、最速チャンプの座は大きな激動を見せる。果たして、記録は破られるか。まだ早い初秋と条件は悪いが、筑波サーキットで全面対決、その結果は……