CELICA XX2000GT TWINCAM24

5500回転から爆発する160ps4バルブ・パワー。ただ低回転のパンチ不足響きタイム伸びず！

直6DOHCの1G—GE型が、一般の目に触れたのは昨年の東京モーターショーの時であった。以来、実際に生産車に搭載される時期を盗って、様々な観測が飛び交い、発売以前にこれほど注目を集めたエンジンは、他にその例をみなかったといってよい。

現実に生産型として登場した1G—GEU型エンジンは、最高出力160ps／6400rpm、最大トルク18・5kg—m／5200rpmと、予想通りのパワーレベルを保有している。

今回は1G—GEU型搭載車を代表するセリカXX2000GTに焦点を当て、そのスポーツ度を探ってみることとした。

筑波サーキットに持ち込んでのテストランであったが、このサーキットはタイトコーナーと中速コーナーがミックスされ、動力性能はもとより、ハンドリング、制動能力など、マシンを総合的に検討するには絶好の舞台である。

最初の2周はウォーミングアップを兼ねて出力特性を探ってみることとした。

2000～3000rpmといった低回転域では、良く粘るエンジンである。4速ギアあたりに入れておいて、低回転からいきなりアクセル全開にしても、息をつくようなことはない。

このような特性は、2系統式吸気システムにより、吸気量が少ない時は、片方の吸入管を閉じるというT—VIS機構が巧く作動しているようだ。

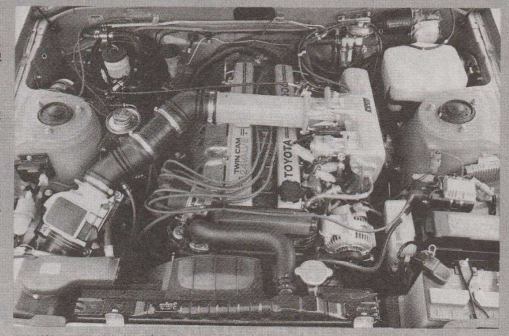
したがって、常用速度域において、DOHC特有の気難しさといったものは存在しない。4速ないし5速ギアによる低速走行が気楽に行なえるタイプであり、1気筒当たり4バルブというハイメカニズム・エンジンとしては扱いやすいタイプである。

ただし、この領域の加速能力は、それほど強力なものではない。やはり、最大トルクが5200rpmで発揮されるという特徴により、低回転域での瞬発力は、もう一歩という感じがある。

ハイ・パワーらしいフィーリングが生まれるのは5000rpm以上から、強力さを感じさせるのは5500rpmから6300rpmあたりの間。

ハイ・パワー・レンジだけを捉えようとすると、意外にピーキーなのである。160psエンジンらしい味わいは、800rpm前後のパワーバンドに限られてしまう。

サーキットランでは5000rpm以下に落ちるチャンスは少ないから、この出力特性が大きなハンディとなることはないが、今回のベストラップが1分19秒06にとどまった



エンジン・ルームには、直6DOHC4バルブ・エンジンが納まる。カム・カバーのデザインは、デザイナーが手がけたものだけに美しい。1988cc、9.1圧縮比で、2ℓ最強の160ps／6400rpm、18.5kg-m／5200rpmを出す。160kgのエンジン重量は5M—GEUより45kgも軽い。低速のフレキシビリティと高速域のパンチ力を狙ったもの。

●0→400m16秒38／筑波ラップ1分19秒06

ことをみると、コーナー立ち上がり加速に多少のネックがあったとみるべきであろう。

セリカXX2800GTならば、18秒台のタイムはしばしばマークしており、両車の差はやはり加速感において、かなりの開きを見出すことができる。

ただし、有効パワーバンドの800rpmの間のフィーリングは強烈である。筑波のバックストレッチ後半では、3速7000rpmまで引っ張り切るが、5500rpm以上では車速の伸び、エンジン回転の立ち上がりは急激で、あっという間に7000rpmに達する。

ストレート・エンドでの車速は143km／h程度で十分の伸びを示す。

コーナリングも快適である。ロータス社との共同作業で、サスペンション・セッティングを行なったとのことであるが、従来のXXシリーズに比して、確実にステップアップしている。

リバースポイントがやや高まり、コーナリングにおけるタックイン、パワースライドのコントロールが楽になっている。

サスペンション・セッティングにおける2000GTの変更点は、在来機種との比較では、コイルスプリングの巻き数を増加してショック吸収能力を高め、さらにダンパー減衰力を70／35kgから90／31kgへと変更し、ロール速度を抑える方向にセットしてある。

リア・サスは、コイルスプリングのみを3・0から3・6へと強化してある。

全体として、前後サスともにロール剛性アップの方向でまとめられ、その巧みなバランスによりリバースポイントが高められたとみるべきであろう。

旋回限界における後輪のグリップからブレークへの移行も、従前より緩やかになっており、この点でもずっと扱いやすくなっている。

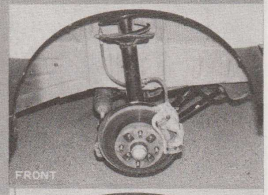
パワー・ステアリングは、ロック・ツー・ロックが3・1回転であり、クイックである。そして操舵力は、エンジン回転200rpm以上では十分に重く、この適度の手応えと舵の切れの鋭さとの釣り合いは上々である。

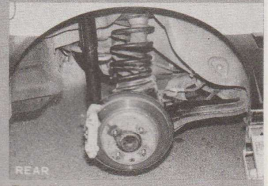
以上のような特性によって、タイトコーナーの攻略は軽々とこなすことができる。そして、第1、第2ヘアピンともに回り込みから立ち上がりまで極めてスムース、GTカーらしい挙動をみせる。

ブレーキは2800GTと同じ4輪にベンチレーテッド・ディスク。効きそのものは強力であるが、タイヤ・グリップとのマッチングにおいて、急制動時にはホイールロックしやすい。

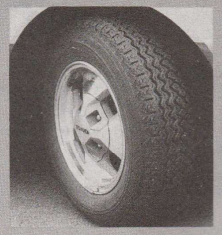
装着タイヤのミシランXVSは、耐久性を高めるべくハードコンパウンドを使用しており、これが原因しての現象と思われる。もちろん、すでに60プロファイル・タイヤ装着を設定しているだろう。噂ではグッドイヤーのNCT。

ピッチング、ローリングは全体として良くセーブされており、旋回コントロールの楽なクルマであるが、前記したブレーキング特性、そして加速能力の過渡特性が多少のネックとなり、期待したよりも低めのラップタイムに終始した。





足は4独、4ベンチレーテッド・ディスク。今回、サス・チューンをC・チャップマン（ロータス）のアドバイスで見直し、操縦性をニュートラル方向にするため、リアを固めて、フロントをやや柔らかくした。



タイヤはミシランXVSの195／70HR14、ややロックが速く、4バルブパワーにはもう少し高性能タイヤが欲しいところ。

GTツインカム24の文字が、さん然と輝くテール・エンド。2800GTより力強いサウンドはまさに4バルブのものだ。