



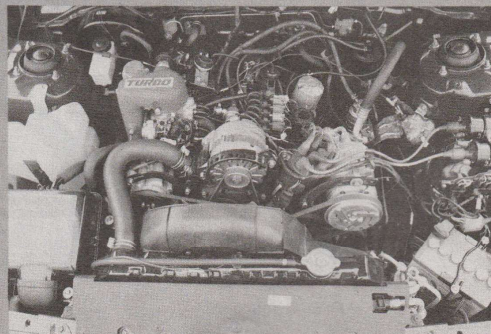
驚異の160psロータリー・ターボ誕生。 ゼロヨン15秒62をマーク、国産最速チャンプに!

ロータリー・エンジンはやはりハイ・パワー志向が本来の道である。REターボに試乗して増々その感を深めた。それはREターボの印象は強烈であった。1ローター2ポート吸気システム、12A型に日立製H18-BM型ターボ・ユニットを組み合わせた最高出力160ps/6500rpm、最大トルク23kg・m/4000rpmなるパワーレベルを与えられ、スピードリミッターを外したときの最高速は213km/hに達する。

本誌の筑波におけるテストで、0-1400mで15秒62をマークした。

加速はスムーズかつ強力で、スタートではホイールスピンが過度にならないよう注意しなければならず、2速から3速にシフトアップするときは、一瞬タイヤ鳴りがするほどである。

H18型ターボ・ユニットは、排気タービン径62mm、コンプレッサ径63mmで、やや大柄であるが、ターボレスポンスは鋭く、コナリングにおいて、タイムラックを計算せずにアクセルコントロールができる。ヘアピンカーブでは、2速ギアで4500rpmに落ち込むが、ここからでも通常のタイミングでアクセルを開けてよい。アクセル開度に応じて、大きなトルクが湧き上がり、素早く加速態勢に入る。テスト時にはオプションのビレリP6(認可待ち)を装着していたが、そのハイグリップ特性をオーバーして、リアスライドが始まる。ただし、リアの滑り具合は、おおむねアク



12A型(573cc×2ローター)エンジンに、日立製のターボを付け、160ps/6500rpm、23kg・m/4000rpmを得ている。最大過給圧は320mmHg(0.4kg/cm²)。ロータリーとしては初の電子制御燃料噴射(ルーチェ24レシプロのもの)も使う。

セル開度に比例するので、スライダ量の見方がつけやすく、それに見合った逆ハンを切ることで、最大限の効率をもって、コーナーを立ち上げることが可能だ。

4輪独立懸架。そしてトレッドは前1430mm、後1425mmと広い。それに205サイズのP6の組み合わせから、ロードホールドインングの水準が高く、横方向への踏ん張りは強力そのもの、思い切ったコナリングを可能とする。

筑波でのラップタイムは1分16秒9。16秒台に入ればGTカーとしての資格は十分、動力性能とシャシー性能がバランスしていることを実証した。

パワー・ステアリングの操舵力は、回転反応型の特性により、サーキットラン・レベルでは速度の重さが確保されている。操舵力は、GTカーのパワー・ステアリン



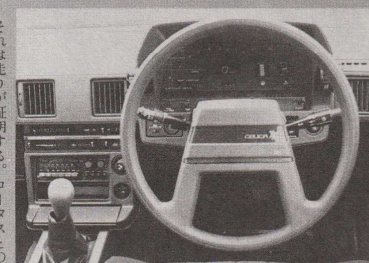
5ナンバーの中で最高の性能を追求した直6・4バルブDOHCがセリカXXに加わった。スタイリングは従来のまま。余裕の2.8リットルインカムにない、パンチのきいた走り流を組んだ車だ。ギア比もかなりローギアード設定。2800GTより車重は25kg軽い。



ビンビンとエンジンが回る迫力を高回転で感じるが、下は静かでマイルド。もう少しパンチが欲しい。

それは走りか証明する。ロータスとの共同開発で向上したサスペンションは、ガチャガチャに固くなく、ダンパーの強化で安定したタリッップを発揮する。24バルブの160psをフルに効かせようとする。パワー・ドリフトも可能なのだ。そのパワーは、DOHC特有で、4000rpmあたりから急激に強くなる。そして、直線的に立ち上がるレスポンスは、4バルブ化の特性が出ているが、7000rpmのレッドゾーンを軽く振り切るといわけにはいかない。

注目したいのは、新設計されたT-VIS(トヨタ・パリアブル・イアンダクション・システム)だ。1気筒2個の吸気バルブを利用して、2ポート化して、一方に吸入制御バルブを設けている点である。低速域は、このバルブを閉じ、高速になると開いて2ポートで大量の混合気を導入する方式だが、これ



セリカXXのコックピットをそのまま受け継ぐ。エレクトロニック・ディスプレイメーターはオプション。7300rpmからイエロー、1700rpmからレッドのタコメーターが1G-EU車を印象づける。



ラグジャリーで、スポーツ・ムードの強い8ウェイ・スポーツ・シートを装備。ハードな走行にもしつかりしたサポートをしてくれる。

ロードインプレッション●高回転型だが、爽快な迫力を感じさせないモダンなツインカム

待ちに待ったDOHC 24バルブの咆哮を聞く日が来た。むしろ、試乗モデルはセダンのマークII完結でなく、スーパー・スポーツのセリカXXと2000GTである。

1速で7000rpmまで引越さる。スピードは約30km/h。そして、2速、3速へとアップする。低回転から6500rpmくらいまでは楽に吹き上がる。しかし、24バルブの咆哮は静かだった。エンジン・フィーリングは確かに高回転でパワーがある。しかし、1G-EUの特徴でもあるモダン・ツインカムのため、静しゆく性もい。カムのコツグドバルト駆動やヘッドカバーのフロートインク支持など、細かい配慮が施されているのだ。

この静しゆく性のため、DOHCの迫力感はやさぽイルされる(日産のFJ20と正反対)。パワーなのは確実である。

それは走りか証明する。ロータスとの共同開発で向上したサスペンションは、ガチャガチャに固くなく、ダンパーの強化で安定したタリッップを発揮する。24バルブの160psをフルに効かせようとする。パワー・ドリフトも可能なのだ。そのパワーは、DOHC特有で、4000rpmあたりから急激に強くなる。そして、直線的に立ち上がるレスポンスは、4バルブ化の特性が出ているが、7000rpmのレッドゾーンを軽く振り切るといわけにはいかない。

注目したいのは、新設計されたT-VIS(トヨタ・パリアブル・イアンダクション・システム)だ。1気筒2個の吸気バルブを利用して、2ポート化して、一方に吸入制御バルブを設けている点である。低速域は、このバルブを閉じ、高速になると開いて2ポートで大量の混合気を導入する方式だが、これ

はDOHCにありがちな低中速性能をカバーするためのアイデアである。

ただ、この低速域のトルクは、想像したほどの効果は感じられない。むしろ、バルブが開く変化なども感じない。2000rpm前後でフラットな路面を走行する場合、意外とスムーズな加速してくれるのが、一般的なDOHCとやファイリングが異なるくらいだろう。

レーサー11Gツインカム24は、やはりモダン・スタイルというわけだ。決して爽快な迫力は伝わってこない。静かに高回転まで吹き上がる。燃費も良さそうである。ズバリいうと、ベースであるシングル1G-EU型の良さがそのまま踏襲され、全体的に力がついたという印象である。

これが、現代のストリート・ツインカムなのかもしれない。

それについて珍しく高回転に徹しているのが特徴だ。そして、ボンネットを開けた時のエンジン美はスポーツ・ムード満点でGOOODである。