



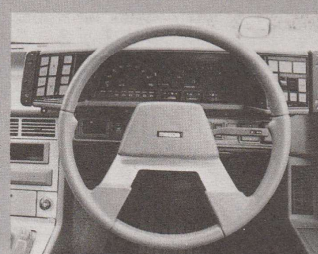
衝撃のコスモターボは、想像していた
とおりの速さである。箱根のワインディング
ロードでは、スピードが高くなり過ぎて、気
持ちは抑えないとオーバースピードになりが
ちなのだ。——待望のロータリー・エンジン

13Bが消え、REパワーの魅力がうすれていたが、Cd0.32の空力フォルムのコスモにターボを得て、走りのロータリーが復活した。この車は2ドアHTだが、4ドアHT、サルーンにも搭載される。また、グレードはこのGTと豪華装備のリミテッド。ギア比は6ポートよりファイナルをハイギアード化。

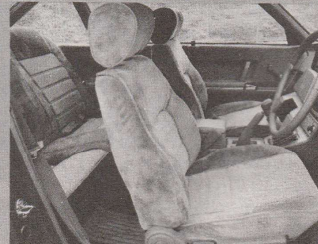
とターボのドッキングは、速い、という以外の言葉が見つからない。というものの、12Aロータリーは、ノン・ターボでも2000rpmに匹敵するパワーのコンピは、国産最速車の1台に挙げられる。これにターボが組み合わされると、高級スペシャルティのコスモでもスポーツカー感覚に襲われるほどだ。ターボ効果は2500~3000rpmで身体に感じるが、実際には2000rpm以下でフル・ブリストに達しているのである。というのも、ロータリーは構造上、低速から高速までモーターのように吹き上がる特性なので、ターボ・チャージしても、レシプロよりスムーズなレスポンスを示す。しかも、新たにEGI（電子制御燃料噴射装置）が採用されたから、タコメーターの針はあつという間に7000rpmを越えそうになる。



ワインディングロードでもとにかく速い。ただ、パワーにまかせて走るとテールが滑り出してくる。装着タイヤはアドバンHF。



クラスター・スイッチを左右に持つフィンパネは従来のコスモのものだが、中央には+400mmHgまで刻まれるブースト計が追加される。タコメーターのレッドは7000rpm。また、GTはラジオも付かないスバルタン装備。



フットレストは装備されるが、8ウェイ・スポーツ・シートはリミテッド用。GT用は、広くて快適なサルーン・ムードのものが付く。

シールは従来どおり十分という。走りのほうもターボ・パワーに合ったセッティングに強化されている。フロント・スタック/リア・セミフレックスの4輪独立懸架方式はチューニングされ、操安性が向上している。ステアリングはシャープで、弱アンダー特性を示す。ただ注意したいのは、それでもパワーが足に勝ってしまう。ローはかなり抑えられているが、ハイ・スピード・コーナーリングではリアの滑り出しが早く感じられるのだ。この走行フィーリングは、よくいえばヨロビアン・スタイルだが、惜しいのはシットリとした安定感に乏しい点だろう。高級スペシャルティ・カーのコスモには、このシットリした感じが必要なのはあるまいか。それにしてもコスモ・ターボの速さは印象的である。操縦性が洗練されたのも事実だ。しかし、その本領はやはり高回転を専らとした高回転性能にあると思われ。静しゅく性も一段と向上している。速度リミッターなしでは210km/hをオーバーする実力は、REターボだけの世界である。

ロードインプレッション ●とにかく速い。ただ高回転タイプで低速に弱さがある



グとしては軽いほうで、この辺はもう少し手
応え感を増してもよさそう。旋回限界でのロール挙動はしつかりしてい
るし、ロール率も小さい。ただし、サスペン

ションストロークの最初の20~30mmの間で多
少ふわつく感じが、これは強力なタイ
ヤグリップとの兼ね合いであらうか。蛇の
の切り込みに対する応答もシャープであ
る。ターボ・ユニット装備によるエン
ジン重量増大は、前部慣性質量という
観点において、それほど影響していな
いようである。

舵の効きが良く、前後荷重配分もバ
ランス上問題なく、したがって、11
45kgとこのクラスとしては比較的重
い車を意識させず、軽快に各コーナ
ーをクリアしてしまふ。ヘビーコーナ
ーの回り込みの回り込みがかなり
のシャープさをみせてくれたが、そ
れ以上に最終コーナーでの安定度の高
さには驚かされた。この区間は3速ギアで5500~
6000rpmを保持し、リアに大き
な駆動トルクがかかっているが、グ
リップは確かで、旋回状態にありなが
ら、アクセルを思い切って踏み付けること
ができる。

●0~400m=15秒62、筑波ラップ=1分11秒99

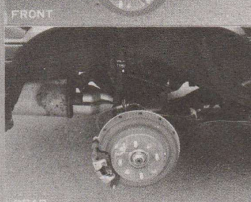
とにかく速い。低回転のレスポンスは悪いが、ひとたび回転が上がると、まるで電気モーターのごとくピンピン伸びていく。そして、セリカX2800GTの持つ本誌最速0~400m15秒72を破ってしまった。ラップでも重いサルーンながら、RX-7と同じ本誌第4位の記録。最高速でも210km/hオーバーの国産最速。



ジェット機のような豪放な金属音を残して疾走するREターボ。6ポートのコスモREが0~400m16秒63、ラップ1分19秒90だから、その様変わりはずさじい。

この温和しい特性により、じやじや馬といふ感じは全くない。アクセル全開ならば、2500rpmでブリスト計はマキシマムを示している。3速、4速といったギアで、この回転域では強力な加速が立ち上がるのが実感される。そして、サーキットランでは、最低回転域が4500rpmにキープされる。ここではすでに145psが発生している。アクセルを踏み込めば、駆動輪がブレイクするの当然

がでる。全体として横方向への踏ん張り強く、その進路を維持する、細かくハンド修正する必要もない。これだけスタビリティに富んだクルマも珍しい。第1コーナーにおいても同様、コーナー入口でインサイドへアセセル開度のコントロールだけで立ち上がり



標準ではアドバンHFの195/70HR14タイヤが付くが、オプション設定で、このホイールにビレリーP6の205/60HR15が予定される（認可待ち）。今回は、サスがP6セッティングということで、ビレリーの輸入元・阿部商会の協力で、認可間近のP6でテストを行なった。4独のサスは、従来のものだが、HT系にスポイルにビレリーP6の205/60HR15が強化、ロール剛性を上げている。リアのグリップを増し、弱アンダー特性へのチューンだ。また、ブレーキも4輪ベンチレーテッド化されたディスクが付く。サスは60タイヤ（P6）用にチューンされているとのこと。

加速力と対応するように制動力も高水準にある。オプション設定されるP6も大きく寄与し、前後輪グリップがしつかりしている、ブレーキペダルを思い切った踏んでよい。フル・ブレーキングですぐ減速し、横方向へすれることは減らない。また、サーキット全開走行でも、異例といえるほどの静しゅく性が保持されている。これもコスモのグレード感を高める要因となっている。高回転を常用しているのに、室内は静けさを保ち、その点では、かなりリラックスした状態でコントロールに集中することができ

る。走りの性能のすばらしさ、居住性のよさを併せて持ち、なおかつドライビングの楽なクルマである。