

82BCGスペシャル東京モーターショー激走試乗篇

新型のBMWをおもわせるフィール
セリカX2000GTに与えられた1G-GEUストリート6、ツウインカム、24バルブエンジンの6000回転以上のスムーズな回りをなんと表現したらいいだろう。それは完全にバランスされ、低いけれど鋭い金属音とともに回りきり、しかもこの回転域でもまだ余力を残しているのだ。ここからでもスロットルを踏みこめば7500、いやカットオフの働く8000回転までもスムーズに回りきってしまうのである。本来、スムーズで高回転を計すストリート6であり、その上なお4バルブというメカニズムで吸排気効率をあげ、強馬力

160馬力ツインカムを搭載
ロータス仕込みのサス改良
で見違えるようにリファイン
した1G24バルブ
セリカX2000GT
激走試乗報告 徳太寺有恒



を得、しかも動弁機構の慣性質量の軽さから高回転を可能にする。1G-GEUのセリカXに一度乗ってみたまえ。誰でも私がこのクルマから感じた生理由的な快感を受けることができないだろう。ストリート6、24バルブの



まさにライバルの160馬力GTカー



ターボを効かせた4000回転からの強加速は、びびびさの本格REパワー、国産GTに敵なじコスモREターボGT
激走試乗報告 竹平素信

トップの座をREにもたらずターボ
国産最速カーと謳われてしまっているコスモ・ロータリーターボを形容するまでもない。とにかく速いのだ。速いといえは、今まではトヨタの5M-GEUを積みむせり

カXX2800GTが、国産最速カーとしての地位を与えられていた。最高速度は優に200km/hをオーバーし、0-400mも16秒フラット近くで走り切ってしまう。スカイラインRS、ランサーターボ、つい最近登場したスタリオン・ターボも確かに速いクルマたちで、セリカXXに肉薄はするものの、最高速度では余裕で逃げ切られたというのが事実。そして、セリカXX2800GT登場から約1年後、スピードのチャンプは、ロータリーターボを積みむコスモの手へと移ったのである。どのくらい速かったのかというと、谷田部テストコースで最高速度208・69km/h、0-400m15・57秒(ドラッグ)だが、これはベストな値ではない。テストはあいにくの夜間、それが必要に応じて(バンクには照

82BCGスペシャル東京モーターショー試乗テスト篇

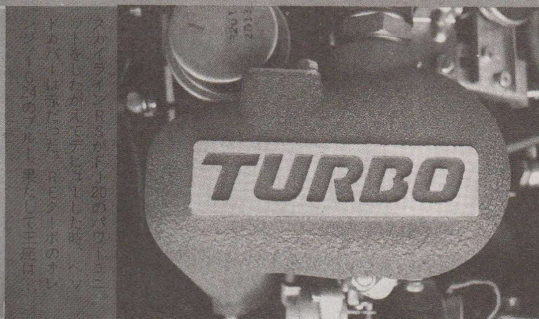
激走フルテストレポート
谷田部&筑波

1G24VALVE、REターボの凄い走り
FJ20は……

2LDOHC & REターボ

160馬力時代

トップフォーザ・ハイパフォーマンスの座は……



世界に例の少ない量産型ストリート6、ツウインカム・24バルブエンジンを持つセリカXX2000GTと、これまた世界はじめてのロータリーエンジン・プラスターボのバリエーションを持つコスモREターボ。いずれも国産の最新・最上のもので認められる高級なGTカーである。この2車を台風直前の豪雨の谷田部テストコース・筑波サーキットに引き出し、160馬力のポテンシャルを存分に味わってみた。

