



緊急対決テスト

ゼロヨンは1秒差、ツクバのラップタイム

コスモREターボ vs

待望のロータリー・ターボが新登場／代表格のコスモ・ターボとライバルのスタリオン・ターボ、

「走るというより飛ぶ感じ」という名キヤッチフレーズに象徴されるロータリー・フィーリングが戻った。コスモ・ロータリーターボの加速フィーリングは、さわめてスムーズかつ強烈。アクセルを踏み込んだ瞬間、初代コスモで驚嘆させられたあの鮮烈なロータリー・フィーリングを思い起さずにはいられなかった。ターボチャージャーでチューンされたコスモ・ロータリーは、本格スポーツ車の味わいと、ときには現代のアダルト向きスペシャルティカーと共に走る快適フィーリングで迫る魅力的なスポーティカーだ。

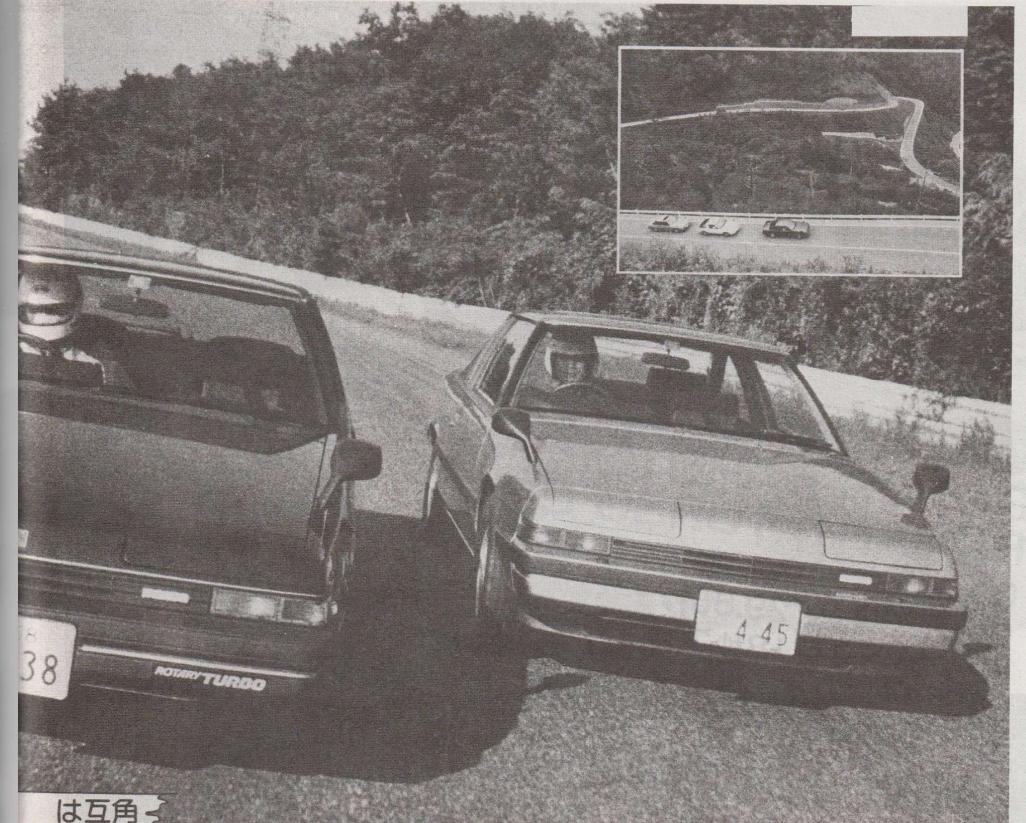
そんなコスモ・ロータリーターボを谷田部自動車高速試験場、筑波サーキット、山岳路と高速道路を含む一般路でフルテストしてみた。同行したのはスタリオン・ターボと、ノンターボのコスモ・ロータリー。この2車と比較すれば、コスモ・ロータリーターボの実像をより鮮明にとらえることができるに違いない。



魅つた鮮烈なREフィーリング

コスモ・ロータリーターボに乗つて最初に驚かされるのは、そのハワフルさ。3,000回転以上での切れ味の鋭さは、ロータリーならではのもの。低いギヤであれば、4,000からレッドゾーンの始まる7,000回転まで、たちどころに吹き上がる。

いっぽう、低回転の切れ味はいまひとつ。中速域以上での瞬発力が強烈なだけに、2,500回転を超えるまでは、いささか緩慢に感じる。そんな加速性能面の特徴は、追い越し加速データにも如実に表われている。2,



は互角

スタリオン・ターボ

6P | コスモ・ロータリーを、筑波サーキットと谷田部自動車試験場で対決テストした。

report: 横越光広 / photo: 和室英樹

3速での20→60km/h(5.5秒、9.0秒)、40→80km/h(4.8秒、7.3秒)は抜群で、スタリオンのそれよりはるかに速い。反面、4、5速でのデータでは立場は逆転する。

4速に限れば、20→60km/hはスタリオンが13.7秒、コスモ・ターボが16.6秒、40→80km/hではこれまたスタリオンが速く、コスモ・ターボに0.8秒の差をつける。

ギヤリングは、1、5速はコスモ・ターボが高く、2、3速は逆にスタリオン・ターボのほうが高い。最終減速比がまったく同じなだけに、ダイレクトの4速は両車とも同数値

だ。したがって4速でのタイム差はそのままトルク特性、パワーウエイトレシオの差と考えていいはず。

参考までに、両車のパワーウエイトレシオは、コスモ・ロータリーターボG Tが1,145kg/160ps(7.16)、スタリオン・ターボG S R · IIが1,210kg/145ps(8.34)と、コスモが圧倒的な差をつけている。

意外だったのは、ノンターボのコスモ・ロータリーレTDが、追い越し加速で好データをマークしたこと。20→60km/hの3、4速、40→80km/hの4、5速では、ロータリーターボに0.8~5.1秒もの差をついている。

ノンターボのコスモ・ロータリーは、5速ミッションのギヤリングこそロータリーターボと同じだが、最終減速比は4.100と低い。3.809のロータリーターボやスタリオンと、スピード域によって差がでることも十分に考えられる。このクルマにどうして20→60km/hの3、4速、40→80km/hの4、5速はもっとも活発なスピード域だったのだろう。

快速REターボはゼロヨン15.9秒
かといって、ノンターボのコスモ・ロータリーは、加速フィーリング全般がパワフルだったというわけ