



穢やかなロールを伴なうがすばらしく安定したコーナリングフォーム

リー特有の性癖がわざわざ強められたように感じられるのである。5段ギアボックスのシフトもおとなしく操作するには何の問題もないが、こうした素早いシフトをする場合にはひどく重くなる。すなはち、コスモ・ロータリー・ターボはいったんどこかのギアにシフトして加速していく時にはすばらしくスムーズで速いが、シフトを繰り返して走るような条件ではロータリーの特徴が強調され、レシプロ・エンジンに慣れたドライバーにはどうしても違和感が残る傾向にある。

それでは低速での使いやすさはどうだろうか。その答えは、この車が160HPという高性能車であることを考えるならば、許容範囲内にあるといって良いと思う。テストした2台の車にはこの点で大きめの個体差が認められたが、良い方の例を信ずるならば発進にも特に気を使う必要はない。素早くスタートするためにはさすがに回転を高めに保ってクラッチをつながなければならないが、一部のターボ・モデルのように予め回転を上げないまま不注意にクラッチをつないだ場合でもまずストールすることなく何とかそのまま走り出していく。通常は発止状態からすぐにacter良く加速していくのではなく、まず動き出してそれからおもむろに加速していくということだろうか。一方、フレ

キシブルという点では、他のロータリーの標準に等しい。すなはちインスタント・スロットルでその速度を維持するだけならば、高いギアでもほとんどアイドリング回転数近くまで使うことができる。もちろんここからの加速は何の意味も持たず、実用に耐える加速が得られるのは、5速を例にとれば1500rpm、約60km/hを越えてからである。こうした低回転で走行中にスロットルから足を離した時には、他のターキ



インテリアはこれまでのロータリー・エンジンのモデルとほぼ共通、GT用のシートは前後スライド、バックレストのリクライン、そしてランバーサポートという調整機能を持たないが、掛け心地、サポートとともに好みらしい。

ではそのまま空走していくような感じを与えるものが多い。このロータリー・ターボはそれと異なって確実にエンジンブレーキが効くことは良いが、このスロットルのオン、オフの際にはパワー／ドライブトレーン全体が位置決めが不足しているように身震いすることが経験された。また、6P I エンジンでは認められたトレーリング・スロットルでの回転不整は、このターボではとても軽微な範囲で抑えこまわれている。

こうした不利な条件から解放される高速道路は、このコストを走らせるに最適の場所である。5速とファイナルのギア比がともに引き上げられた結果、100km/hは2600rpmにすぎず、室内の静かさはひとまわり大きく重く、おとなしいサルーンに匹敵し、スポーツモデルらしい音響効果はない。エンジンからまったく振動というものが伝えられず、すばらしく滑らかに走り続けることは過去にロータリー・エンジンに関して繰り返しへられてきたところである。4速は3200rpm、3速では4700rpmに相当するが、この付近からの追い越しも実用上は5速のままで充分力強い。4速に落とせばちょうど効果的にパワーが発揮されるところに当るから、どこまでも続いて伸びていくような胸のすく加速を楽しむことができる。最近は国内での使用条件に合わせて、100から120km/hで最適になるような車が多い中で、このコストはまさかえずすならば140～150km/hでのクルージングが望ましいように思われた。直進安定性もこの範囲までなら優秀であり、これを越えるとやや気を使うようになる。

注目のテストコースでの動力性能の測定の結果は、別表に示すように国産車中の最速といってよい優秀なものである。ことに209.4km/hという最高速度はメーカーの主張そのままであり、これまでにC Gでテストした国産車の中では最速という栄誉を担う。加速はさすがにメーカー・データには及ばなかったものの、異様に速かったスカイラインRSと好一対を成す。スタンディング・スタートでははじめのうちスカイラインがわずかに速く、スピードが100km/hに達するところまでちょうど追い付き、以後はコスモがリードする形となる。ことに1145kgという重量のこの車で、0-1kmが30.3秒というのは立派というべきだろう。

この性能を考えるなら、燃費ももはや悪いとは言えず、充分それに見合った妥当なものである。670km余のテストの総平均は6.0km/lを記録した。これは6P1ロータリーを積んだコスモの6.6km/lよりは1割ほど余分に消費していることになるが、他の2.8Lのノンターボや2lのターボ・エンジンを積んだスポーツモデルの標準には合致し、それらより性能的に上回っていることを考慮すれば充分に納得できるはず

だ。各セクションごとに見ると高くなったギアリングの効果が大きいのだろう、高速巡航が際立って良く、おとなしくばかりも走った訳でないにもかかわらず9.3km/lというデータが得られた。燃料タンクは60l入りだから、東京を出発して大津付近までは無給油で行きつけることになる。空いた道路を流すような条件では6km/l台、混んだところではさすがに4km/lにまで落ちる。参考までに記せば、テストコースでの計測区間を除いた総平均は6.6km/lという数値だった。

このロータリー・ターボは、エンジン関係以外はほぼ従来の6PⅠを積んだモデルと共通する。サスペンションにおける小さな変更はパワー・アシスト付きのラック・ピニオン式ステアリングの総減速比を19.4から17.3へとひとまわりクリックしたことと、リアのスタビライザーの径を16mmから13mmへ細くしたことである。後者はロール剛性を下げるこによってタイヤの接地性を高めるのが目的という。このボディになってからのコスモの経験によれば、最初のレシプロ4気筒のモデルは乗り心地の秀逸なこととハンドリングの高いバランスが印象的であり、次の6PⅠロータリー搭載の硬められたサスペンションのモデルでは、一転して乗り心地に渋さのような不満が感じられた。今回エンジニアから説明を受けた限りでは、この乗り心地の悪さはリアダンパーのマウンティングやブッシュに組み付けの時点で本来はないよう向くのである。一方、このパワーを利して、意図的にリアを滑らせることも可能であり、その場合も挙動の変化は一部のセミトレーリングアーム・リアサスペンションの車よりもコントローラブルである。たとえばRX-7に代表されるような本当に操縦そのものを楽しむための操縦感覚といったものには欠けるかもしれないが、この種のグランツーリングカーとしては充分に高い能力であり、これだけのサイズにもかかわらず、ドライバーに存分に振り回す気にさせ得る数少ない車のひとつである。なおこのサスペンションは近く認可される60%プロファイル・タイヤのひとつ、ビレッリP6に合わせてセッティングされたものといい、それに換えればリアの滑り出しきはさらにスマートに感知しやすくなり、さらに高速でのステアリングの応答も向上するという。P6タイヤは10月中旬にもオプションとして用意される。

コスモ・ロータリー。ターボはそのエンジンを中心に見るなら、あまりターボらしくないターボであり、むしろロータリーらしいロータリーと言ふ表すことができるよう思う。このことはロータリー特有の性癖を好む者とそうでない者とで好みが明確に分かれることを意味しているが、それを問わなければ性能は確かに国産車随一であると言ってよい。しかし、この車は単に速いというだけが魅力なのではない。速さだけを誇る車にありがちの野蛮さはどこにも見られないし、むしろ洗練された乗り心地とハンドリング、静粛さなどは一部のサルーン車さえ凌ぐものを使っている。このコスモにピレッリP6が加えられたならば、現在の国産車の中で本當の意味のG.T.、グランド・ツーリングカーに最も近いものになり得るだろう。

(report = 三重宗久 / photo = 内山 勇, 小林 稔)

■ 加速と最高
マツダ コスモ

マツダ コスモ? ドアHT ロータリーターボGT

●発達加速一課

距離	時間(到達速度)	5速	209.4km/h(1km直線平均)
0~50m	4.7秒(64.9km/h)		205.5km/h(5.5km周回平均)
0~100m	7.1秒(85.5km/h)	4速	194.1km/h
0~200m	10.8秒(108.3km/h)	3速	145.2km/h
0~400m	16.6秒(156.2km/h)	2速	96.8km/h
0~1000m	30.3秒(174.1km/h)	1速	59.8km/h

●発達加速一連

速度	時間	2速	3速	4速	5速
0~40km/h	2.3秒	20~40km/h	3.1秒	5.4秒	
0~60km/h	4.0秒	40~60km/h	2.2秒	3.7秒	6.5秒
0~80km/h	6.4秒	60~80km/h	2.5秒	3.2秒	5.1秒
0~100km/h	9.1秒	80~100km/h		3.2秒	4.8秒
0~120km/h	13.0秒	100~120km/h		4.1秒	4.8秒
0~140km/h	17.4秒	120~140km/h		4.6秒	5.3秒
0~160km/h	23.9秒	140~160km/h			6.4秒
0~180km/h	33.8秒	160~180km/h			8.4秒

このコスモ2ドアハードトップは、東洋工業の車の美点のひとつでこうした種類の車としては異例に視界が良い。セリカなどと比べた場合には開放感では格段の差がつくことになるが、この見はらしの良さと的確で他のモデルよりはひとまわりクリックなパワーステアリングの組み合わせによって、山道を飛ばすような場合コスモは実際の車の