

RX-7が鮮烈なデビューを果たして、そろそろ落ち着きを見せた感がある。もちろんチューニングカーの分野も、デビューと同時に飛びついでチューナー、様子を見てから手をつけ始めたショップ、それぞれが徐々にではあるが完成度を高めているようである。

まず、エンジンをマイルドな特性に仕上げていることが、全般に感じられた特徴だ。もちろんブースト圧を可能な限り高めて、最大パワーを徹底的に引き上げていたマシンもある。あるいは、ここ一発のピークパワーには興味がなく、僅かなエキストラ馬力を加えるただけのマシンもある。しかし、それぞれ狙いは異なるけれど、過激な出力特性を抑えて開発されていることが、ほとんどのマシンに共通して感じられたことだ。

柔軟なエンジン特性は、ストリートユースで乗りやすいばかりか、サーキット走行のラップタイム短縮にもつながる。全域にわたつ



予測 タイムアタック

てモリモリとトルクが湧き出てくるタイプが理想的であるし、実際にそういう特性をよしとするチューナーの姿勢が伝わってきた。

頼ったチューニングは、デメリットを感じることが多い。高回転域に突入しなければ十分なパワーが炸裂しない特性では、低中回転域でのコントロール性が悪化する。また、有効な回転域に突入するやいなや、タイヤに襲いかかる十分すぎるパワーが、容易にグリップ力を奪い取ってしまう。そんな過激な挙動になってしまふのである。これが曲者であることは、いまさら言うまでもない。

しかもRX-7は、FRレイアウトであるためか、もともと後輪のスタビリティが突然失われやすいマシンなのである。急激なテールスライドに陥りやすいシステムであることを考慮して、開発する必要がある。

せざるを得ない、備わっているパワーの50%も有効に引き出せない、そんなマシンもあつた。こんなもつたない仕様は、あまり薦められはない。エンジンの質の高さは、ピーカパワーの大小で決定されるものじゃない。いかに全域にわたって出力に余裕があるか否かで、はじめて判断されるものなのである。

サスペンションもRX-7の悪癖である後輪のビーキーなテールスライドを、抑えるための開発が求められる。

サスペンションもRX-7の悪癖である後輪のピーキーなテールスライドを、抑え込むための開発が求められる。

ここでも私の個人的な好みによると注釈付
きでしか紹介できないが、いたずらにスブ
リングレートを引き上げるのは、かえってデ
メリットが露見する結果に陥りやすいよう
ある。強化されたバネに対応するには、最適
なダンパー・セットとスタビのチョイス、そし
て車高を探る必要がありそうだからだ。それ
がままならない状態では、わずかなメリット
のために、多くを失いやすい。とくにせつか
のため、多くを失いやすい。

くのパワーを生かせない、といった最悪の状態になりやすいのである。

くのパワーを生かせない、といった最悪の状態になりやすいのである。

あえてスタビリティを重視した、柔軟なサスペンションセットがRX-7の理想のような気がする。ロールやピッチングを嫌い、強引なまでの応答性を求めるよりは、前後左右の荷重変化を利用し、フレキシブルに姿勢制御しやすい操縦性。

この方向に歩

ついに4秒台突入。チューンド FDはさらにつづいて限界を高めた。



EPの日本チューンには大きな自信を持つタイトスポーツ。

ラップトップで走行時の燃調を見ている。スッスゴイ。

卷之三



GTRを駆ってグループAを駆っている木下選手。飛虹なんだか青様が感じられる。ヘルメットにしのレインパンが迫力を出してます