



フジタエンジニアリングのFDは、中・高回転域でパワーが炸裂。チューニングカーらしい過激さが味わえる。

もともとRX-7の場合、ターンインからク リッピング付近までの挙動には、特にストレ スを感じさせる部分はない。軽快なフットワ クが自慢のマシンなのである。この手のス ポーツマシンの中でも、飛び抜けたハンド リングを示してくれる。だからこそ、その部 分に限つて言えば、ノーマルの特性をわずか に引き上げてやればいい。それだけで、十分 に満足できる操縦性が發揮されるはず。さら にシャープさを求める必要はないはずだ。

問題はハイパワー化に伴つて当然しやしや り出てくるテールスライド。これをいかに從 順に仕上げてやるかにかかっているのだ。今 回はほとんどのマシンが後輪に落ち着きあ る。セッティングを施していったようだつた。 もやみな強化で、ゴツゴツと突き上げ感をと もなうマシンはほとんどなく、レベルの高さ を感じたのである。

そして、タイヤとサスペンションのバラン ス。これには細心の注意を払う必要がある。 今回のようにタイムアタックを前提にサーキ ットに集結させると、とりあえずハイグリップ のSタイヤを装着してくるケースが多い。

み寄ることが大切である。

無念 レーシングビートはホース外れというマイナートラブルでタイムアタックできず。



とにかくRX-7の開発にあたつては、いか に質の高いエンジン特性に仕上げるか。そし てそのパワーを生かせるることを最低条件に、 優敏でかつ従順な操縦性を盛り込むか、を中 心に進めていたみたい気がする。数少ない スポーツカーRX-7は、自らの手でコントロールして初めて楽しが味わえるマシンな うことだ。

とにかくRX-7の開発にあたつては、いか に質の高いエンジン特性に仕上げるか。そし てそのパワーを生かせるることを最低条件に、 優敏でかつ従順な操縦性を盛り込むか、を中 心に進めていたみたい気がする。数少ない スポーツカーRX-7は、自らの手でコントロールして初めて楽しが味わえるマシンな ことだ。

サスペンションがタイヤに負けてしまって、過度にロールが発生したり、CPに追い付けずして姿勢が不安定になってしまることがある。ストリートでの使用を考慮しなければならないチューニングカーならば、なおさらのことだ。

（木下隆之）

FD3Sリターンマッチ予選結果

順位	ファクトリー	ドライバー	ベストタイム	トップ差
1	ジャムレーシング	木下 隆之	1'04"67	
2	ナイトスポーツ	日下部保雄	1'06"36	0'01"69
3	フジタエンジニアリング	木下 隆之	1'06"45	0'01"78
4	トライアル	木下 隆之	1'06"92	0'02"25
5	RE雨宮	日下部保雄	1'07"06	0'02"39
6	ATS-BM	木下 隆之	1'07"23	0'02"56
7	ERC	日下部保雄	1'07"88	0'03"21
8	ユアーズスポーツ	日下部保雄	1'07"94	0'03"27
9	レーシングビート			
			エンジントラブル	

実力は伯仲。
予選・決勝はこうして行われた。

今回の「FD3Sリターンマッチ」は、予選・決勝とレース形式で行った。まず予選を日下部選手、木下選手にタイムアタックしてもらい、そして決勝レースはそのタイム順でグリッド順を決め、各ファクトリーのドライバーが戦った。

予選は、日下部選手、木下選手に、それぞれ分担してタイムアタックをしてもらつたが、計測はわずか2周ときびしいもの。結果は今回もジャムレーシングが、ブッヂギリでトップ。1台だけ1分4秒台と異次元の速さを見せつけた。前回の筑波テストでトラブルがなければ4秒台は狙えるといった予告を、見事に実現してみせた。さらにこのタイムを記録した周は、フェューエルカットが誤作動していたというからさらに上のタイムが狙える。レーシングビートは、エンジントラブルでタイムアタックできず涙を飲んだ。サスセッティングは決まつただけに残念。

このタイムアタックの結果がクルマの評価のすべてにはならないし、セミレーシングを履かないクルマは当然タイムは落ちる。しかし、ジャム以外の7台はすべて、6秒から7秒台と前回の筑波テストより平均してタイムが上っている。各ファクトリーによる熟成が進んでいると見てよいだろう。



チューナーにとってもプロドライバーのコメントがとれる貴重な機会。