

ますノーマルシーケンシャルターボのポテンシャルを引き出す。

RE雨宮 〒138 東京都江東区東砂3-29-17 TEL.03-3649-1604

エンジン回転の全域での高感度レスポンスと、さらにタフさをチューニングの狙いとしているRE雨宮のFD3Sは、オリジナルコンピュータRedom MINIを搭載。FDのエンジン特性とノーマルCPUを解析しきった上で、ブースト圧を1.0kg/cm²に変更、さらにブーストリミッター解除、点火タイミング変更、速度リミッター変更、燃料曲線を変更している。これで、ノーマルタービン仕様ではベストのセッティングを出している。

吸気系は吸入抵抗軽減のため雨宮レスポンスクリーナーを使用。排気系には90φのドルフィンテール付き、80φオールステンレススポーツマフラーで効率を上げている。

制動面での強化にもぬかりがない。雨宮オリジナルスープーパーバッドに加え、穴あけ加工が施されたディスクローターを使用。さらにアールズブレーキホースにオリジナルのブレーキマスター・シリンダーでダイレクトに効くブレーキを作り上げている。

前回の筑波テスト時から、最も変更を受けたのが足回り。何通りもの組み合わせから、街乗りでも最低限の乗り心地を確保できるスプリングがフロント9.5kg/mm、リアが8.5kg/mmとの結論が出た。その後、このスプリングレートに見合うショートストロークのダンパーが作られた。今回のダンパーは最終段階に近づいた試作品。ほどなく市販品が出されるハズだ。スタビライザーはオートリファインの試作強化品が装着されていた。また、リアの落ち着きを確保するため、ピロテンションロッドも採用されていた。

なお、エンジンオイルにはRe super Gオイル、プラグはNGKのレーシングR4468A-11#を使っている。



太い中速トルクがいい

RE雨宮の手がけたFDを走らせてみて最も印象に残ったのはエンジンの力強さだ。回転は7500rpmで頭打ちになるものの、キッチリそこまで回り切る。パワーも中速回転域からググッと立ち上がってしていく。筑波のようなテクニカルなサーキットを走るにはもってこいのセッティングだと見えるだろう。FDの場合、エンジンチューンは難しいとされているだけにこの点だけでも大いに注目できる。足の方は一言で言って、タイムを出すのには少々手こずるセッティングだ。ターンイン時にフロントはきちんと入っていくのだが、その後リアの接地感が不足気味ではねてしまう。オーバーステア好きのユーザーにはいいかもしれないがサーキットでタイムを出すにはトラクションを生かした走りを心掛けることが大切。僕の好みに合わせるとすれば、もう少しリアをスプリングとダンパーで柔らかくしたいところだ。

(日下部保雄)

①ショックアブソーバーはRE雨宮の車高調整式の試作品。レートが決まったスプリングもRE雨宮のオリジナルだ。ブレーキバッドは雨宮スープーパーバッド。F・Rセットで5万2000円、穴あけ加工済みディスクローター3万8000円。

②ポジション付きライト埋め込みスピーカーのエアロダイナミクスフェイシャーは近日発売予定。

③ルーフエンドからのバイザーは純正オプション。

④ドルフィンテール付き80φオールステンレススポーツマフラー16万8000円。

⑤室内にはRedomターボメーター、(52φ白16万8000円)や、コラムブーストメーターパネル(1万9800円)、ホワイトメーターセット(14万8000円)を備えている。

⑥強化スタビはオートリファイン製。

⑦パワーは約270ps。このエンジンをRedom MINIのCPU(16万8000円)でコントロール。エアクーラーは3万2000円。

⑧ダンロップフォーミュラRを装着。



スタビがサスペンションの決め手。こんなアプローチもありだ。

レーシングビート 〒211 神奈川県川崎市幸区南加瀬4-39-1 TEL.044-599-6111

足回りに関して、現在じっくりと開発を進めている段階のレーシングビート。そのステップは着々と進んでいる。開発のテーマとなっているのは、ストリートでのバランスということ。あくまでノーマルの良さを生かし、トータル性能の向上を狙った。

今回持ち込んだ車両のダンパーはまだノーマルの状態。現在開発が進められているそうで、製品が出てくるのが待たれるところだ。スプリングはF5.02kg/mm、R3.75kg/mmというレート。車高は20mmダウンさせている。レーシングビートではスプリングレートはソフトな設定をして、スタビライザーでロール剛性を確保するという考え方で、ノーマル比でフロントで85%アップ、リアが45%~50%アップだ。

今回新たに装着してきたものとしては、M.I.C.(マルチ・インジェクション・コントローラ)。調整式のサブコンピュータだ。カブラー割り込みで、ブーストは1kg/cm²まで対応する。ノーマル補正として燃料の增量、スピード・レブリミッターカットなど。これは10月末に発売予定だ。ほかには、今回は新しく試作品のインターフーラーが、装着されていた。

前回、既に装着されていたスポーツマフラーは出口100φのオールステンレス。ブレーキ系に関しては、バッドがエンドレスのタイプR、ブレーキラインがレーシングビートである。またフロントリップスポイラー、リアウイングといったエアロコンボは、レーシングビートのホイールとともに外観を引き立てていたのが印象的。

内装では、マツダスピードのシートとシンプソンのシートベルト、輸出用280km/hメーターが目を引いた。これから足回りの開発が楽しみなマシンだ。



スタビとスプリングの妙

今回トラブルに泣いたレーシングビート。タイムアタックすることなくリタイアしてしまった。そこでインプレッションは以前、間頃で三好編集長が試乗した時のインプレッションをお伝えする。

現状ではスタビ、スプリングのみの交換だが、それぞれのバーツの仕様をサーキットなどでしっかりテストしながら、煮詰めただけあって非常にバランスがとれている。スプリングレートに対して、スタビがかなり張っている設定だが決して違和感はない。

コーナリング中は進入から、立ち上がりまで終始アンダーからニュートラルを維持し、ノーマルのパワーオンで突然リアがブレーキするという悪癖がうまく消されていった。ドライバーに安心感を与え、その意志どおりに曲ってくれる。ひとつひとつバーツをバラバラに作るのではなく、統合的に開発した成功例といえる。ダンバーの開発が待たれるところだ。

①レーシングビートのスプリングはF5.02kg/mm/R3.75kg/mmを装着。赤字映える。ショックは現在ノーマルの状態だが、着々と試作の開発が進んでいる。これから楽しみだ。

②現在試作段階のレーシングビートのインターフーラー。

③レーシングビート・マフラーはオールステンレス。価格は16万円。車検対応タイプは12万円。

④シートはマツダスピード、シートベルトはシンプソン4P。

⑤M.I.C.(マルチ・インジェクション・コントローラ)は近日発売予定。予価は16万円となっている。カブラーで取り付け可能なサブコン。ブーストは1kg/cm²まで対応する。

⑥装着タイヤはブリヂストンエクスペディア。サイズはF/Rともに225/50-16。レーシングビートホイールはタケチプロジェクトから発売。サイズはF/Rともに8×16。

⑦レーシングビートエアロコンボは個性的なスタイリングに。写真的のリアウイングは7万5000円。フロントリップスポイラーは3万8000円。

