

4秒台突入。しかしまだ速くなる可能性がある。

ジャムレーシング

〒125 東京都葛飾区亀有4-2-6 TEL.03-3660-1610

ジャムスポーツのFDの、前回バトルからの大きな変更点は、足回りが車高調整式から非調整式に変わった点だ。これは、ノーマル形状でも十分スポーツできる足になるという点から変更し、間諜で繰り返しテストされている試作の足回りだ。

FDの足回りのチューニングポイントは、いかにコーナーの立ち上がりでトラクションをかけられるかということ。ジャムスポーツでは非車高調のサスケットを組み込み、パワーをかけた時の滑り出しを抑え、ふんばりながらコントロールしやすい足を実現。トーコンリダクトも今の状態でリアだけ入れている。

この試作段階の足回りは、ストリート用とサーキット用の2タイプをつくる予定だったそうだ。が、今回FDに装着されているサーキット用Rタイプはセッティングが進むにつれストリートでも十分乗れる足に仕上がっているとの話。

エンジンではインターフーラーの変更、オリジナルステンマフラー、片山レーシングコンピュータを装着している。



扱い易さが速さを生んだ。

積極的にトップタイムを狙ってくるマシンであるが、驚くことに乗り易いのである。RX-7特有のビーキーなオーバーもなく、操縦に手こずることはない。速さを追及すれば、扱いづらくなるはずなのに、このマシンにその常識はあてはまらない。あっさりと4秒台をマーク。操縦性とボテンシャルの高さをアピールした。(木下隆之)



楽しさやいいじやん。コントロール性と軽快感がウリ。

ATS-BM

〒201 東京都武藏村山市中央2-127-2 TEL.0425-63-0301

もともとタイヤショップから発展しただけに、ビームのクルマづくりは、足とタイヤのマッチングにこだわっている。BMオリジナル車高調に、ホイールはマツダスピード、タイヤはミシュランMX3といった組み合わせだ。あくまでストリートで乗りやすくというのが信条。ノーマルの唐突なオーバーを殺しコントロール性を重視している。そこにグリップやコーナリング性能を考えて、この組み合わせを勧めている。オリジナルスプリングはF 8kg/mm、R 7kg/mmという設定だ。乗り心地も犠牲にならない。

コンピュータはオリジナル。そこにブリッツのMFC-S、SBCなどが装着されている。また現在、3プラグエンジンが完成しているとのこと。今後が楽しみだ。マフラーもブリッツの車検対応タイプが付いている。ブレーキパッドはV-is。

内装ではシートがケイニッヒ。これでボジションが2cmダウンしており、リクライニングが5度可能になる。これによりシートポジションのセット幅が拡がる。



コントロール性を重視

エンジン特性はビーキーではなく、全域にトルクアップ。操縦性はややオーバーステア気味だが、コントロールの範囲内。程よい軽快感が備わっている。ミシュランMX3を装着していることもあって、ラップタイムはそこそこだが、乗っていてとびきり楽しくなるマシンだった。(木下隆之)



ユーザーへのフィードバックを第一に考えている。

ERC

〒351 埼玉県朝霞市上内間木111-1 TEL.0484-56-0965

JSSなどのレース用ロークリーエンジンでは定評のあるERC。そのERCが手掛けたFDは、一台のクルマとして速さを追求するというよりは、バーツ開発のためのベースで、お客様へのフィードバックを第一に考えている。足回りは現状では、スプリング交換のみで、これもお客様のリクエストに答えスプリングを先に出したのだとう。ノーマル形状で、レートはF 7.0kg/mm、R 6.0kg/mm。この数値も、3セット試作してやっと落ち着いたものだ。今後、FC用で評判だった、車高調整ダンパーの開発予定がある。エンジン関係では、オリジナルコンピュータが現在テスト段階で、これはノーマルコンピュータはそのまま使い、回転数が上がったところで切り替えるサブコンタイプ。曲者のノーマルコンピュータの解析に見切りをつけて、この方法を選んだ。戻そうと思えばノーマルに戻せるので、これはこれで長所といえる。ブーストは、DVCで設定し、燃調ボリュームも付くが、これはセッティング出しのためで数値が決まればCP本体で設定する。



17inとのマッチングは…。

全体的にみて、ノーマルの延長線上にあるセッティングという印象を受けた。ターンイン時のロールも自然で、乗りやすい足になっていたし、エンジンも全域できちんとパワーが出ていた。ただ17inタイヤのためか、立ち上がりでの踏ん張り感がやや不足していたように思う。(日下部保雄)

