

# 闘いに集結した9台のマシン。チューンの手法は様々だ。

## ピロボル化とソフトな足。この組み合わせもイイ。

ユアーズスポーツ 〒154 東京都世田谷区上馬4-11-22 TEL.03-3424-3771

オリジナルのコンピュータがほぼ完成し、今回はそのテストもかねて筑波に臨んだユアーズスポーツ。後は最終的なツメを行えば、市販化が可能だという。そのコンピュータに加え、オリジナルのインターフーラーとバイピングのセットがエンジンチューンの要。K&Nエアクリーナーやブローオフバルブなども備え、ブースト圧は最高で1.2kg/cm<sup>2</sup>までかける。

しかしユアーズRX-7のポイントは、何といっても總てピロボル化された足回りだ。ブッシュ類を残らずピロボルに換えることで、メリハリをキチンと出し、レスポンスの良いフットワークを作り出している。しかもピロ特有のゴソゴソ感、硬質な乗り心地は出さぬよう、キメ細かにセットアップされている。

そのピロと組み合わされるサスペンションは、ユアーズオリジナルのオーリンズ製20段調整式。スプリングのレートはフロントが6.0kg/mm、リアが4.8kg/mm。さらにフロントには、ブレーキ冷却用のダクトも備わっている。これらによって誰がドライブしても乗りにくくない、安心して楽しめるオールマイティなクルマとして仕上がっている。エクステリアで魅力的なのが、フロントスポイラー、サイドディフューザー、リアウイング。總てカーボン製で、美しくも迫力を醸しだしている。

以上を装備したこのクルマの、走りのステージももちろんオールマイティ。クルマの總てが、乗り手が使いこなして楽しめる事を考えて作られた。あらゆる意味でどこに出しても恥ずかしくないクルマ作りが目指され、その目的どおり動くマシンとして完成されたという。



### 素直なコーナー特性

エンジンの調子がちょっと悪かったのが残念だった。トラブルでブーストが0.5kg/cm<sup>2</sup>ぐらいまでしか上がらなかったので、パワー的にはまったく不十分。ただしクルマとして、乗りやすいことは乗りやすい。S字などの切り返しなどでもクルマの動きは素直でとても自然な感じだった。高速の最終コーナーでも早めにアクセルを開けていく。全体的にはしなやかな印象でそういう意味では好感が持てた。ただひとつ心配なのは荷重移動量が多いために、リアのロールが進行していく最後のところでリアの踏ん張り感がやや不足気味だったこと。エンジンが復調して本来のフルパワーを得た時に、そんな場面でどういう挙動をみせるか気がかりである。今のままだとリアが出過ぎるかもしれない。足回りのコンセプトはそのままに、リアのセッティングをもう少し詰めていけば、いい感じのFDに仕上がるだろう。

(日下部保雄)

①フロントのスポイラーから導かれたブレーキ冷却用のダクト(3万9500円)。残念なのは、ユアーズのFスパイダー専用バーツであること。

また、ユアーズオリジナルブレーキパッドは、セットで4万5000円。

②減衰力を変更し、ユアーズオリジナルに作り上げたオーリンズ製ショック。20段調整式で、価格はセットで15万2000円。車高調整の溝切りをしたもののは、19万8000円。スプリングは6万5000円。書類付き。

③ターボチューンの定番、ブローオフバルブを装着。燃調やブースト圧はオリジナルコンピュータ(価格未定)でコントロールする。

④マフラーはレーシングビートの車検対応タイプ。価格は12万円。

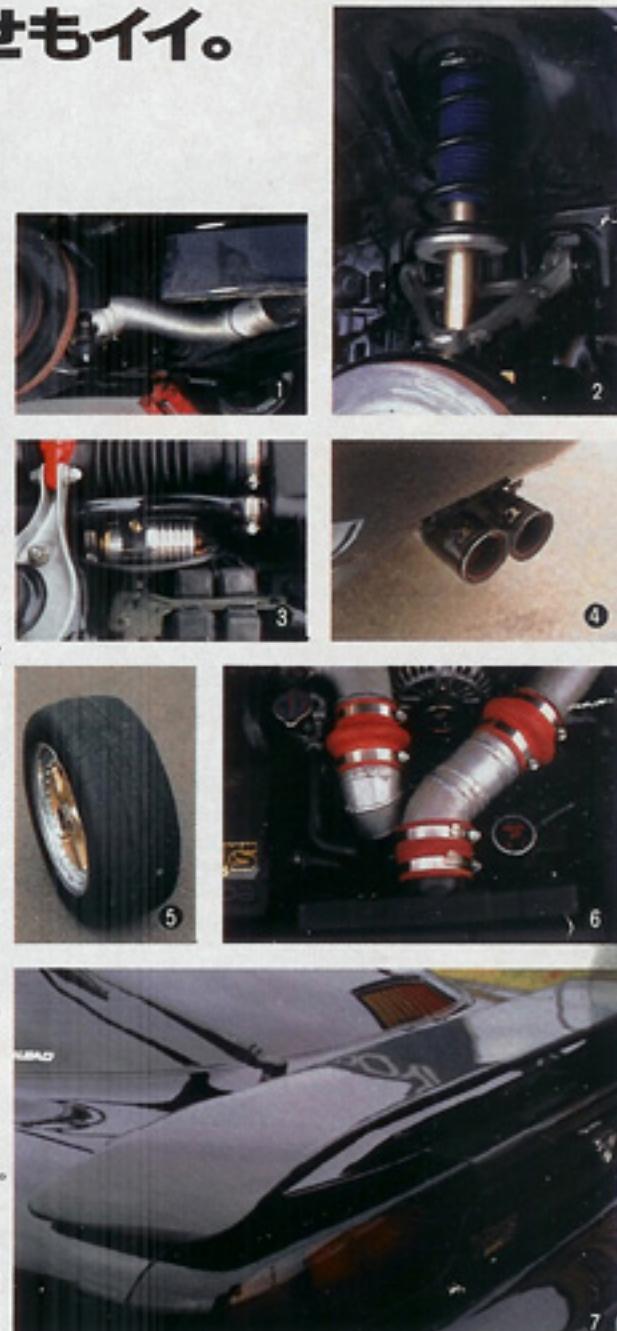
⑤サーキットではセミレーシング、

公道では市販ラジアルを履き分ける。

⑥オリジナルのインターフーラーと

バイピングセット(価格未定)。

⑦カーボンのスポイラー類。フロントが13万5000円、リアが17万6000円、サイドが33万円。FRP製はそれぞれ5万2000、8万8000、11万8000円。



## 足の開発を最優先。テストの繰り返しで熟成させた。

トライアル 〒591 大阪府堺市八下町4-102-9 TEL.0722-54-7039

今回大阪より駆け付けてくれたトライアルのFDは、サーキットオンリーというよりもストリートを重視したセッティングに仕上がっている。

まず、足回りはトライアルオリジナルのビルシュタインノーマルタイプ車高調整式を装着。レートはフロント10kg/mm、リア8kg/mmだ。これはサーキット仕様ならもう少し固い方がいいということだが、ストリートでの乗り心地も考慮に入れ、最低サーキットでも使えるストリートユースの足回りだ。この足は3ヶ月間ほどT1サーキットでテストを繰り返して誕生した。

また、このダンバーキットを発売する時は、キャンバーを何度もとってくださいというような指定をしようかと思っているとの話。というのも、テストではキャンバー角とかその辺のデータを全部とっており、アライメントの煮詰め方はハンパじゃない。そして、誰にでも扱いやすい足回りに仕上がりつつある。このダンバーキットは、もっとデータを揃えてセットアップできた段階で発売されるというから楽しみだ。



### ソフトかつクイック

足まわりはソフトな方向で開発されているよう、必要以上に硬くなく、挙動は緩やかだ。しかし、Sタイヤの特性と、各部のピロ化で、ステアリングの軽快初期などに、クイックなフィーリングが感じられた。約310psのエンジンは、6000rpm以上になって生き生きしてくれる。

(木下隆之)

①ストリートユースを重視しながらサーキット走行も満たすトライアルオリジナルのダンバーキット。発売予定、価格未定。

②HKSパワーフローも装着。冷却、

ターボ系はノーマルだ。

③ブースト圧は1.0キロに設定。

④マフラーはアベックス車検対応マフラーを装着。

⑤タイヤはブリヂストン610Sのサイズ225-50-16を履く。

