

OPTION 95 3月

基本的にはノーマルエンジンで、これから徐々にステップアップさせる予定。「まだ慣れてないからな〜」(ポッキー牧原談)。燃調はすべてアベックスのエレクトロパーツを使用。



レスポンス・チューンが軽快、オーリンズベースの足まわりでサーキットで泳げる快速ワゴン!

レカロシート×2以外はまったくの室内ノーマル。サーキットでのサポートはマズマズ。



オリジナルのリヤスポはノーマルに換えるようにして簡単に装着できる。

オバフェンとサイドステップ装着で、アツサリした感じのノーマルから、彫りが深くなってハンサム度がアップした。オバフェン内側のノーマルフェンダーをカットすれば、もっと車高を下げてタイヤも太くできそう。



(トライアル 0722-54-7039)



「便利で速い、カッ飛びは結構ワゴンやネ。オシガ作るからには、足まわりにもこだわってる。サーキットもいける。オバフェンもカッコエえでえー、WRに比べたら、つて悪外から隠れ合わせがあつたくらいやねん。」(牧原浩夫)

| | |
|----------|-----------------------------------|
| パワー | 280ps(推定) |
| エンジン | AVC-R/AFC/F-MANAGE |
| 吸排気系 | アベックススーパーインターク/スーパーメガホンマフラー |
| シャシー・伝達系 | ノーマル |
| エクステリア | オリジナル・カットピエアロ; オバフェン/FSポイラー |
| インテリア | レカロエッセン×2 |
| サスペンション系 | オリジナル試作: F8kg, R8kg/オーリンズベース車高調整式 |
| ブレーキ系 | アベックスパッド/DOT4フルード |
| タイヤ | グローバ: F215/40-17, R215/40-17 |
| ホイール | レイズテイトナGTP: F8J-17, R8J-17 |

シヨツツはかなりの硬めの状態、サーキットではないが、ストリートユースを前提に、もっとと重詰められる予定だ。

もうワゴンというよりもフツのスポーツカー感覚だ。パワーのほうがあり余って、逆にフロントタイヤのキャパシティが足りず、コーナー出口でアンダーステアが強いくらいだ。4WDのトルク配分をリヤ寄りにCPチューンできれば最高に面白いだろうね。

ワゴンチューンにも、シヨツツそれぞれいろんなクルマ作りがある。このインプレッサは、やはり遊び好きなトライアルらしく、「サーキットでフツのスポーツカーに負けへんでく仕様」というから面白い。さり気ないオバフェンが決まり、見るからに走りそうだけど、ホントに速いのだ。エンジンはノーマルのブーストアップだけで、1kg/㎡くらい。それでもサーキット用に強化した足はコーナーでガンガン、アクセルを入られる。

| | |
|----------|--|
| パワー・トルク | 570ps・54kgm(実測) |
| エンジン | トラストT88/HKSレーシングウエストゲート×2/T-SBCブーストコントローラー/追加インジェクター720cc×4本/オリジナルインタークーラー/AIC追加インジェクターコントローラー |
| 吸排気系 | オリジナルステンエキゾーストマニホールド/100mmオリジナルステンマフラー |
| シャシー・伝達系 | APツインプレートクラッチ/オリジナル軽量フライホイール/マツダスピードLSD |
| エクステリア | RE専用フロントバンパースポイラー |
| インテリア | オリジナルメーターキット/ブリッツ油温、油圧、水温メーター/レカロ×2/オリジナル5点式ロールケージ |
| サスペンション系 | オーリンズ特注バンスピオリジナルショック |
| ブレーキ系 | ブレンボキャリパー8ローター/オリジナルパッド |
| タイヤ | アドバンネクスス: F245/40-17, R275/40-17 |
| ホイール | OZレーシング: F&J, R10J |

最高速に不屈の魂を燃やすFDセブン20B+T88で、200マイルにあと一步!

バンスピード RX-7 20B改BOMEX



(バンスピード 0480-97-0922)

「谷田部+D&Aさんと聞いたもんで、つまり最高速力と想いのして、シヨモテのエクステリア関係は、何も取り付けて来ませんでした。いつか、早朝までやっていって最高速セッティングは、いつかやろうね。」(田上)



ホワイトメーターキットはバンスピードオリジナル。ボスの上に良い色メーターは、ブースト計。センターコンソールのメーターは、水温、油圧、油温計。コンソールボックスには、さらに水温、油圧計が追加され、HKS-EVCにAIC、ブリッツSBCボックス右手前にセットされ、走行しながらのセッティングが可能となっている。

20B改エンジン+トラストT88タービン。ブースト1.3kg/cm時に、実測で570psを発生。最大トルクは54kgm。ブーストはT-SBCでコントロール。720cc×4の追加インジェクターはHKS-AICで制御。インタークーラー、ラジエーターはオリジナルだ。このエンジンは最高速仕様で、過去に296km/hを記録、まだまだ上を目指す。



「相変わらずうるさいセブンだけど、元気があって、いいね」——バンスピードの作るロータリーパワーはいつもバリバリなので乗るのに気が引ける。といっても、ボクはうれい。最近ロータリー・エンジンをしつかりチューンするシヨツツが少ないから、頑張ってるのよ。今回のエントリーは20B改を積んだFDだけど、まずエンジンが完調じゃない。ブーストは0.9kg/㎡くらいしか上がらないし、燃調自体が取れていない。タービンはT88のシングルというでつかいやつで、最高速狙いなのはわかるけど、シヨ用で急いで作っているところなのでしかたないか。足のほうもアンダーが強くて、固めただけ。これじゃせつかく著ったブレンボのブレーキもテストできなかった。また谷田部で会おう。