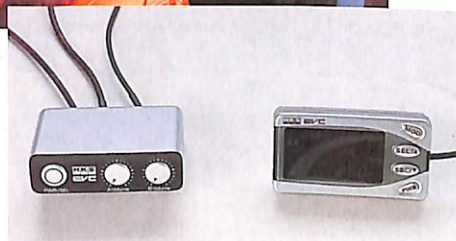


その2

新型EVC



最大過給圧は2.5kPa (ほぼ2.5kg/cm²)で、ディスプレイ部で過給圧を確認しながら、ブーストの設定が可能。2種類の過給圧を任意に記憶させることもできる。価格は7万円前後で4月上旬の発売予定



新型EVCは、これまでのsteppingモーターによる確実なブースト制御はそのままに、操作性と視認性を向上させた4世代目のブーストコントローラ。ディスプレイ/コントローラ/バルブの3部ユニット構成で、それぞれにCPUを搭載しているため、設定後はバルブのみでもブースト制御が可能。ディスプレイは2分の1DINサイズで、コントローラは4分の1DINサイズのコンパクト設計なので、設置場所を選ばないのも魅力的。

おもな特徴

- ディスプレイ/コントローラ/バルブの3部ユニット構成
- 各ユニットにCPUを搭載し、バルブのみでも制御可能
 - 従来型同様、steppingモーターを採用
 - 最大過給圧2.5kPaに対応
- ディスプレイ=2分の1DIN、コントローラ=4分の1DINのコンパクト設計

その3

A/Fノッキングランプ

A/Fの値と、ノッキングのレベルを同時に検出してディスプレイに表示してくれるのが、新製品のA/Fノッキングランプ。取材時は試作段階で、ディスプレイ部は未完成だったが、発売される際は新型EVCのディスプレイとほぼ同じタイプのものが、セットになる予定。これは、走行中のA/F値とノッキングのレベルを数値化して、その後のセッティングをキメ細かにできるのがメリットで、8万8800円で4月上旬の発売を予定しているよ。

おもな特徴

- A/F値と、ノッキングの有無をデータ化できる
- FコンVプロとの接続が可能で、セッティングに生かせる
- ディスプレイに表示し、リアルタイムで確認できる

その4

GT2800PS

これまでアクチュエータ式タービンで最大のモノは、GT2800PSだった。コレは1機当たりの対応出力が420PSで、それ以上を求めるとはウエストゲート式を選ぶことになり、重くなるのがネックとなった。この2種類に関しては、アクチュエータ式で500PSオーバーを狙えることが最大のポイント。4月中の発売予定で価格は未定だよ。



おもな特徴

- アクチュエータ式で500psオーバーを狙える
- サーキットユーザー向けに、ウエストゲート式よりも軽量
- ボールベアリング式で、高レスポンス&高信頼性を確保

●発売予定車種

車種	型式	予定価格
ソアラ	JZZ30	20万4000~20万9000円
マークII系	JZX100	19万3000~19万8000円
シルビア系	(R)(P)S13/S14/S15	20万4000~20万9000円
RX-7	FC3S	20万4000~20万9000円

*発売開始は4月以降を予定

能はもろろんだけど、見た目にもカッコよくなきゃダメだ！そして減衰力も30段調整だから、セッティングの幅も広いのが特徴だ。

さて、パワー関係では新型EVCに注目したい。コレまでのコントローラ部に加え、ディスプレイが独立して装備されている。見やすくなったうえ、ディスプレイ部でもブーストコントロールできるから使いやすだね。単純に考えると、ディスプレイ部っていうのは

デジタルのブースト計も兼ねているワケだから、コントローラとメーターが合体したEVCってこと。一度セッティングしてしまえば、バルブのみでもOKっていう優れモノなんだ。

試乗した場所は、筑波サーキット1000。ドリフトには最適なコース。ココを走ってみて感じたのは、かなり硬い足ってこと。ドリフトスベックのS14用スプリングはF110kg/R117kgだから、乗り心地も重視したこれまでのハイパーマックス・シリーズよりも、かなりハード(ハイパーマックスIIはF118kg/R115kgの設定)に感じるかもしれない。シャコタンでドリフトするワケだから、ある程度硬くしないとショックが底突きしちゃうだろうし、コレはしょうがない。全長調整式だし、自分好みにセッティングしてくれ！それにしてもドリフトに割り切っているから、ステアリングを「スパン」と素早く切っても対応できるレスポンスはいよね。

EVCのほうは、ディスプレイがあるからわかりやすいね。印象的には、下からブーストがかかるからドリフトしやすい。アクセルのオン/オフにもリアアに伝えてくれるから、狙ったラインを走れちゃう。タービン交換しているんじゃないか？って思うくらいブーストの立ち上がりがいいし、見た目にもカッコいい。コレは、4月上旬の発売が待ちどおしいぜ！

(村尾真吾)



大阪オートメッセ 場外展示車両 REPORT

決してハデさはないんだけど、まとまり感も抜群! シューエーストのアイラインやニスモのクリアウインカーなどの小技もさりげなく決まっっていて、カメランもカッコいいと絶賛しました!



RR4

快速ストリート仕様
スカイライン
25GT-T

平成
10年式

快適なのが今流なのだ!



奈良県
塚本敦司クン
の作品

2ドアなのに後部座席も快適、しかもターボ付きでFR! ということが決め手となってスカイラインを買った塚本クン。当日は洗車してきたというだけあり、ピッカピカな状態で登場! スキのないルックスといい、彼女も喜んでくれるようなインテリア(限定レカロシート×2)といい、今回の快速デート仕様はコレに決定! これからも大事に乗り続けてね

●SPEC CHECK!
基本マフラー、HKSフロントパイプ、ブリッツSUSバウ(ワールム)インタークーラー、トヨタリアルCPU、トラスT13段オイルクーラー、タナベ・SUSTEG PRO車電調(F=10kg、R=8kg)、シューエーストFバンパー/Sステップ/アイライン、ニスモ・クリアウインカー、レカロシート、ワーク・マイスターS2(F=8J×18+35/R=9J×18+35)ほか

RPSYK

かなり本気のドリフト仕様

180SXタイプR 平成
7年式

GTウイングはチャージスピードでリアアンダーはTB0をセレクト、リアのホイールはワーク・VS-XXの17インチを装着する(ちなみにフロントは18インチってコトだけどホント!?)



至るところにまで
手が入ってます!



三重県
田ノ岡克典クン
の作品

GG13

打倒ウィッツ仕様
マーチ 平成
8年式

W/LDのフルエッチロイヤルホランドのRウイングをまとい、間違いない迫力はアップしている。けど、マナーを守るのはコミカルさはしっかり残しているあたりがポイント高い!



愛媛県
高須賀 昭憲クン
の作品

コンパクトを
イジリ倒すのが快感♡

人と違うクルマに乗りたかった高須賀クンが選んだ、このマーチ。DIYとは思えないほど美しく仕上げられたオパフェンやMR2最終型の純正パールへのオールペンなど、とにかく凄い。じつは打倒ウィッツを目標にHKS九州のTD04-98タービンがオゴられ、さらにはフロントフレームはスポット増しされるなど、そのカワイイ見た目はウラハラな硬派チューンが施されているのだ!

●SPEC CHECK!
HKS九州・TD04-98タービン、APEX-N1マフラー、HKS(ワフロー)・F・CON/オイルクーラー インタークーラー、WALD-Fバンパー Sステップ/Rアンダー改、純正グリル、マルホランドRSホイール、KYBショック、kg+スプリング(F=29kg、R=22kg)、ニスモ1.5リフトアップ、強化クラッチ、フルード補機、フロントフレームスポット増し、トリアル限定レカロシート×2、P1レーシング(F&R=7Jx15)ほか

大技炸裂!

駐車場に止まっているクルマをくまなくチェックしてみると、オモシロイ発見がある。ここでは百戦錬磨のYVスタッフも思わず息を飲んだ、超大技を3連発で紹介するよ!



3連発!!

がばっ!