

REV SPEED

OCTOBER 2010 No.238



マンガでドラテク!

瞬間的な「操作の?」を一発解消!

ヒール&トー ターンイン 立ち上がり シフトアップ ドリフト サイドターン



サーキット/ストリート高次元両立チューンドカーの饗宴

かっこいいマシン55選

タイヤ：ネオバ AD08 (F&R:265/35R19)
ホイール：アドバン RS (F&R:18 × 10.0J 35)

オリジナルランデュース 岡山県倉敷市三田118-1 TEL086-464-0606 <http://www.runduce.com/>

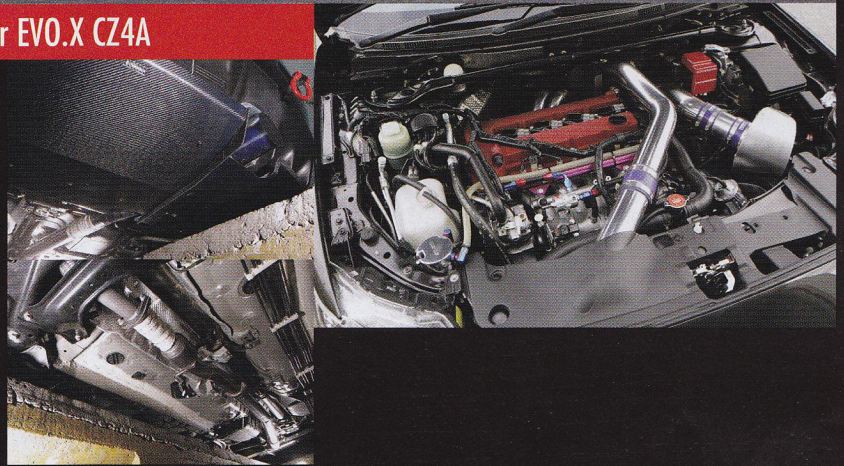


エンジンは2.3ℓ+GT3240という仕様。ランデュース製のチタンマフラー、タコ足、フロントパイプに加え、サードの触媒で排圧を落とし、さらにタービンのアウトレットも70φ→80φに。開発中に一度エアフロが壊れたことがあったそうだが、現在はVプロで制御し、エアフロレス仕様になっているのでトラブルフリー。冷却系はインプレッサよりもずっと余裕があるということで、サブラジエターを追加するという方法で対応。カーボンボンネットやバンパースポイラーも、クーリング対策に一役買っている。目立った軽量化もなく、車高調もストローク率80%という設定でも速いのは、やはりそれだけセッティングが決まっているという証だだろう

Original RUNDUCE Lancer EVO.X CZ4A

厳しいのは排気温度 いかに排圧を落とすかがキモ

今年のハイパーミーティングの5LAPバトルで見事優勝しているランデュースのエボX。本番でもハイブースト(1.8kg/cm²)を使用せず、ローブースト(1.5kg/cm²)のみで走りきったの快挙だったが、エボXは排気温度の高さがネックで、できるだけ排圧を抑えるよう、ユーザーにもここ一発というとき以外は、ローブーストでの走行をすすめている。当然、排気系のチューニングはマストで、スポーツ触媒は必須。マフラー、エキマニ・フロントパイプもランデュースオリジナルに。現車合わせのコンピュータで、ブーストアップの頃からノントラブルだ。



トライアル 大阪府堺市美原区丹上87-1 TEL072-369-3539 <http://www.trial.co.jp/>

TRIAL Lancer EVO.X CZ4A



タイヤ：デレンツァ Z1 スピンドル (F&R:245/40R18)
ホイール：BLITZ BRW (F&R:18 × 9.0)

チューニングの魅力を堪能できるレンタルマシン

“チューニングしたい。でも、どんな仕上がりになるか不安……”。トライアルが始めたチューニングカーのレンタルサービスは、そういうヒト向けに企画されたもの。単なる試乗と違い、実際にクルマを使ういつものシーンで、フィーリングをチェックできる。もちろん友達と共同で借りて、最新マシンの夢の加速感を堪能するのもよし。楽しみ方は自由だ。現車はそんなレンタル仕様となるマシンで、性能的にはサーキット走行会も視野に入れた内容となる。とくに冷却系はラジエターからSSTクーラーまで装備。耐久性にこだわりたいエボXユーザーにはよいお手本だ。

レンタルカーの証である「わ」ナンバーを装着。他にもMR-Sやロータスといったマシンが用意されている。エンジンは基本的にノーマル。吸排気を高効率化し、大容量のインタークーラーを装備することでパワーアップ。約320psの出力を発生させる。マフラーはブリッツのニュルスペックDTを選択。サウンドはマイルドだ。SSTクーラーの容量アップは、サーキットを走るなら必須のメニュー。冷却系ではラジエターの容量アップもサーキット走行を考えるなら絶対条件となる。足まわりはブリッツのZZRベースで、バネレートは前後共に8kg/mm。乗り心地を重視したセッティングと称している。ストリート8割、サーキット2割。そういうイメージの仕上がりが

