

ったというだけあってエンジンルームはパイプの取り回など実にキレイに仕上げられており、エンジンチューンの主役であるRHC-7タービンがオリジナルの手曲げタコ足にマウントされている。しかし、このRHC-7タービンというのはいつ見てもデカイ。果してこれを2ローターの13Bで十分使いこなすことができるのだろうか？ 制作を担当したメカニックに聞いてみよう。

「ターボが登場した当初から言われていたことですが、ローターエンジンにはターボとのマッチングがいいんですね。なぜなら、ローターは排気ポートからタービンまでが短く排気脈動が大きいのでタービンを回そうという力が強いのです。しかもH-1製タービンはとても低回転域から威力を発揮するフレキシブルなタービンなのでレシプロでは3とクラスにマッチすると言われるRHC-7タービンを充分に回すことができるんです。特にこのRHC-7はタービン特性からもローターにマッチングが良いと評判です」

なるほど、確かに乗ってみると若干低速域は犠牲となっているものの4300rpmからのパワーは圧巻、のけぞるほどの加速感が味わえるのである。

シートはSRホーネットを2脚装備。モノクロで塗装だけど、とつてもハッピーなだ。



235/45-17、ちなみにこれはフロントタイヤ、決してリヤタイヤではないのだ。



しかし、やはりこれにはタービン自体の性能もさることながら、メインをFコン、3800cc×2の追加をレビック2でコントロールしている燃調が決まっているということもかなり効いているのだろう。

そして、サーキット走行を意識したということも耐久性も高い。もちろん、オーナーがマメにメンテナンスしているということもあるがチューンして以来30ほどノントラブルというのはこれほどのハイパワーエンジンにしてはとても立派なデータである。こういったところこそ実際にチューンドカーのオーナーになろうという人には重要なポイントだ。自分の車をチューンする時は気をつけてショップ選びをしたいものだ。

次に、このハイパワーをOSのツインプレートを紹介して路面に伝えるのがF235/45-17R265/40-17という極太のP700Z。FC3Sにはリヤでも225サイズがポピュラーで太くても245サイズぐらいいまでなのでこの車のタイヤはまさに超大迫力といえるものだ。しかし、スタイリングとはうらはらに、走行時には極端なワイドトレッド化による悪影響が目立つことも少なくない。だから、サーキットなどでは前後ノ

265/40-17、これが本当にリヤタイヤ。しかし、さすがにこれは太すぎるなあ。



まだまだたくさんいるトライアルのスタッフ陣。いいなあー編集部に協力(愛子さま希望)来てくれないかなあー!



大パワーのストリート&サーキットSPL

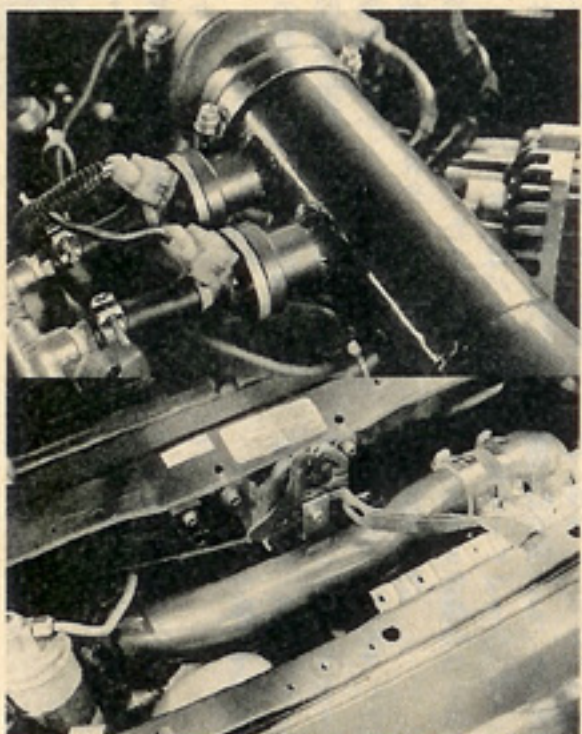
1マルサイズ(205なら15incでも16incでもOK)のセミスリックがオススメで、ストリートではルックスも兼ねて205/55-16&225/50-16あたりが妥当な線だろう。

その他にはやはりオシャレなトリアルだけに、インテリアチューンも見逃せない。S13シリアルと並んでシート交換必須車とされているこのFC3Sには、超ハデなSRホーネットが装着されているのだ。

このホーネットはモノクロで申し訳ないが、パープルの鮮やかなカラーリングがとっても新

鮮。「ルックスと実用性を突きつめていくとレカロ」という牧原さんの考えからチョイスではな

いだろうか。しかし、今回のFC3Sはいくらサーキットを意識したとはいえ、扱いやすさを考えるともうワンランク下のタービンでも良いのでは?とも思った。しかし、そこを強烈なパワーと、ストリートに耐えうる実用性を両立させてくるあたりはやはり、最近のトリアルはノッてるな、という感じがするのだ。



これまたカラーで見せられないのが残念。パイピングは全て美しいブルーメタで塗装されているのである。カッコイイ!

