ＲＥとターボのマッチングは難しい。現状ではサイドポート式をトライしているが、将来的にはペリ方式にも進みたい。

雨宮サバンナRX7・13Bターボ

"260km／hの壁"クリアへのトップコンテンダー！

サイドポート13B型ＲＥにエアリサーチターボを組合せた強力マシンである。しかし、ロータリーエンジンとターボとのコンビネーションは、セッティングに難しい面があり、現状は開発途上にあるとみるべきであろう。

成果としては最高速254・42km／h、0～400m12秒98なるデータが得られた。数値的に目標レベルをやや下回ったが、ともかく、マキシマムパワーでのトライアルに安定した力量を発揮した点で、多大の収穫があったと評価し得る。

13B単体でのハイチューニングで、これよりも高い最高速度を発揮したマシンもあったが、それよりもテスト車の出力特性は、かなり中速トルクが増大し、ドライバビリティでは一段と進歩していたのが印象的であった。

比較的、低回転で大トルクを発生するというターボ特性の利が明確で、ゼロヨンの発進などではホイールスピンの制御が困難であったほどである。

インタークーラー装備であるから、安心して高速周回を重ねることができたが、1周目より2周目で、やや速度の低下が認められ、この辺ではミクスチャーの調整あるいはブースト・セッティングがもう一工夫必要であった。

最高速時は5速7000rpm。あと500rpm上がれば260km／hオーバーが可能となるわけで、デフ比の検討を含めて、もう一歩というところまで迫っている。

この車の良い点は、空力およびサスペンションの高速対応力が優れていることで、250km／hオーバーでのバンク内走行は、まさにトップレベルの安定度を発揮した。コルビュ・バケットシートのホールドも確かで、またステアリング中立付近が締っていることもあり、かなり余裕をもってバンクを駆け抜けることができた。

タイヤは、ピレリP7を装着。フロントは205／50VR15、リアも205／50VR15。リアダンパーにはビルシュタインを装着、"足"を固めている。

直進に入っても矢のように真直ぐ進み、まだ薄暗いコース上で、直進維持に神経を集中する必要度が少なかった。

その意味ではかつてテストしたハイチューンドカーの中では最も信頼性の高い車であるといえる。

260km／hの壁を破るトップバッターとしての資格は十分であり、再度のチャレンジを期待したい。

イン・パネのレイアウトを全面変更。シートはサポートの良いコルビューバケットを装着。

水冷式インタークーラーとエアリサーチターボをコンビした13B型ＲＥ。ＣＤＩも装着。

81年 12月号