



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、将来的にはベリ方式にも進みたい。



260km/hの壁をクリアへの トップコンテスター！

サイドポート13B型REにエアリサーチャー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、とにかく、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生ずるというターボ特性の利が明確で、ゼロロ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。

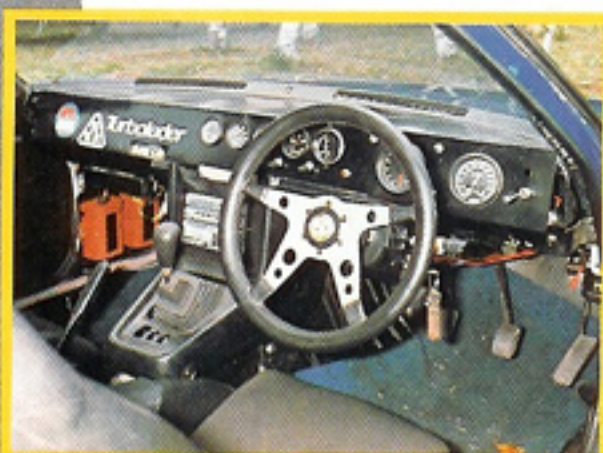
最高速時は5速7000rpm、あと500rpm上げれば260km/hオーバーが可能となるわけで、アフリカの検討を含めて、もう一步というところまで迫っている。

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。コルビューバケットシートのホルルトも確かで、またステアリング中立付近が締ま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、ビレリ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直直ぐ進み、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ャーターボをコンビした13B型RE。CDIも装着。