



→1月20日、待望の300km/hオーバーが出たマイナーなトラブルもなかった

て、13Bのツインターボはオーバーホールして12月21日にトラブルの素となったミッションは新品に交換して万全を計った。  
ところが、とんでもないハプニングに見舞われた。というのは、1月19日、谷田部の前日である。オーバーホールされた13Bをナラシしている時に、ローターハウジングにヒビが入ったのだ。  
それからはテンテコマイ。メカの拓はしつちやきになってエンジンを組み直した。  
ブルーとピンクのサブナナRX-7のテールパイプから、小気味良いエキゾーストノートが回復したのは午前3時。  
午前8時の谷田部のコースに現われた雨宮勇美の顔には、やはり疲労の表情があった。  
ニューファミリア、スカGとテストが続ぎ、やがてロータリー車のテ



なつっこい笑顔で……。しかし、アマさんの気持ちは、正直いって決して笑顔ではいられなかったことだろう。シヨウが終ったあとの目標は、もちろん1月20日の本誌の谷田部におけるロータリー特集。照準を合わせ  
ストとなり、ドライバーの井上晴男クンが、ツインターボのcockpitに収まり、そしてコースインしていった。いつもの時と同じようにエキゾーストノートの感じはいい。心配したミッションのトラブルも、いつもは、バンクを出てストレートになる附近で出るのに、今回は、その気配もない。RX-7は快調に走り、バンクから計測区間のあるストレートに出てくる。快調に走っている。  
1周目の表示は304・826km/hとうとう出た！

雨宮勇美の顔にはうれしさが見えた。もちろん、この日来ていたRE雨宮のメカニック達にもである。  
そんなうれしさをよそに、RX-7は、そのままバンクへ消えていく。また快調の様子。裏のストレートを走るエキゾーストノートも、1周目とかわらず、全くもって快調。  
計測区間にはいつてくる。1周目よりも、スピードは速く感じた。期待のうちに計測班から報告がはいる。速度は307・429km/hだ。  
この瞬間、雨宮勇美の顔がくすくれた。もちろんうれしさからだ。トライアルのたたき出した307・955km/hには、0・526km/hおよばなかったが、とにかく、立派な数字である。  
この瞬間を雨宮勇美は、「音の感じは良かったので、出る」と思った。それでも300km/hを少しオーバーするぐらいかと思っただけど、結果は307km/h。うれしかったヨ」と振り返った。  
本誌の最高速トライアルのドライバーである井上晴男クン。彼は、RE雨宮でメカニックとして働く井上孝三クンの兄弟であり、ロータリーで300km/hオーバーは悲願でもあった。裏のストレートのサインボードに「307」という数字を見た時に、「涙が出た」という。  
とにかく、ロータリーチューンにかけた彼等の喜びの大きさは、計り知れないほどの大きかったにちがいない。



## 「288km/hの時、なんと涙が出たもんナア」

振り返ってみれば、雨宮勇美が、この谷田部のテストコースに初めて来たのが、今から10年前の1974

年。自動車専門誌のモーターマガジンのフェスティバルであった。この時、12Aのポート拡大、ファミリアRE用マフラーなどでチューンしたサブナナスポーツワゴン、12Aのポートを8mmブリッジ加工したRX-7。それに、当時の雨宮ワークスカー1というべきRX-7の3台で、最高速の方は、194、210、214km/hを各々マークした。  
この頃、雨宮チューンといえば、各地のゼロヨンや、ストリートレースでは、めっぽう速かった。  
RE雨宮の名前が極だつて高まったのが、1979年あたりからだ。それは、谷田部におけるチューニングカーの最高速トライアルで、まず13Bのペリで245をマークしてからだ。それ以後、258・06km/hとなり、やがて、チューンしたエンジンも、メカチューンからターボチューンにかわり、記録は277・45km/hとなった。1981年11月7日のことである。



↑13Bのターボで出した277.45km/h、この時はミッションがイカれた！  
↑ターボもシングルからツインに、ツインになったことで、速度は大きくジャンプ！



↑ツインターボでたたき出した288km/h、この時は、本当にうれしかったという

