

注目度 No.1 マシン チューン度実践研究



足まわりは、スポーツセッティングダンパー「スラローム」と「ストリート・サス」の組み合わせ。さらに前後に「ハード・スタビライザー」を装着する（8月下旬発売予定・価格未定）。基本的にはノーマルの長所を生かしつつグレードアップさせ、ストリートではしなやかなフィーリング、高速ではグッと踏ん張るというセッティングだ。

フロントセクショングランドのスポイラー、ブランドのエアロパーツ、ノーマルのチン・スポイラーと交換するタイプのエアダムスカートもシンブルだけど、なかなかカスライリツシユだ。



ただ、試作のサスペンションセッティングはやや硬めだ。バンクでかなりガツンガツン跳ねる。

ゼロヨン発進はやはりFD3Sの場合4000rpmあたりが一番スムーズに発進できる。そのまま8000rpmシフトでチェンジしていくが、ナイトのCPはともなうスムーズに回転が上がる。各タイムも、一発勝負にしてはまずまずだ。最高速は5速7400rpmまで回って273.4km/h。やはり7000rpmからの加速は鈍くなる。5速でも0.9kg/cm²のブーストはタレずに問題はない。



注目度はやはり、コンピュター。半年の開発期間を経て完成したのが、このオリジナル・4BEAT・FD ROMだ。



スポーツエキゾーストフルチューアルは、地上高を低くしながら高気圧効率を実現する。外観に似合わないエキゾーストノットはともなう。

シーケンシャルポイントのリセットが決め手、扱いやすさ重視の、トータルセッティングだ！

チューン度 メカCHECK!

気になるエアロ効果のほうは、ドライブレインディングダウンフォースを感じるほどじゃないが、最高速域のノビが抑えられるのに影響しているのかもわからない。ナイトといえば足まわりにも強いショックなので、このサスキットが完成するのが楽しみだ。

PART3 サーキット全開 STAGE

fromトライアル走行会inT1サーキット英田



全開走行は4~5周が限度
熱ダレてブーストが
上がらない！攻め込むなら、
クーリングブレイアウトを
見直すべし！

関西の新走り屋ステージとして注目のT1サーキット（1周3702m）に、チューンドFD3S、5台が集結。それぞれのチューナーが全開走行にチャレンジだ！

各マシンのチューン度は、ほとんどCP、マフラー、そしてエアクリーナー程度のライトチューン。もちろん、懸念の



トライアルの牧原氏の呼びかけで、関西の代表的チューナー、そしてRE雨さんガT1サーキットに集結。気になるパトル機は、V-OPT Vol.19(発売日未定)で生中継だ！

ちなみにCPのみ変更の最高出力は、ブースト約1.0kg/cm²で290psほど。これはノーマルマフラーと組み合わせると高回転での排気効率が悪く、ブーストがタレてくるからだ。が、中間域では約

30psアップし、とても乗りやすいパワーカーとなっているのが特徴だ。

今回テストしたクルマは、オリジナルの懸念なし60デューアルマフラーを装着し、高回転のブーストのタレに対応。ブースト約1.1kg/cm²時には最高出力、380psをマークしている（テスト時は耐久性重視の0.9kg/cm²）。

足まわりは、現在進行形の試作品。シヨックはKYB製の8段階調整で、前後とも減衰力ノーマル比約80%アップ。スプリングもオリジナルで、F・R・5・6kgという設定。また、スタビライザーもオリジナルで、効きを30%ほどアップさせ、コーナリング中のロールに対処している。

ブーストアップ時の燃料増量はもちろん、各種リミッターも完全に解除済み。また、ふたつのターボのシーケンシャルポイントも変更されており、ノーマルより格段に加速フィーリングがよくなっている。特にノーマルでは、3速ギヤで4500rpmまで回してから3500rpmに落とすところから再びアクセルを全開にすると、ブーストが立ち上がりず加速フィーリングが悪くなる。これはシーケンシャルの制御機構上の問題なのだが、それもキツチリ、解消されている。

外観も、いち早く生産型（試作のベースモデルではない）のオリジナルフルエアロを装着するなど、まさに、やる気まんまん。今後の熟成に期待だ。

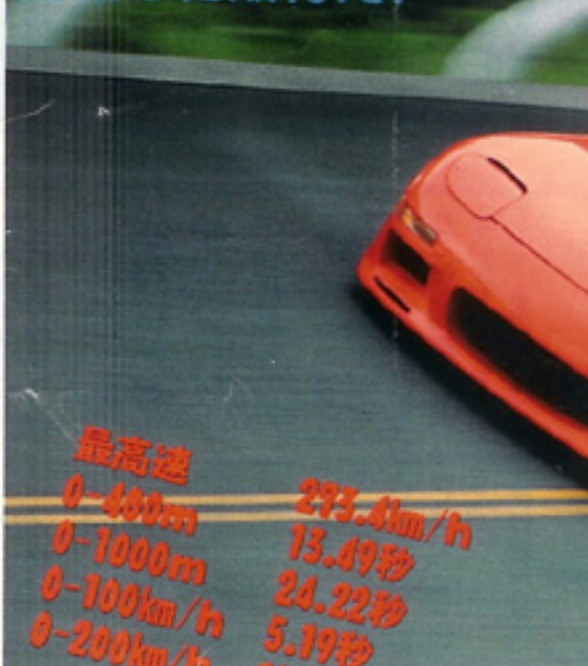
室内はブースト計のみ装着。



ナイトオリジナルの4BEAT・FD ROM。こちらにも多機能チップから読み取ったデータを蓄積し、EP-ROMに移している。



スムーズな
吹け上がりか気持ちいい
足まわりの
意詰めに期待だ！



最高速 273.4km/h
0-400m 13.49秒
0-1000m 24.22秒
0-100km/h 5.19秒
0-200km/h 18.22秒