藤田エンジニアリング　☎0729-49-1313

FEED・アンフィニRX-7

ホイールのカラーチューンは、関西でも、人気定番。

燃料カットにはF-CONのROMチューンで対応。これもCPチューンのひとつだ。

パワーフロー、そしてこの80φマフラーで、ブースト0.9kg/㎠時に300psを発揮。今後はコスモの20B用タービンを使ったシーケンシャルチューン、そしてシングルターボチューンが同時開発される。

エスプリ　☎0593-82-4694

エスプリ・アンフィニRX-7

サーキット走行用に最愛のバケットシートを装着。気合の入れすぎでクラッシュしたなんて、口が裂けてもいえない。

タービンを交換して来るハズだったが、時間切れ。谷田部で、266.8km/hを記録した仕様で登場。VX-ROM、K&Nエアクリーナー、トラスト3層インタークーラーなどで0.9kg/㎠時に325psをマークしている。

マフラーはパイプ径80φ、出口100φのオリジナルだ。

レーシングサービスガレージ福井SPL　☎0776-67-2980

ガレージ福井SPL.ワークスRX-7

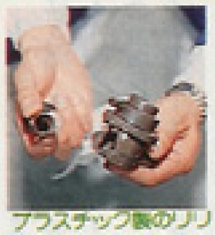
ショックもRE雨宮製。

ステアリング、そしてインパネの一部もボディ同色で決める。

RE雨宮製CP、トラストのインタークーラー、パワーフロー、70φマフラーで0.9kg/㎠時に320ps。パイピングまでカラーコーディネイトするこだわりぶりだ。

HKS関西サービス　☎07438-4-0126

Kansaiアンフィニ


プラスチック製のリリーフバルブがこのとおり。Kansaiでは、ソアラ用のスチール製の流用を考案中。

ブーストはEVC、燃調はF-CONで制御。

基本的に谷田部テスト時（パイプ抜けでブースト上がらず）と仕様は同じ。パワーフロー、リーガル75φマフラーで、ブーストは0.9kg/㎠までかけ、約300psを出力。

トライアル　☎0722-54-7039

トライアル・FEEVER-7

オリジナルビルシュタインショックにF5.5kg、R5.4kgのスプリングをセット。振り回す面白さを狙ったセッティングだ。

パワーフロー、80φマフラーで270ps。ブーストリミッターは解除できていないが、それでもマフラー効果で0.7kg/㎠までは上がる。が、牧原選手気持ちのいいクルマ造りには、あと50psは必要とか。やっぱ、CPチューンしかないでしょ。

スチール製80φマフラーは関西で人気のアルティア。

リミッター類は解除済みで、燃料カットなどのトラブルは皆無。タイムはこのサーキットで行われているユーノスロードスターレースと同等の2分前後（ベストタイム：トライアル一分55秒35）ってところだったが、やはり、その速さは月並みじゃない。ベースポテンシャルの高さは、各チューナー、絶賛ものって感じだ。

ただ、問題は、4～5周を過ぎたあたりからの熱ダレ。エンジンルーム内に熱が溜まり、ブーストが0・5kg/㎠まで（ノーマルブースト0・63kg/㎠）しか上がらなくなってしまうのだ。しかも、HKS関西のマシンは、プラスチック製のノーマルリリーフバルブが溶けるという大トラブル。これは、明らかにクーリングレイアウトの悪さが原因だ。

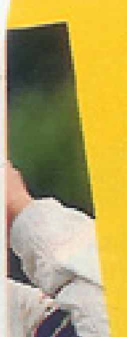
というのも、今度のセブンは、どちらかというと軽量化が優先され、ボディに合わせてエンジンやサスのレイアウトが決定されている。それだけに、特に、エンジンルームの形状、そしてクーリング系のレイアウトにかなり妥協が見られ、エア抜けが悪いなど、いくつかの問題を抱えているのだ。もちろん、インタークーラーの容量の問題もあるだろうが、事実、スペシャルに換えてきたマシンでも同じ症状に悩まされていただけに、かなり深刻な問題といっていいだろう。

対策としては、ラジエターとインタークーラーの位置を換えて、大容量タイプに交換するのが一番だが、なにしろ、スペースが狭く、かなり、ボディの加工が必要となってくる。まっ、ライトチューンの街乗り程度なら特に問題はないが、サーキット走行会や峠攻め、あるいは、これから先、タービン交換などのパワーチューンの過程で大きなネックとなってくるだろう。この辺は、各チューナーの早期対策に期待だネ。

ほんの4～5周程度でもインタークーラーを直接、水で冷やさなきゃならないほど、熱が溜まる。

★FD3Sチューニングへの期待。

by Dai



シーケンシャルを生かしたチューニングが、ストリートチューンの正道だ！

アンフィニRX-7。このクルマがこれからのチューニング・シーンのメインディッシュなのは間違いない。これほど走りに徹した高性能車はここ当分、出てこないかもわからないからだ。で、その身上は走りの操縦性にある。

92 8月 OPT