

絶対的なパワー不足が、 イジめる側をその気に させるんやネ

TRIAL PROJECT 0722 (54) 9777 / 代表 牧原道夫さん

このクルマのおもしろいところは、FRのライトウェイトスポーツだからなんだろう。あたりまえだけど、それ以外でいうなら、なんといても絶対的なパワー不足というところね。イジめる側もそうだし、乗る側もこういうクルマってほんとおもしろいんだよ。例えば足を交えてブッシュを組むよね。これだけで、エンジンには物足りないが、そのアンダーパワーのクルマをいかに操り、速く走らすことが出来るかを楽し



トライアルが手掛けたロードスターのフロントバンパースポイラーは7万8000円だ。

める。パワーがないから多少ムリなことをしても大丈夫。ロードスターの魅力のひとつだと思える。それと、そこからワンランク上を目指すなら、ウチがオリジナルで出しているスポーツインジェクションはオススメだね。テンロクならこれにオリジナルのCPを組み合わせて140PSオーバーも狙える。これだけのパワーがあればストリートはもちろん、サーキットだって十分に楽しめる。パワーがあるからタイヤのグリップに負けて失速なんてこともないからね。

あつ、それとテンロクに乗っているオーナーに言いたいのが、テンパチのフロントブレーキの移植。ブレーキバランスがフロントよりになるので、リアに強いパッドが必要になるけど、これを組めば、けっこうアクセルをガンガン踏んでいいよ。車重がないからといって、この辺を怠ると痛い目みるぞ。

夏場のクーリング対策 をしつかりと

RSアイザワ 0462 (54) 8798 / 相澤弘志さん

ロードスターをイジるときのアドバイスとしては、この時期ならクーリングに重点をおいてほしいね。ウチでも販売しているけど、強化ラジエターとオイルクーラーとがセットになっているタイプは、ちよつと値は張るけど、それだけの価値は十分にあるよ。夏場の暑い日でも、これをつければ油温が110度を超えるなんてことはないからね。それと、クーリングパーツで見逃せないのがエアロボンネット。これとライトカバーインテークとを組み合わせれば、エ



熱対策に威力を発揮する、大容量ラジエター+オイルクーラー。

アーが入りやすく、しかも、抜けもよくなるので、冷却効果もかなり期待できる。おまけに、その効果はエンジンルーム内の温度を下げてくれるので、密度の濃いエアークリーナーに吸わせてやることも出来るというわけ。

それと、テンロクなんかだとそろそろオーバーホールの時期だと思っただけ、それがいつかわからないオーナーが多いようですけど、ウチでは5万kmを目安にしています。この走行距離でラッシュアジャスターのカチカチ音やオイルのじみ、エンジンの熱ダレが極端に早いなんて症状が出ているなら即オーバーホールなので覚えておいてください。



ER'S CE

劣らぬ情熱でロードスターチューニングはどうあるべきかを語っていただいた。その熱いメッセージを聞け!!



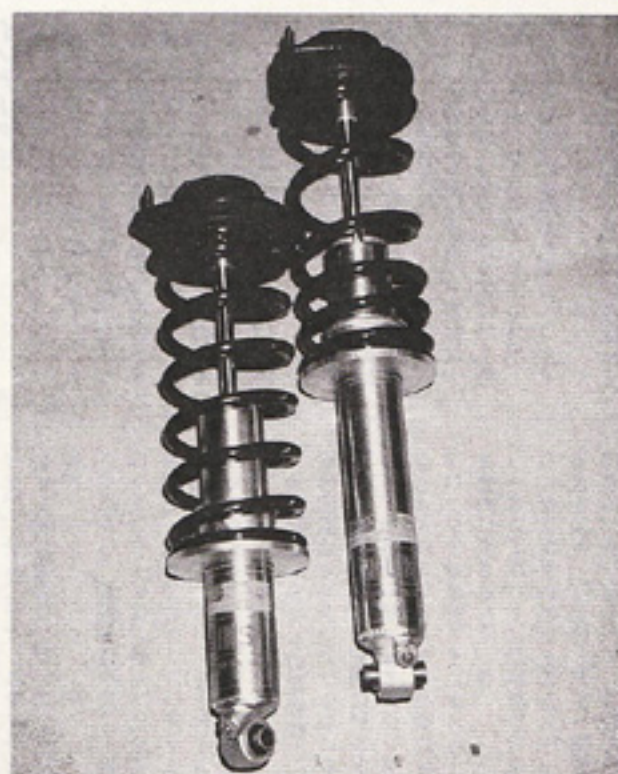
ロードスターのレベルを引き上げてやる事ができます。

ロードスターをライトチューニングで仕上げるなら、金銭面でもライトでないと考えますよね。ただ、どこまでがライトで、どこからがハードかというのはお客さん次第でもあるんですよ。最近では、自分なりにチューニングのプランを考えてくるお客さんが増えてきました。バタインとしてはデイトや買物といった街乗り重視で、たまにはワインディングやサーキットを走ってみたいという指向の人が多くですね。エンジンと足

とどちらから先に取らるか考える、足の方が半歩くらい先でしょうね。ブレーキパッドの交換、アライメント、それからショック&スプリングといったところでしょうか。足に関しては、Sスベだったらビルシュタインが最初からついてるからスプリングからいじりたいところですね。ノーマルのロードスターだったら、高速スタビリティにふるならショックから、ハンドリングを重視するのならスプリングからいじるのがよいと思われまます。うちのオスス

ロードスターチューニングの キーワードは足

ユアーススポーツ 03 (3424) 3771 / 有泉渉さん



B-PERFORMA (ストリートユース) は18万8000円だ。