レイブロス・スープラ

ゼッケン⑨ ドライバー:斯波眞澄
ナビゲーター:元木孝夫

STACKの集中メーターを組み込んだインパネに注目だ。グローブボックスには、ブースト計、排気温度計を備える。ハンドルの左側にのぞいているデジタルメーターはサードのA/Fメーター。

斯波さんはレイズの社長。ナビの元木さんはレイブロスカーズの代表。ふたりで走れば恐いものナシってか?

派手なカラーリングが、キャノンボーラーの心意気

ホイールメーカーのレイズだが、それとは別に、ホイール以外のパーツを開発する部門として生まれたのがレイブロスカーズだ。

今回はそのレイブロスのデモカーともいえる、ド派手スープラでエントリー。

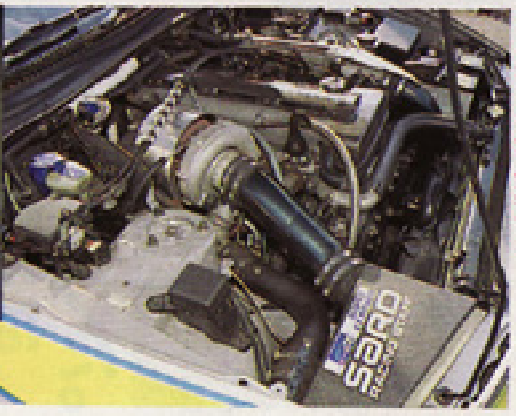
エンジンに関しては基本的にノーマルだが、ノーマルのシーケンからシングルの、K27 3470 MOJ仕様になっている。燃調はメインのみで525ccインジェクターを稼働させる。燃料ポンプはGT-R用だ。

E-SBCにより、最大ブーストが1・4kg/㎠時に510psを発生。街乗りでは1・3kg/㎠で、下からパワーのある乗りやすい仕様とのことだ。

足まわりはフォーミュラ用ショックをベースにしたもので、これは圧縮側と伸び側の減衰力を別々に調整できるスグレ物。これにフロント20kg、リヤ12kgのスプリングを組む。

室内もオリジナルシートやインパネなど、内外装ともに派手に決めた一台なのだ。

必要最小限のものをきれいにパッキングしてある。そして、携帯食料も欠かせない!?



エンジンはKがシングル仕様。525ccのメインインジェクターをメインコンピューターのみで制御する。

総括

オレ達の大好きなクルマとの、本当のつき合い方を見つけ出そう!

果敢なチューナーと、みんなの応援でボクの夢は第一歩、ありがとう

みんなの応援、嬉しかった。

まずチューナーのみなさんに、一番にお礼を言いたい。いったいどんなイベントになるのか、不安な状況の中で、果敢にチャレンジしてくれて、ありがとう! このチューナー's・キャノンボール・ラン――ワン・ラップ・オブ・ジャパンは、ボクが日本でやるにはどんなスタイルなら可能なのか、とずっと考えていた結果なのだ。参考になったのは各地のサーキットを転戦するアメリカの1Lap・of・Americaだけど、日本で一般公道を利用して競技を行うにはなぜか、度胸がいる。制限速度で走るのだから、別に問題はないのだけど、そこにはチューニングカーという問題や走る人の社会性という問題がある。

それでも、ボクには自分の愛車を思い切り走らせてみたい欲求と、それも自宅から一般の道を走って、目的地まで走破したい、というレースとラリーを組み合わせたようなスタイルが夢だった。

これが可能になるためには、やはりチューニングカーが公認されるような時代と走る側が社会性を意識しなければ不可能だった。サーキットはいいけど、スタートした以上、公道は1台1台監視するわけにはいかないからだ。

OPTION創刊号は確かにボクひとりの非合法キャノンボールだった。それから15年、チューニングカーの進歩とチューニング環境の広がり――これが今回の成功の鍵だった。15年の歳月がかかったわけだ。

それでもいろんな失敗があった。これを今後にどう生かすか、読者のみんなはどう思うか、2回目も可能なのかという基本に戻って、まで、じっくり考えてみたい。

この記念すべき第1回の表彰式は'95年正月の東京オートサロン(1月6~8日/東京晴海)でやるから、みんなもぜひ参加してほしいね。それから、各ステージで、応援してくれた読者のみんな、ありがとう。

稲田大二郎

各ポイントを加算減算した総合順位は、次号で発表。さて、みんなで順位を当てるべし。正解者の中から抽選で、キリハリクラブ制服賞の、ワン・ラップ・オブ・ジャパン記念・他では絶対に手に入らない限定ステッカーと、各参加チューナーのステをセットにしてプレゼ。ハガキに住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記して、「1月号ワン・ラップ・オブ・ジャパン総合順位」係まで。締め切りは12月20日だ。ちなみにカッコつけてる公害向井(笑)はプレゼント品ではありません。