

# SUPER COMPACT

ダウンサイズはコンパクトで済んでいるが、車高設定となる  
と設計は高価。幸い低車高であるストーリアスにはツリ  
ーなどで必要があったため、ロスボウのストーリアス用  
車高調整をベースにバネレートのみRVWにあわせてリセ  
ットアップした。

このように、ダウンサイズはコンパクトで済んでいるが、車高設定となる  
と設計は高価。幸い低車高であるストーリアスにはツリーなどで必要  
があったため、ロスボウのストーリアス用車高調整をベースにバネレ  
ートのみRVWにあわせてリセットアップした。



マイナー車ゆえに追加されるリブブローはアイディアで  
廻りまわることが可能。リップスポイラーにカーボンシートを  
貼り、ヒス量感や牽引フックを強調すればリブブローさ  
まはしていいのだ。

そうした数多くの苦勞を  
経て仕上げられたマシンは2  
00馬/27.4km/hをマーク。カ  
ーナなどを快適装備がフル搭  
載されているために単純計算  
できないが、ノーマル車重で考  
えるとパワーウェイトレシオは  
4.95kg/PS。イメージしやす  
いように例を挙げると、じつ



トライアル  
川瀬サン

はこの数字は、パワーウェイトレシオにこだわって制作され  
たNSX(4.96kg/PS)にも匹  
敵するのだ。  
ちなみに、過去パワーがなが  
いという評判はエアロパーツな  
どいう存在はエアロパーツな  
どとドレスアップ車でも同様な  
のだが、そのあたりはオーナー  
のDリブのリアアクトとパーエ  
アロに関してリアブレストラ  
ーやサイドステップといったホ  
トム部をカラーシートのエー  
ディネット、前後のインテーク  
ルーアーで小量となったインテ  
ークスポイントはN.A.モデル  
へと変更すると、さらにリブ  
リブを出して来た。  
スターレットやシティと比べ  
た人間マシンをコンパクトなら  
では軽量化やオートマを  
セオリーとあり進めていくの  
もたしかに正しいが、Dレンジ  
からアクセルチェンジェれば高  
な加速が味わえる。インヴェ  
RVも魅力的なワンオフパーツ  
によりコスト面ではさほどし  
高くなってしまうものの、牛の  
皮を被ったオカシなデザイン  
をねらうなら打ってつけの存  
在なので、快調性と高快を同  
立したいストリートユーザー  
としてみるというだろう。

「専用」パーツは数個しかないマイナー  
車ですが、ワンオフ車種でもオプション  
アップは想像なく可能です。AT、セク  
イスイでいいし、ATはクー  
ヤなどのクーリングファンに駆動すればファン  
ニング効果の耐久性などにも問題はない  
ですね。」

