

Produced by 夢工房

●S1 Sport Elise

ギア比の改善で簡単にタイムアップ!?

Best Time

1'02.30

▶▶ マシン解説はP30へ

Who is the fastest at tuned Elise family?

チューンドエリーゼBros.筑波最速バトル

Driver's Impression by Takaya Tsubobayashi

スポーツエリーゼが持っているフニャフニャとしたフロントの感覚を、よく改善していると思いました。よって、ブレーキングからターンインといった一連の操作を狙いどおりに行うことができます。とてもコントロールしやすいですね。イメージとしてはレーシングカーに近い。夢工房の足回りからは、それほどにしっかりとした感覚を得ることができます。ただ、リアサスに若干柔らかさがあって、ターンインではいいものの、トラクション方向では腰砕けになるようなシーンがあり、気になりました。また、残念に感じられたのはギア比ですね。ここ筑波で乗るならば、もう少しクロスさせたものにしたい。つまりはギア比がロングすぎるんですよ。1へアピンからダンロップコーナーまでの区間では、2速と3速のどちらを使うか迷ってしまいます。今日乗った中で5速を使わなかった数少ないクルマのひとつですからね。このギア比を見直すことができれば、簡単にタイムアップを実現することができるでしょう。

▶▶ マシン解説はP25へ

Produced by BANDO H

●S2 Exige 1931cc+4連スロットル

スピード域が高いサーキットで本領を発揮する

Driver's Impression by YASUO MIYAGAWA

レースの世界を熟知している坂東商会が造り上げたクルマということもあって、セットアップの絶妙さにとにかく感心しました。なかでも注目できたのは、乗っていて違和感がまったくないということです。おそらくはコーナーウエイトやアライメントといったところに秘密があるでしょう。またLSDとのマッチングも良かったです。例え進入スピードを高めたとしても、しっかりとリアが安定し、さらに脱出では適度なトラクションが感じられます。きっとLSDのロック率なども試行錯誤したんじゃないですかね。こうした一連の動きを自然に行えるというところが、このクルマの良さなんです。また、コーナーリングスピードを高めていることもあって、パワーバンドを外さずに走ることができることもポイントだと思います。エンジン的高回転の伸びとトルク感も良かったです。しかし、残念ながらクロスミッションは筑波に合わないところがありましたけれど……。本領を発揮するのはきっとツインリンクもてぎや富士スピードウェイじゃないですかね。

Best Time

1'04.03



スタンダードの雰囲気を存分に残すエクステリア。軽量化についても未だ着手前の状態で、実測で880kg以上もあるという。つまり現段階ではエンジンチューンが先行しているわけで、パッケージとしての点詰めはこれからという状況なのである。



S2 Exige Produced by BANDO

220ps超を実現する純正流用の排気量アップ

Text: 山本晋也 special thanks: <http://www.bandohracing.com/top.html>

●レースエンジニア 宮坂 宏の分析

坂東商会のマシンもやはりリアに235サイズの他より幅が狭いタイヤを装着しています。コーナリング姿勢はかなりのいいですね。ドライバーのコメントもそれを裏付けるものになっていると思います。オリジナルのLSDもセッティングが決まっているようですね。ただギア比が筑波に合っていないのは残念ですが。

可能性は限りなく高い。

ただし現段階では、チューニングはパワートレインに集中している。今後、サスペンションや空力にもBANDOのノウハウを注ぎ込んでいけば……、たしかに目標としている1分切りの可能性は限りなく高い。

さらにトヨタ系ラリーマシンで知られるCONEスポーツのクロスミッション、BANDOオリジナルのLSDなどにより駆動系もグレードアップされ、無駄なくパワーを使い切れるようセッティングされているのだ。

その速さの秘密はエンジンにある。2ZZをベースに同じトヨタの1ZZエンジン用クランクを流用することで排気量を1931ccまでアップ。そこにレスポンスと吸気量アップを実現する4連スロットルを組み合わせる。エンジン制御はモータックが担当。吸排気系はサクラムのパーツで整えられている。結果として最高出力は230psを超えるレベルまで高められた。

BANDOレーシングといえばスーパーGTの300クラスでセリカを走らせるトヨタ系プライベートの名門チーム。そのノウハウをトヨタエンジン(2ZZ-GE)を搭載したエキシージに投入したのが、このマシンだ。すでに筑波ラップでは1分1秒台まではマークした実績があり、現在は1分切りを目標にチューンが進んでいる。



日本のレーシングガレージらしく、シートはブリッド、シートベルトはタカタとジャンプブランドで固められたインテリア。これらはスーパーGTなどでの実績から選ばれたものだということだ。



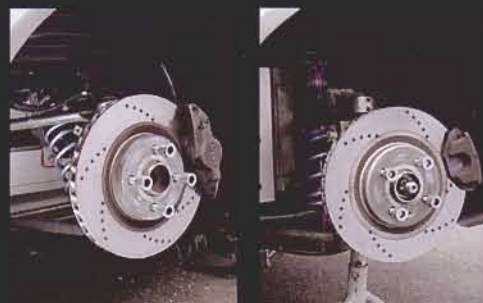
タイヤ銘柄はアドバン048RのGSコンパウンド(リアはG2Sコンパウンド)。サイズはフロント215/50R16、リア235/45R17と標準的なものとなっている。



フロントのチンスボイラー、リアのGTウイングはいずれもスーパー耐久で認定されているドナー製。ノーマルのアンダーディフューザーはそのまま使用されている。



純正流用のストロークアップにより排気量を1931ccへと増やした2ZZエンジン。そこに他車流用の4連スロットルがセットされる。エアフロレスとなるため制御はモータックで行う。制御プログラムについても試行錯誤の最中ということで、まだまだ伸びる余地は多いにありそうだ。



クアンタムをベースにBANDOのリンクエストによりセッティングされたサスペンションをセット。ブレーキはシステムは純正のままパッドのみがエンドレスCCXに交換されている。