

スバルファンのための面白くてためになる教科書

SUBARU

MAGAZINE

45

vol.

[スバルマガジン]

2023年5月10日発行 CACTUSMOOK

最新シャーシの可能性

15年ぶりにラリーフィールドへ復活



VBH & VAB WRXデモカー イッキ乗り

HKS / BLITZ / PROVA / SUPER AUTOBACS

クルマ感度が高い関西のモーターショー!

大阪オートメッセ2023



VBH

ブリッツ <https://www.blitz.co.jp/>

減衰力を車内から自在に変更 ソフトにしてもハンドリングは良好

車高自体の落ち幅は20mmと控えめ。その分、日常性をスポイルすることもなく、さらにサストロークも十分に確保されている



DSC PLUSはダンパーのトップにある減衰力調整用のダイヤルをステッピングモーターで回転させている。前後独立した減衰設定も可能



車内のコントローラーから減衰力を設定変更ができる。フルオートモードなら乗車人数や走行状態に合わせ最適な減衰力を自動でセット



DAMPER ZZ-R SpecDSC PLUS ¥367,400

スプリングレートは、フロントが6kgf/mm、リヤは5kgf/mm。アッパーマウントは強化ゴムを採用しているので、路面からの入力はソフトだ



IMPRESSION by SATOSHI SAITO

アクセラとエンジンが直結
コントロールしてる感満点

ブリッツが手がけたWRX S4は、ちょうどいい具合の刺激と速さを持ったクルマに仕上がっていた。注目すべきポイントは足まわりとエンジン制御系のふたつ。

まず1点めは、パワコン(Power Con)と呼ばれるブーストアップコントローラーだ。完全キャブライオンでブーストアップによるパワーアップが実現する。もちろん、ブリッツが車種ごとに作ったセットインクデータがインストールされており、純正ECUの制御範囲でのブーストアップだから安心だ。

さらに同社には、このパワコンにスロットルコントローラーがセットになったパワスロも設定。こちらは車内のスイッチで、エコモードからパワーモードまで、スロットル特性の制御もプラスされている。

ちなみにこのパワスロを装着したS4は、19・2ps/32・2N・mのパワー&トルクアップを果たしている(実測値)という。今回試乗したのはパワコン仕様ではあるが、じつに好ましい走りを披露した。

3500rpm前後のトルクが充実して力強くなっている感覚があり、また5000rpmから上でパワーの伸び感が増している。もちろんパカッ速くはないが、ノーマルで感じるちよつと物足りなさを、心地よい刺激的な加速にしてくれる。なによりスロットルとの連携が絶妙で、足先の動きとクルマの加速、エンジンの応答がリンクしているのので、アクセルでエンジンをコントロールしている感覚がきちんと出ていて、



主要装着パーツ

- ・BLITZダンパー-ZZ-RスペックDSCプラス：¥367,400
- ・BLITZパワコン：¥38,500
- ・BLITZ NUR-SPEC カスタムエディションVSR：¥189,200
- ・エンケイ パフォーマンスラインPF01EVO (18×9.5J +45)
- ・ダンロップディレッツァZⅢ (265/35R18)

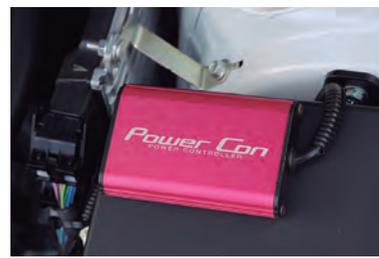


ブリッツ企画部
小林 徹さん

ストリートでの楽しさにこだわった仕様です。ダンパー-ZZ-RスペックDSC PLUSは、車内のコントローラーで減衰力切り替えが可能なので、最適なセッティングが簡単に実現できます



カプラーオンで完結できるブレーキアップコントローラーだ。車種別の設定が施され、配線加工も不要で、エンジンルーム内で取付けは完結可能



レーザー＆レーダー探知機「タッチブレイン」は、車両情報を表示することも可能。サーキットなどハードな走行時するときにも使える機能だ

サーキットでの絶対的な速さではなく、気持ちよさや心地よさ、自由自在な操縦感覚を作ろうとしているのが、ブリッツS4の狙いであるように感じた。

ストリートでの楽しさにこだわった仕様です。ダンパー-ZZ-RスペックDSC PLUSは、車内のコントローラーで減衰力切り替えが可能なので、最適なセッティングが簡単に実現できます

操作性も非常に素直。ターンインでハンドルを切り出すと、ノーズがスムーズにインを向いてくれる軽快さがある。減衰力をソフトにした場合も気持ちよさが変わらないのいい。

なによりダンパーのフリクション感が小さく、減衰力を低く(柔らかく)してもクルマがヒョコヒョコ動くことがなく、しっとり落ち着いた乗り心地になっている。また減衰力をハードにした状態でも突っ張るような硬さがなく、ダンパーの動き出しがしなやかで、引き締まっただけがゴツゴツした硬さはなかった。

実際に走らせた印象もかなり優秀だった。サスキットは出荷状態の車高で前後とも20mmローダウン。車高が品よく落ちているだけでなく、腰高と言ったら大げさだが、ちよっと腰の浮いた感じのあるS4の乗り味がぐっと腰を落とし安定した印象になる。